AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR

**Interessado:** CONCEBRA - CONCESSIONARIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A.

**Referência:** Processo nº 50500.015940/2019-59

**Assunto:** Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA) - Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG

Sumário


1 - INTRODUÇÃO

2 - FUNDAMENTAÇÃO

3- ANÁLISE

3.1 - 4ª REVISÃO ORDINÁRIA

3.1.1. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Convênio de Aparelhamento da PRF - 5º ano de concessão

3.1.2. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes – 3º e 4º ano de concessão

3.1.3. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes - 5º ano de concessão

3.1.4. Prestação de contas de Verba de Estudos Ambientais

3.2 - 8ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

3.2.1. Desmobilização Atraso da Licença Ambiental

3.2.2. Prestação de contas dos custos com desapropriações

3.2.3. Implantação do Documento Fiscal Eletrônico

3.2.4. Cobrança bandeira tarifária do sistema elétrico de Goiânia e Aparecida de Goiânia

3.2.5. Intervenções em subtrecho DNIT escorregamento e Projeto de adequação a classe IA no subtrecho DNIT

3.2.6. Sistema de Informações Rodoviárias – SIR

3.2.7. Controladores de Velocidade originais do PER

3.2.8. Controladores de Velocidade oriundos do DNIT

4 - CONCLUSÃO


## 1. INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica apresenta a análise, no que compete a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR), da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (CONCEBRA), concernentes à rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG.

2. O trecho compreende 1.176,50 km das rodovias BR-060, BR-153 e BR-262, sendo:

- 630,20 km da BR-060 e BR-153, desde o entroncamento com a BR-251, no Distrito Federal, até a divisa dos Estados de Minas Gerais e São Paulo;
- 546,30 km da BR-262, do entroncamento com a BR-153 ao entroncamento com a BR-381, no estado de Minas Gerais.

3. Adicionalmente, informa-se os seguintes dados do Contrato de Concessão referente ao Edital nº 004/2013, firmado entre a Concessionária CONCEBRA e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT):

- Extensão da Concessão: 1.176,5 km;
- Extensão de Duplicação: 647,8 km;
- Prazo: 30 anos;
- Data de Assinatura do Contrato: 31/01/2014;
- Data da Assunção (Início da Concessão): 05/03/2014;
- Data de Início da Cobrança de Pedágio: 27/06/2015.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO

4. Inicialmente, cumprimos destacar os normativos que nortearam a análise dos pleitos apresentados pela Concessionária. Em momento oportuno, serão transcritos os excertos necessários.

- Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, que dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais (*Alterada pela Resolução ANTT nº 1578/2006 e Resolução ANTT nº 5172/2016*).
- Resolução ANTT nº 1187, de 09 de novembro de 2005, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT. (*Alterada pela Resolução ANTT nº 2554/2008*)
- Resolução ANTT nº 3651, de 07 de abril de 2011, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços (*Alterada pela Resolução ANTT nº 4339/2014 e Resolução ANTT nº 4727/2015*).
- Contrato de Concessão Edital nº 004/2013 e Termos aditivos.

## 3. ANÁLISE

5. Quanto à proposta de revisão contratual apresentada pela Concessionária, informa-se que foram enviadas duas cartas com os pleitos de reequilíbrio contratual em relação à diversos pleitos, conforme apresentado a seguir:

I - Carta CNB DIR 0092/2019, de 07/02/2019:

a) Receitas Extraordinárias e Custos Associados;

b) Prestação de Contas Verba de RDT;

c) Incidência do IOF nas Operações Financeiras;

d) Dissociação do impacto do Fator D/A sobre a tarifa do FCM;

e) Prestação de contas Verba de Segurança no Trânsito;

f) Prestação de contas de Verba de Estudos Ambientais;

g) Desmobilização Atraso da Licença Ambiental;

h) Tributo sobre combustíveis (CIDE);

i) Desapropriações;

j) Aumento do Insumo Asfáltico CAP no período da Concessão;

k) Implantação do Documento Fiscal Eletrônico DFE;

l) Cobrança bandeira tarifária do sistema elétrico de Goiânia e Aparecida de Goiânia;

m) Intervenções em subtrecho DNIT escorregamento;

n) Projeto de Adequação a classe IA no subtrecho do DNIT;

o) Sistema de Informações rodoviárias – SIR;

p) Cálculo e aplicação do Fator Q.

q) Carta CNB DIR 0142/2019, 07/02/2019:

II - Complementação de documentos referente aos pleitos:

a) Prestação de contas Verba de Pesquisa Tecnológica - RDT

b) Prestação de contas Verba de Segurança no Trânsito;

c) Tributo sobre combustíveis (CIDE);

d) Implantação do Documento Fiscal Eletrônico DFE;

e) Sistema de Informações rodoviárias – SIR.

6. Dos pleitos de reequilíbrio econômico financeiro apresentados pela Concessionaria, foi encaminhada à GEROR por meio do Memorando nº 140/2019/GEFIR/SUINF (documento nº 50500.023984/2019-52, de 22/02/2019, os seguintes tópicos que serão objeto de análise por aquela Gerência:

I - Carta CNB DIR 0092/2018, de 07/02/2019:

a) Receitas Extraordinárias e Custos Associados;

b) Prestação de Contas Verba de RDT;

c) Incidência do IOF nas Operações Financeiras;

d) Dissociação do impacto do Fator D/A sobre a tarifa do FCM;

e) Tributo sobre combustíveis (CIDE);

f) Aumento do Insumo Asfáltico CAP no período da Concessão.

II - Carta CNB DIR 0142/2019, 07/02/2019:

a) Prestação de contas Verba de Pesquisa Tecnológica – RDT;

b) Tributo sobre combustíveis (CIDE).

7. Quanto ao pleito de aplicação de cálculo do Fator Q, informamos que apesar de ser de competência da Coordenação de Operações (COFOR) desta GEFIR, as análises e cálculos fazem parte do processo apartado nº 50500.300435/2019-15 e foram encaminhadas, por meio do memorando nº 014/2019/GEREF/SUINF, de 22/01/2019 (documento nº 50500.007526/2019-76) à GEREG, para aplicação.

8. Foi encaminhado à GEENG o Memorando nº 141/2019/GEFIR/SUINF (documento nº 50500.023987/2019-06), de 22/02/2019, para análise do item f) Prestação de contas de Verba de Estudos Ambientais, contido na Carta CNB DIR 0092/2018.

9. Assim, serão objeto de análise desta GEFIR, os tópicos abaixo relacionados:

| **RELAÇÃO DOS PLEITOS - CONCEBRA** | |
|---|---|
| **Item** | **Descrição** |
| **3.1 -** | **4ª REVISÃO ORDINÁRIA** |
| 3.1.1 | Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Convênio de Aparelhamento da PRF - 5º ano de concessão |
| 3.1.2 | Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes - 3º e 4º ano de concessão |
| 3.1.3 | Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes - 5º ano de concessão |
| 3.1.4 | Prestação de conta de Verba de Estudos Ambientais |
| **3.2 -** | **8ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA** |
| 3.2.1 | Desmobilização Atraso da Licença Ambiental |
| 3.2.2 | Desapropriações |
| 3.2.3 | Implantação do Documento Fiscal Eletrônico |
| 3.2.4 | Cobrança bandeira tarifária do sistema elétrico de Goiânia e Aparecida de Goiânia |
| 3..2.5 | Intervenções em subtrecho DNIT escorregamento e Projeto de adequação a classe IA no subtrecho DNIT |
| 3.2.6 | Sistema de Informações rodoviárias - SIR |
| 3.2.7 | Controladores de Velocidade originais do PER |
| 3.2.8 | Controladores de Velocidade oriundos do DNIT |

10. Destaca-se que o presente pleito de revisão tarifária foi apresentado tempestivamente, conforme orientação expedida pela GEINV através do Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF, de 07/11/2016.

11. Sobre revisões tarifárias, transcrevemos a seguir o que dispõe a Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pelas Resoluções nº 1.578, nº 2.552 e nº 5.172, de 17/08/2006, 14/02/2008 e 25/08/2016 respectivamente:

> *Art. 1º* ***Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias*** *e quinquenais* ***do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT****, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão.*
>
> *§ 1º* ***As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários****.*
>
> *§ 2º* ***As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente****.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 2º* ***Nas revisões ordinárias serão considerados:***
>
> *I relativamente ao exercício fiscal anterior:*
>
> *(...)*
>
> *d)* ***os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente****.*
>
> *(...)*
>
> *III –* ***as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia****.*
>
> *Art. 2º-A* ***Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária****.*
>
> *(...)*

> *Art. 2º-C* ***A inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, será efetuada conforme a Metodologia de Reequilíbrio Econômico-Financeiro dos novos investimentos e serviços dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais, aprovada pela Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011****.*
>
> *Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão.*
>
> *Parágrafo único. Serão permitidas atualizações da proposta desde que apresentadas pela concessionária até 130 (cento e trinta) dias antes da data da revisão.* (**Grifo nosso**)

12. Sobre este tema, salienta-se o disposto na Resolução ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339 e nº 4.727, de 29/05/2014 e 26/05/2015, cujo trecho é citado a seguir:

> *Art. 2º* ***A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão de obras ou serviços não previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER, que esteja vigente à época da publicação da Resolução nº 3.651/2011, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição,*** *considerando:*
>
> *I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e*
>
> *II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.*
>
> *Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.*
>
> *I -* ***O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT****.*
>
> *II -* ***Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem****.*
>
> *(...)*
>
> *§9º* ***As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento)****;*
>
> *§10º A taxa de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) também deverá ser empregada no caso de exclusão de obras dos Programas de Exploração, retirando-se do fluxo de origem da obra ou serviço excluído a parcela correspondente ao custo administrativo incluído.* (**Grifo nosso**)

13. Cabe ressaltar ainda o disposto na Resolução ANTT nº 1.187, alterada pela Resolução ANTT nº 2.554, de 14/02/2008, apresentada abaixo:

> *Art. 17.* ***Após a aceitação do projeto executivo, eventuais complementações não ensejarão revisão do valor do projeto aprovado****, salvo se autorizadas pela ANTT, em virtude de fatos supervenientes.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 22.* ***Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial****.*
>
> *Art. 23.* ***As repercussões econômico-financeiras serão consideradas em****:*
>
> *I -* ***revisões ordinárias, realizadas anualmente na forma de regulamentação específica****, nos casos de:*
>
> *a)* ***antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração****;*
>
> *b)* ***modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência****; e*
>
> *(...)*
>
> *III -* ***revisão extraordinária****, nos demais casos previstos em lei, contrato e Resoluções da ANTT.* (**Grifo nosso**)

14. Cabe esclarecer que os valores inseridos no cronograma de investimento serão classificados por esta GEINV, em:

- Revisão Ordinária (RO) ou Revisão Extraordinária (RE);
- Fluxo de Caixa Marginal (FCM) ou Fator C (FTC);
- Investimento (INV) ou Custo Operacional (COP).

15. Assim, para cada item analisado, será apresentada a proposta da CONCEBRA, bem como da SUINF, sendo esta última a proposta final a ser considerada, levando-se em conta os comentários e as observações feitas pela área técnica da GEINV sobre a proposta da Concessionária.

16. Dessa forma, apresentaremos os comentários e discussões a respeito do pleito o qual ensejou alteração do PER da CONCEBRA, bem como os fatos e evidências que motivaram a presente proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão encaminhado pela Concessionária.

17. Este documento verificará, além dos novos pleitos, a situação dos investimentos previstos no PER da CONCEBRA para o período analisado, propondo assim, a 4ª Revisão Ordinária e a 8ª Revisão Extraordinária da TBP.

18. Ressalta-se que os prazos estabelecidos para a execução das obras da Frente de Ampliação da Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço são definidos no item 3.2 do PER e iniciam somente a partir da emissão da Licença de Instalação (LI).

19. Informa-se ainda que a Licença de Instalação (LI) nº 1.088/2015, concernente à CONCEBRA, foi emitida pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA) em 04/11/2015 e transferida à Concessionária em 29/04/2016.

20. Portanto, por meio do Ofício nº 922/2016/GEINV/SUINF, de 30/08/2016, a GEINV informou a Concessionária sobre a data de 29/04/2016 a ser considerada para início da contagem do prazo previsto para cumprimento das metas anuais estabelecidas no item 3.2.1 do PER, conforme orientação do Ofício nº 290/2016/GEINV/SUINF, de 10/03/2016.

21. Cabe esclarecer que, conforme o Ofício nº 1246/2016/GEINV/SUINF, de 07/12/2016, apesar de haver trechos bloqueados pelo IBAMA para a execução das obras de duplicação, tais segmentos são pontuais ao longo de todo o trecho rodoviário e não impede o atingimento das metas de duplicação.

22. Por fim, destacamos que a presente Nota Técnica não tratará sobre o percentual de desconto ou acréscimo de reequilíbrio da Frente de Ampliação de Capacidade do item 3.2 do PER, conforme estabelece a metodologia do Fator D (anexo 5 do Contrato), pois este assunto está sendo tratado em processo específico.

23. Cabe esclarecer que este documento apresentará valores e resultados a preços iniciais (data base de maio/2012).

## 3.1. 4ª REVISÃO ORDINÁRIA

### 3.1.1. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Convênio de Aparelhamento da PRF - 5º ano de concessão

***Proposta Concessionária***

24. A Concessionária apresenta a prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, com relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF no 5º ano de concessão solicitando o valor de R$ 342.258,73 (trezentos e quarenta e dois mil, duzentos e cinquenta e oito reais e setenta e três centavos), a preços correntes.

***Proposta SUINF***

25. A verba anual destinada ao aparelhamento da PRF é de R$ 1.531.803,00 (um milhão, quinhentos e trinta e um mil e oitocentos e três reais), a preços iniciais, conforme Nota Técnica nº 009/2014/GEINV/SUINF, de 24/03/2014.

26. A prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, com relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, no 5º ano de concessão foi analisada por meio do Parecer nº 13/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0033928), constante no processo nº 50501.340914/2018-75, e encaminhado à Concebra por meio do Ofício SEI nº 571/2019/GEFIR/DIR-ANTT (0034405).

27. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, a preços iniciais (data de assunção).

28. Assim, verifica-se que foi apurado, para o 5º ano Concessão, a verba total de R$ 260.113,28 (duzentos e sessenta mil, cento e treze reais e vinte e oito centavos), a preços iniciais.

29. Com isso, em virtude de restar saldo contratual de **R$ 1.271.689,72 (um milhão, duzentos e setenta e um mil, seiscentos e oitenta e nove reais e setenta e dois centavos)**, a preços iniciais, para a Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, será necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, sendo **revertido este valor à modicidade tarifária**, conforme previsão contratual do Fator C.

| **VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 5º ANO DE CONCESSÃO<br>SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – APARELHAMENTO PRF** | | | |
|---|---|---|---|
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** |
| Verba Disponível | COP | FTC | R$ 1.531.803,00 |
| Custo Total Apurado | COP | FTC | R$ 260.113,28 |
| **Saldo Contratual (Modicidade)** | **COP** | **FTC** | **R$ 1.271.689,72** |

*(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.*
*(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.*
*Valores a preços iniciais.*
*Observação: Para as verbas previstas em Contrato, será utilizado o Índice de Reajustamento de Verbas, baseado na data de assunção. (Índice Ano Concessão 5 =1,28525).*

30. Assim, verifica-se que foi apurado, para o 5º ano Concessão, a verba total de R$ 260.113,28 (duzentos e sessenta mil, cento e treze reais e vinte e oito centavos), a preços iniciais.

31. Com isso, em virtude de restar saldo contratual de **R$ 1.271.689,72 (um milhão, duzentos e setenta e um mil, seiscentos e oitenta e nove reais e setenta e dois centavos)**, a preços iniciais, para a Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, será necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, sendo **revertido este valor à modicidade tarifária**, conforme previsão contratual do Fator C.

### 3.1.2. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes – 3º e 4º ano de concessão

***Proposta Concessionária***

32. Referente a verba de segurança no Trânsito para Programa de Redução de Acidentes dos anos anteriores, 3º e 4º ano Concessão, a Triunfo Concebra vem demonstrar fatos adicionais tratados junto a ANTT a respeito do entendimento da questão e anteriores ao Ofício Circular 10/2017/GEINV/SUINF.

33. De acordo com a Concebra, conforme tratativas anteriores junto a Assessoria de Comunicação Social da Agência novos entendimentos foram trazidos ao pleito Triunfo Concebra sobre a Verba de Educação para o Trânsito. Dessa maneira solicita-se o encaminhamento do pleito abaixo para análise da Assessoria de Comunicação Social para que esta possa deliberar sobre a justa cobrança dos honorários previstos pelo Conselho Executivo de Normas-Padrão.

34. A concessionária apresenta esclarecimentos sobre a prestação de contas sobre a Verba de Educação para o Trânsito – ANO 03 e 04, em atendimento ao Ofício Circular nº 12/2016/GEINV/SUINF e Resolução nº 675 de 04/08/2004 no que tange a prestação de contas da verba de segurança no trânsito.

35. O Parecer Técnico nº 028/2018/GEINV/SUINF cita a Carta CNBDIR2302018 onde a Concessionária complementa informações para auxiliar a equipe da ANTT na análise da prestação de contas. A empresa reitera os dados informados, desta vez incluindo como anexo à carta as Normas-Padrão da atividade publicitária geridas pelo Conselho Executivo de Normas Padrão e a lei nº 4680/65, e os decretos nº 57.690/66 e 4.563/02.

36. Em atendimento aos itens 08, 15 e 16 do Parecer a Concessionária anexa à carta o contrato entre a empresa e sua agência de publicidade e a autorização para veiculação de mídia para comprovação de autorização para veiculação de mídia e percentuais de honorários.

37. Prática regulamentada pelo CENP (Conselho Executivo de Normas-Padrão) é a veiculação de mídia através de agenciador de propaganda que tem a função de intermediar a venda de espaço/tempo publicitário. Segundo as Normas-Padrão do CENP item 2 das Relações entre Agências de Publicidade, Anunciantes e Veículos de Comunicação:

> *"2.3. A relação entre Anunciante e sua Agência tem relevância para a relação entre o Anunciante e o Veículo. Na presença dessa relação, o Veículo deve comercializar seu espaço/tempo ou serviços através da Agência, nos termos do parágrafo único do artigo 11 da Lei nº 4.680/65, de tal modo que fique vedado:*
>
> *(a) ao Veículo oferecer ao Anunciante, diretamente, vantagem ou preço diverso do oferecido através de Agência;*
>
> *(b) à Agência, omitir ou deixar de apresentar ao Cliente proposta a este dirigida pelo Veículo.*
>
> *Em havendo relação entre a Concessionária e a agência de publicidade contratada também é necessário apontar que:*
>
> *2.3.2. Quando a contratação de que trata o item 2.3.1 envolver serviços de Agência de Publicidade, esta fará jus à remuneração, observadas as disposições estabelecidas em contrato."*

38. A remuneração por este trabalho, também chamado de honorários ou comissão, é feita para a agência pela execução e distribuição de propaganda, na forma de percentual conforme item 2.5 as Normas-Padrão do CENP:

> *"2.5 O "Desconto-Padrão de Agência" de que trata o art. 11 da Lei nº 4.680/65 e art. 11 do Decreto 57.690/66, bem como o art. 19 da Lei 12.232/10, é a remuneração destinada à Agência de Publicidade pela concepção, execução e distribuição de propaganda, por ordem e conta de clientes anunciantes."*

39. A Concessionária reitera que há possibilidade de realizar três cotações desde que haja essa possibilidade nas praças (locais que é necessário anunciar). Porém, em mídia o que levaram em consideração na escolha do veículo foram: audiência, afinidade com o público e a cobertura na região que se pretende veicular. De acordo com a Concebra o levantamento de meios de comunicação (jornais e revistas) elegíveis para veiculação da campanha leva-se em conta a praça de circulação e tiragem e pode ser verificado em Guia de Mídias (https://www.guiademidia.com.br/). Informa também que em algumas cidades o anúncio da campanha de trânsito foi realizado em todos os jornais do município.

40. Exposto o supramencionado esclarecimento sobre o mecanismo de regulação do mercado publicitário e os documentos anexos que se fizeram necessários e cientes do amplo direito ao reequilíbrio de tais verbas que seguiram o procedimento estabelecido pela ANTT, a Concessionária pede deferimento na verba de segurança no trânsito referentes a 2ª revisão ordinária, período 2015 / 2016, solicitando para tal o valor de R$ 284.870,62 (Duzentos e oitenta e quatro mil, oitocentos e setenta reais e sessenta e dois centavos).

41. A Concebra pede, também, reanálise e deferimento na verba de segurança no trânsito referentes a 3ª revisão ordinária, período 2016 / 2017, solicitando para tal o valor de R$ 206.447,33 (Duzentos e seis mil, quatrocentos e quarenta e sete reais e trinta e três centavos).

***Proposta SUINF***

- **3º Ano Concessão**

42. Na 2ª Revisão Ordinária foi aprovada a prestação de contas referente à Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, do 3º ano Concessão no montante de R$ 294.654,52, restando um saldo de R$ 361.832,48 para a modicidade tarifária, a preços iniciais.

43. A verba anual destinada ao Programa de Redução de Acidentes é de R$ 656.487,00 (seiscentos e cinquenta e seis mil e quatrocentos e oitenta e sete reais), a preços iniciais, conforme Nota Técnica nº 009/2014/GEINV/SUINF, de 24/03/2014.

44. Cabe destacar que a sistemática de prestação de contas da verba destinada aos programas de redução de acidentes foi orientada por meio dos Ofícios Circulares nº 001/2016/GEINV/SUINF e nº 011/2016/GEINV/SUINF, de 10/02/2016 e 25/10/2016 respectivamente.

45. Na análise apresentada por meio da Nota Técnica nº 010/2018/GEINV/SUINF, foi apurado o valor adicional de R$ 12.056,62 (doze mil, cinquenta e seis reais e sessenta e dois centavos), a preços iniciais, referente à prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito no 3º ano de concessão, em relação ao Programa de Redução de Acidentes.

46. Em documentação enviada posteriormente pela Concessionária a análise foi realizada por meio do Parecer Técnico nº 050/2018/GEINV/SUINF, de 30/04/2018, constante no processo nº 50500.346600/2016-24, e não foi reconhecido nenhum valor adicional.

47. Nesta última documentação apresentada pela Concessionária, a análise foi realizada por meio do Parecer Nº 8/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0028842), encaminhado à Concebra por meio do Ofício SEI nº 522 (0032006), no qual também não foi reconhecido nenhum valor adicional.A seguir, apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito no 3º ano de concessão, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, de acordo com a nova documentação enviada, a preços iniciais (data de assunção).

48. A seguir, apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito no 3º ano de concessão, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, de acordo com a nova documentação enviada, a preços iniciais (data de assunção).

| **VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 3º ANO DE CONCESSÃO<br>SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **REVISÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **Verba Disponível** | **Custo Total Apurado** | **Saldo Contratual (Modicidade)** |
| 2ª RO | COP | FTC | R$ 656.487,00 | R$ 294.654,52 | R$ 361.832,48 |
| 3ª RO | COP | FTC | R$ 361.832,48 | R$ 12.056,62 | R$ 349.775,86 |
| 4ª RO | COP | FTC | R$ 349.775,86 | R$ 0,00 | R$ 349.775,86 |
| **TOTAL** | **COP** | **FTC** | **-** | **R$ 306.711,14** | **R$ 349.775,86** |

*(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.*
*(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.*
*Valores a preços iniciais.*
*Observação: Para as verbas previstas em Contrato, será utilizado o Índice de Reajustamento de Verbas, baseado na data de assunção. (Índice Ano Concessão 3 =1,18607).*

49. Na 2ª Revisão Ordinária foi revertido o montante de R$ 361.832,48 (trezentos e sessenta e um mil, oitocentos e trinta e dois reais e quarenta e oito centavos), para a modicidade tarifária relativo à não utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, no 3º ano de concessão.

50. Assim, no total verifica-se que foi apurado, para o 3º ano Concessão, a utilização da verba de R$ 306.711,14 (trezentos e seis mil, setecentos e onze reais e quatorze centavos), a preços iniciais, restando saldo contratual de R$ 349.775,86 (trezentos e quarenta e nove mil, setecentos e setenta e cinco reais e oitenta e seis centavos), a preços iniciais.

51. Tendo em vista que o Parecer Nº 8/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0028842) apurou não existir novas comprovações de gastos pela Concessionária com Programas de Redução de acidentes, sugerimos a manutenção do valor apresentado no parágrafo anterior.

- **4º Ano Concessão**

52. A verba anual destinada ao Programa de Redução de Acidentes é de R$ 656.487,00 (seiscentos e cinquenta e seis mil, quatrocentos e oitenta e sete reais), a preços iniciais, conforme Nota Técnica nº 009/2014/GEINV/SUINF, de 24/03/2014.

53. Cabe destacar que a sistemática de prestação de contas da verba destinada aos programas de redução de acidentes foi orientada por meio dos Ofícios Circulares nº 001/2016/GEINV/SUINF e nº 011/2016/GEINV/SUINF, de 10/02/2016 e 25/10/2016 respectivamente.

54. Na análise apresentada por meio da Nota Técnica nº 010/2018/GEINV/SUINF, não foi apurado nenhum valor referente à prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito no 4º ano de concessão, em relação ao Programa de Redução de Acidentes.

55. Em documentação enviada posteriormente pela Concessionária a análise foi realizada por meio do Parecer Técnico nº 051/2018/GEINV/SUINF, de 30/04/2018, constante no processo nº 50500.323981/2018-35 o qual apurou, para o 4º ano Concessão, a verba total de R$ 104.325,18 (cento e quatro mil, trezentos e vinte e cinco reais e dezoito centavos), a preços iniciais.

56. Nesta última documentação apresentada pela Concessionária, a análise foi realizada por meio do Parecer Nº 9/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0029392), encaminhado à Concebra por meio do Ofício SEI Nº 517/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, no qual não foi reconhecido nenhum valor adicional.

57. A seguir, apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito no 4º ano de concessão, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, de acordo com a nova documentação enviada, a preços iniciais (data de assunção).

| **VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 4º ANO DE CONCESSÃO<br>SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **REVISÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **Verba Disponível** | **Custo Total Apurado** | **Saldo Contratual (Modicidade)** |
| 3ª RO | COP | FTC | R$ 656.487,00 | R$ 0,00 | R$ 656.487,00 |
| 3ª RO | COP | FTC | R$ 656.487,00 | R$ 104.325,18 | R$ 552.161,82 |
| 4ª RO | COP | FTC | R$ 552.161,82 | R$ 0,00 | R$ 552.161,82 |
| **TOTAL** | **COP** | **FTC** | - | **R$ 104.325,18** | **R$ 552.161,82** |

58. Assim, no total verifica-se que foi apurado, para o 4º ano Concessão, a utilização da verba de **R$ 104.325,18 (cento e quatro mil, trezentos e vinte e cinco reais e dezoito centavos)**, a preços iniciais, restando saldo contratual de R$ 552.161,82 (quinhentos e cinquenta e dois mil, cento e sessenta e um reais e oitenta e dois centavos), a preços iniciais.

59. Tendo em vista que o Parecer Nº 9/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0029392) apurou não existir novas comprovações de gastos pela Concessionária com Programas de Redução de acidentes, sugerimos a manutenção do valor apresentado no parágrafo anterior.

### 3.1.3. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes - 5º ano de concessão

***Proposta Concessionária***

60. Para a verba de segurança no Trânsito para Programas de Redução de Acidentes a Triunfo Concebra não apresentou nenhum pleito referente à parcela da Verba de Segurança no Trânsito para Programas de Redução de Acidentes uma vez que não realizou dispêndios no decurso do 5º Ano Concessão que façam jus à recomposição do equilíbrio econômico financeiro, em atendimento ao Oficio Circular 10/2017/GEINV/SUINF, datado de 27 de julho de 2017.

***Proposta SUINF***

61. Primeiramente, destacamos que, em 16 de fevereiro de 2018, foi encaminhado às Concessionárias de Rodovias Federais da 3ª Etapa o Ofício Circular nº 004/2018/GEINV/SUINF, por meio do qual a ANTT tornou sem efeito o Ofício Circular n° 10/2017/GEINV/SUINF.

62. Tendo em vista que, mesmo com o envio do Ofício Circular nº 004/2018/GEINV/SUINF, a Concessionária não utilizou a verba disponível no 5º Ano Concessão para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes, sugerimos que o saldo contratual de **R$ 656.487,00 (seiscentos e cinquenta e seis mil, quatrocentos e oitenta e sete reais), a preços iniciais**, para a subcláusula 15.10 – Segurança no Trânsito, seja reequilibrado no Contrato de Concessão, com reversão deste valor à modicidade tarifária, conforme previsão contratual no Fator C.

### 3.1.4. Prestação de Contas de Verba de Estudos Ambientais

***Proposta Concessionária***

63. Em atendimento a solicitação realizada pela Agência Reguladora no processo nº 50500.15743/2018-91, referente a Nota Técnica nº 10/2018/GEINV/SUINF, oriundo da 3ª Revisão Ordinária / 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concebra em que Agência elucida a questão das verbas ambientais a serem ressarcidas à Concessionaria em seu paragrafo 48, a se saber:

> *"48. Quanto aos custos dos estudos ambientais, a Concessionária não é responsável pelos custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais, conforme subcláusula 21.2.11 do contrato, desde que não ultrapasse a verba prevista na subcláusula 7.1, segundo a cláusula 3.1 do 1º Termo Aditivo."*

64. Exposta a questão já deliberada e considerando o apontamento indicado pela Agência remetendo ao Parecer Técnico nº 032/2018/GEINV/SUINF, de 20/03/2018, contido no processo nº 50500.439145/2016-18.

65. A Concessionária apresenta os itens referentes ao pleito de reequilíbrio econômico financeiro para os itens com dispêndio já realizado e processo completo em relação a resolução vigente ANTT.

66. No que tange a questão da verba para estudos ambientais e licenciamento ambiental, tem a Concessionária explicita:

67. Em 10 de Setembro de 2018, pelo ofício 472/2018/GEFIR/SUINF foi apresentado pela Agencia Reguladora pedido de ressarcimento à EPL dos custos relativos aos estudos ambientais na BR-153/MG e BR-262/MG.

68. A mencionada comunicação se reporta ao oficio nº 052/2018/PRE/EPL de 16/03/2018 por meio do qual a EPL encaminha Guia de Recolhimento da União (GRU) no valor total de R$ 5.669.809,62 (cinco milhões, seiscentos e sessenta e nove mil, oitocentos e nove reais e sessenta e dois centavos), a título de ressarcimento dos custos de estudos ambientais, em atendimento ao Ministério dos Transportes em oficio nº 122/2012/SFAT/MT, de 06/12/2012.

69. A empresa solicitou dados adicionais para o pagamento do exigido, visto que embora a cláusula 7 do Contrato de Concessão preveja o ressarcimento de estudos ambientais, há que se considerar que, na hipótese, não se trata de valor fechado e pré-determinado, fazendo-se necessário que haja uma integral demonstração dos custos individuais e totais envolvidos.

70. Impugnando-se a guia de cobrança emitida e por consequência o ressarcimento até que seja comprovado fiscal e contabilmente pela EPL e ratificado pela Agência Reguladora os cálculos indicados.

71. Solicitando na mesma linha de atendimento da Agência Reguladora, baseados nos dispositivos da Resolução nº 3651/2011/ANTT e seus ofícios complementares os seguintes itens:

a) 3 (três) orçamentos

b) Nota Fiscal do serviço realizado

c) Contrato de prestação de serviço

72. Reforça-se que o questionamento tem por finalidade a demonstração das verbas contratuais, tendo em vista que essas são retiradas da demanda prevista à Concessionaria para sua frente de atuação.

73. Certo de que a Agência atuará com o devido rigor para resguardo ao dinheiro público, não há porque se dispensar a EPL dos ritos legais comprobatórios necessários para a legitimidade do processo em questão, assim a concessionaria solicitou através do protocolo 50501.329534/2018-80 que fosse encaminhado:

I - Valor dos estudos pagos pela EPL, individualmente considerados, tanto na fase de Licença Prévia quando na fase de Licença de Instalação;

II - Valores pagos, contratos e Notas Fiscais. A planilha anexa à Carta de Cobrança faz referência a um Contrato Administrativo nº 04/2014, porém o documento não foi juntado, muito menos as Notas Fiscais de pagamento para que se possa ter conhecimento dos reais objetos contratados e valores pagos, bem como que possam indicar os cálculos corretos a título de correção monetária;

III - Correção aplicada sobre os valores pagos pela EPL, caso haja, indicando o índice adotado, em atendimento a Cláusula 7.1 do Contrato, memorial de cálculo, validação dos cálculos pela ANTT;

IV - Detalhamento do memorial de cálculo para o valor de R$ 610.396,67 cobrado pela EPL a título de bonificação e despesas indiretas descritos na planilha anexa a carta de cobrança (oficio 314/2018/PRE/EPL);

V - Análise dos cálculos apresentados pela EPL com ratificação dos mesmos pela agência reguladora ANTT através da Nota Técnica GEENG/SUINF; etc.

74. De acordo com a Concebra, reforçou-se o pedido na disposição legal constante do ordenamento pátrio brasileiro, no sentido de que para que se instaure execução e / ou cobrança de dívida, a obrigação deve ser certa, liquida e exigível – inteligência do art. 783 do Código Civil, ademais, tendo em vista que não houve discriminação de custos, demonstração de índice de apuração, assim como inexiste demonstração contábil / fiscal do débito requerido, seguindo o entendimento de nosso Superior Tribunal de Justiça, em sua vasta jurisprudência, de fato, não há como se aferir a exigibilidade da dívida.

75. Com o intuito de solucionar a questão a tempo da análise e solidificação do tema dentro da revisão ordinária / extraordinária a Concessionaria novamente interpelou a Agência sobre o andamento do processo através da carta CNBDIR11602018, datada de 18 de dezembro de 2018, sob protocolo ANTT 50501.361650/2018-93

76. Na data de 18 de janeiro de 2019 a Agência se posicionou indicando o envio dos documentos solicitados a EPL e o aguardo da manifestação por parte da empresa pública federal, através do Oficio nº 091/2019/GEINV/SUINF.

77. Em virtude dos fatos narrados, a Concessionária entende que até a efetiva comprovação dos dispêndios não cabe estabelecer o período previsto para realização do desembolso e efetivo abatimento de contas. Adicionalmente não julga conveniente até apreciação das contas, reverter o valor restante para modicidade tarifaria por meio do fator C, visto que a manutenção de saldo positivo para despesas futuras com licenciamento e estudos ainda será necessário para as demais obras.

***Proposta SUINF***

78. Primeiramente, informa-se que o Contrato de Concessão preconiza o seguinte sobre a verba de estudos ambientais:

> *"7 Estudos Ambientais*
>
> *7.1 A Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R$ 16.323.031,60 (dezesseis milhões, trezentos e vinte e três mil, trinta e um reais e sessenta centavos) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.*
>
> *7.1.1 O reajuste terá por data-base a Data da Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.*
>
> *7.1.2 A Concessionária faz jus a recomposição do equilíbrio econômico financeiro pelos dispêndios excedentes com o ressarcimento de estudos ambientais, na forma prevista na subcláusula 22.5.*
>
> *7.1.3 A Concessionária deverá pagar o valor correspondente ao ressarcimento de estudos ambientais, ao Poder Concedente ou a entidade por ele indicada, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar do recebimento da Licença Ambiental de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, com exceção da obra do item 3.2.1.2 do PER.*
>
> *(...)*
>
> *21 Alocação de Riscos*
>
> *(...)*
>
> *21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados a Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:*
>
> *(...)*
>
> *21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;*
>
> *(...)*
>
> *21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da Concessionária por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente;*
>
> *(...)*
>
> *21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1;"*

79. O Ministério dos Transportes (MT), por meio do Ofício nº 122/2012/SFAT/MT, de 06/12/2012, designou a EPL como sendo a responsável pela elaboração dos estudos para emissão das licenças ambientais na referida concessão rodoviária federal.

80. Considerando as atribuições de cada Gerência dentro da Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUINF, a demanda da Concessionária foi encaminhada à Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias – GEENG, por meio do Memorando nº 141/2019/GEFIR/SUINF.

81. Por meio da Nota Técnica nº 023/2019/GEENG/SUINF, de 25 de março de 2019, aquela Gerência apresentou a manifestação acerca do pleito de reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão apresentado pela Concessionária de Rodovias Centrais do Brasil S.A. – CONCEBRA, no tocante à prestação de contas dos estudos ambientais da Concessionária.

82. Abaixo, seguem as considerações finais da Nota Técnica nº 023/2019/GEENG/SUINF (cópia anexa a este documento):

> *22 Depreende-se da presente análise que, de acordo com o Contrato de concessão da CONCEBRA, os itens 1 e 2 do quadro da página 21, bem como os itens 1, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 e 15 do quadro da página 22 da Carta CNB01R00922019, não apresentam relação com os custos a serem ressarcidos pelo Poder Concedente.*
>
> *23 Concomitantemente, foi verificado que a análise do pleito de reequilíbrio econômico financeiro referentes ao item 3 do quadro da página 21 e aos itens 2, 3, 4, 9, 13, 14, 16, 17, 18, 19 e 20 da página 22 da Carta supramencionada não é possível no momento. Nesse sentido, a impossibilidade da análise decorre de pendências da Concessionária quanto à apresentação de documentos comprobatórios dos custos relativos aos estudos ambientais.*
>
> *Ademais, ressalta-se que, apesar da Concessionária ter elaborado o Programa de Monitoramento de Bentônicos a que se refere o item 20 do quadro da página 22 da Carta CN13DlRO0922019, tal atividade era de responsabilidade da EPL. Nesse sentido cabe informar que não foram apresentados os documentos que comprovem a necessidade da CONCEBRA em acolher essa obrigação. Além disso, não foram apresentados todos os documentos, conforme determinado no Ofício Circular nº 007/2016/GEINV/SUINF."*

83. Portanto, em decorrência dos fatos narrados pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias e de todo subsídio apresentado na Nota Técnica nº 023/2019/GEENG/SUINF, sugere-se o indeferimento do pleito apresentado pela Concessionária para este item.

## 3.2. 8ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

### 3.2.1. Desmobilização Atraso da Licença Ambiental

***Proposta Concessionária***

84. A Concessionária informa que vem registrando insistentemente junto a Agência Reguladora a necessidade de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato no que tange ao atraso na emissão da Licença Ambiental, de responsabilidade do Poder Concedente.

85. Fundamenta o seu pleito na premissa de reequilíbrio econômico financeiro, o qual visa o ressarcimento da contraparte por dispêndios realizados frente a expectativas / promessas não honradas pela outra parte.

86. No caso em tela a execução de canteiros de obras e unidades industriais para atendimento as metas contratuais provenientes da Licença de Instalação emitida com atraso pelo Poder Concedente.

87. Na 5º Revisão Extraordinária foi aprovado reequilíbrio no valor de R$ 1.301.572,14 (um milhão, trezentos e um mil, quinhentos e setenta e dois reais e quatorze centavos), a preços iniciais, acrescidos aos mesmos reequilibrou-se o valor de R$ 81.218,10 (oitenta e um mil, duzentos e dezoito reais e dez centavos) devido a adoção dos custos administrativos.

88. Por intermédio de Nota Técnica, tendo em vista que o contrato não define regramento de reequilíbrio devido à Concessionaria, a agência reguladora estabeleceu premissas para definição do valor devido. Estabelecendo valores para as obras e / ou serviços adotados do manual DNIT.

89. Considerando o impasse entre a Concessionária e a ANTT para definição do princípio de reequilíbrio, considerando a impossibilidade de revisão unilateral do contrato, a Concessionária solicita o encaminhamento a Procuradoria Geral da República para análise.

***Proposta SUINF***

90. Primeiramente, destaca-se que o pleito apresentado pela Concessionária de reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência do atraso na emissão da Licença Ambiental já foi objeto de análise desta Agência em Propostas de Revisões Tarifárias anteriores. Reapresenta-se abaixo a manifestação desta Gerência contemplada na Nota Técnica 010/2018/GEINV/SUINF:

91. Nesta última proposta de Revisão, a Concessionária não apresentou nenhum fato novo ou argumento que possa alterar o posicionamento da ANTT perante o assunto ora analisado.

> *"Na 5ª Revisão Extraordinária foi aprovado o reequilíbrio no valor de R$ 1.301.572,14 (um milhão, trezentos e um mil, quinhentos e setenta e dois reais e quatorze centavos), a preços iniciais, no 2º ano de concessão, devido ao custo de desmobilização, uma vez que a obra de duplicação da rodovia foi paralisada devido ao atraso na emissão da Licença de Instalação, a cargo do Poder Concedente. Além disso, foi reequilibrado o valor de R$ 81.218,10 (oitenta e um mil, duzentos e dezoito reais e dez centavos) devido aos custos administrativos relacionados.*
>
> *Primeiramente, cabe esclarecer sobre a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão devido ao atraso na obtenção de Licença Ambiental de responsabilidade do Poder Concedente, conforme as cláusulas do contrato de concessão descritas a seguir.*
>
> *5.2 O Poder Concedente deverá:*
>
> *5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, com exceção do item 3.2.1.2 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.*
>
> *(...)*

*10.3 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais (...)*

*10.3.2 A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1.1. do PER, de acordo com as seguintes condições.*

*(i) A licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção, com exceção das licenças ambientais necessárias às obras previstas no item 3.2.1.2 do PER, que são de responsabilidade da Concessionária.*

*(a) Para o cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, nos termos da subcláusula 5.1.1(i)(a).*

*(b) A não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.*

*(c) Após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1. do PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.*

*(...)*

*21 Alocação de Riscos*

*21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...)*

*21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do Poder Concedente;*

*Nota-se que no item (i) da subcláusula 10.3.2, o contrato é específico quanto ao prazo para a emissão da licença de instalação necessária para o cumprimento da primeira meta anual, que deveria ser disponibilizada até o final do 1º ano de concessão. Assim, o contrato de concessão previa que a meta do Ano 1 (16% ou 103,6 km) deveria ser cumprida até o final do 2º ano de concessão.*

*Além disso, conforme subcláusula 10.3.2(i)(a), o contrato determina que para o atendimento da meta do Ano 1 deve ser descontada a extensão passível de enquadramento na Portaria nº 288/MT/MMA. Assim, o contrato prevê que os trechos a serem duplicados pela Concessionária para atendimento das primeiras metas (10% - antes do início da cobrança de pedágio e 16% - meta do Ano 1) contemplariam também os trechos de possível enquadramento na portaria interministerial.*

*Quanto ao atendimento aos prazos de obtenção de licenças ambientais à cargo do Poder Concedente, a subcláusula 21.2.10 do contrato define o atraso como risco de responsabilidade do Poder Concedente. Portanto, a Concessionária faria jus ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato em caso de atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do Poder Concedente.*

*Contudo, o contrato não define como deverá ser calculado o valor do reequilíbrio devido à Concessionária.*

*Por esse motivo, na Nota Técnica nº 25/2017/GEINV/SUINF, de 18/05/2017, foram estabelecidas as seguintes premissas para a definição cálculo do valor a ser reequilibrado, com base na distribuição de riscos do contrato:*

** No início do contrato a Concessionária instalou o canteiro de obras e mobilizou a estrutura necessária para executar a obra que tinha liberação ambiental (76,40 km referente aos trechos enquadrados na Portaria nº 288/MT/MMA), uma vez que o risco de mobilização da obra antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária.*

**Após o encerramento da obra de duplicação do trecho com liberação ambiental (que ocorreu após o final do 1º ano de concessão), como a Licença de Instalação não tinha sido emitida e o prazo do poder Concedente para a emissão da Licença Ambiental (até o final do 1º ano de concessão) já havia vencido, a Concessionária interrompeu todos os serviços de duplicação da rodovia. Assim, desmobilizou todos os equipamentos e recursos humanos, bem como desinstalou a estrutura de canteiro de obras, necessária para executar o trecho com liberação ambiental (76,40 km).*

*Cabe ressaltar que as análises anteriores se basearam na premissa contratual das metas de duplicação e no fato de que nos dois primeiros anos de concessão o volume de investimento previsto seria bem menor que nos 3 anos posteriores, uma vez que a meta do Ano 1 (até o final do 2º ano de concessão) seria duplicar 16% do trecho (103,6 km), enquanto do 3º ao 5º ano a Concessionária teria a obrigação de duplicar 84% do trecho (544,2 km).*

*Assim, verifica-se que não seria necessário a Concessionária mobilizar uma estrutura nos dois anos iniciais do contrato igual à estrutura da época do pico de obras (Ano 3 da meta - 4º ano de concessão, conforme premissas contratuais). Além disso, entende-se que o risco de mobilizar a construtora, bem como sua estrutura, antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária.*

*Para a definição dos valores a serem remunerados à Concessionária por custos não previstos no contrato, a Resolução nº 3651/2011/ANTT, em seu Art. 3º, regulamenta os critérios a serem utilizados e estabelece que o valor das obras e/ou serviços deverá definido com orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO.*

*Desta maneira, para o caso em concreto, em que a Concessionária não pôde dar continuidade às obras de duplicação devido ao atraso de responsabilidade do poder concedente na emissão da licença ambiental, entende-se que a Concessionária deve ser remunerada em relação aos custos para desmobilizar os recursos humanos, bem como todos os equipamentos utilizados na execução da obra.*

*Verificando a estrutura de custos de obras rodoviárias, definida no Volume 1 do Manual de Custos Rodoviários do DNIT de 2003, nota-se que para a rubrica de mobilização também pode ser considerado o custo de desmobilização, desde que os recursos não sejam transportados para uma obra nova.*

**Mobilização e Desmobilização – a parcela de mobilização compreende as despesas para transportar, desde sua origem até o local aonde se implantará o canteiro da obra, os recursos humanos, bem como todos os equipamentos e instalações (usinas de asfalto, centrais de britagem, centrais de concreto, etc.) necessários às operações que aí serão realizadas. De um modo geral, a desmobilização de equipamentos e instalações se faz a fim de transportá-los para uma nova obra, não será prevista parcela específica para este fim, com vistas a evitar dupla remuneração.*

*Entretanto, na composição dos custos de instalação de canteiros, conforme o Manual do DNIT, não são considerados custos de desinstalação do canteiro, portanto não cabe adotar o critério análogo ao utilizado para desmobilização de pessoal e equipamentos.*

**Canteiro e Acampamento – esta rubrica tem por finalidade cobrir os custos de construção das edificações e de suas instalações (hidráulicas, elétricas, esgotamento) destinadas a abrigar o pessoal (casas, alojamentos, refeitórios, sanitários, etc.) e as dependências necessárias à obra, (escritórios, laboratórios, oficinas, almoxarifados, balança, guarita, etc.), bem como dos arruamentos e caminhos de serviço. Assim, deve-se considerar que o custo relativo ao canteiro de obras é aquele da instalação*

*necessária para a execução de 76,40 km de duplicação da rodovia. Como essas despesas ocorrem durante a execução da obra, já estão remuneradas pelo contrato de concessão e, portanto, não cabe reequilíbrio para este item devido ao atraso na emissão da licença ambiental.*

*Em resumo, foi considerado que após a conclusão da duplicação do trecho com liberação ambiental (76,40 km) a Concessionária teve que desmobilizar os recursos humanos, em como todos os equipamentos utilizados na execução da obra, uma vez que o mobilizado não poderia ser utilizado para a continuidade das obras, pois a Licença de Instalação não tinha sido emitida. Então, esses custos deverão ser reequilibrados, uma vez que o risco da não emissão da Licença de Instalação é do Poder Concedente.*

*Além disso, foi considerado que a Concessionária procedeu à desinstalação do canteiro de obras construído para a duplicação do trecho com liberação ambiental (76,40 km). Contudo, como a composição desta rubrica prevê que o dispêndio ocorrerá durante a execução da obra, não cabe reequilíbrio do contrato, pois trata-se de obra que está prevista originalmente no PER.*

*Deste modo, o valor a ser reequilibrado se refere à desmobilização, conforme o percentual do valor da obra definido na Portaria SUINF nº 247/2014. Para a definição do valor da obra, foi adotado o Custo Médio Gerencial do DNIT (base de maio/2015).*

*Nota-se que as premissas e o método de reequilíbrio propostos pela SUINF estão fundamentados nas cláusulas contratais e na matriz de risco do contrato. Portanto, esclarecemos que foi considerada que a implantação e mobilização de canteiro de obra antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária e esses custos não são passíveis de reequilíbrio.*

*Cabe destacar que no pleito de revisão tarifária de 2017 a Concessionária concordou com o critério utilizado pela ANTT para reequilíbrio dos custos, contudo argumentava que esta regra deveria ser estendida aos demais segmentos de obras de duplicação constantes do Planejamento Anual de Obras. Já na presente revisão tarifária, a Concessionária solicita os mesmos valores pleiteados, e já analisados, na revisão tarifária ocorrida em 2016.*

*Ressaltamos que a Concessionária afirma que em reuniões com o órgão ambiental, EPL e ANTT foi informada que a Licença de Instalação seria emitida dentro do prazo estabelecido em contrato e sobre a eminência da emissão, após o prazo vencido. Entretanto, não foi enviada nenhuma comprovação documental dos fatos relatados.*

*Como não foi identificado nenhum argumento novo da Concessionária na presente manifestação, não há fato novo a ser analisado na presente Nota Técnica e mantém-se o entendimento anterior.*

*Portanto, em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que no momento o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão."*

92. Assim, considerando que nesta última proposta de Revisão a Concessionária não apresentou nenhum argumento ou fato novo relativo ao assunto, propõe-se o indeferimento do pleito apresentado pela Concebra, mantendo-se a última manifestação exarada por esta Gerência.

### 3.2.2. **Prestação de contas dos custos com desapropriações**

***Proposta Concessionária***

93. De acordo com a Concessionária, o Contrato de Concessão prevê em seu anexo 2, apêndice C o montante total de R$ 12.116.137,50 (doze milhões, cento e dezesseis mil, cento e trinta e sete reais e cinquenta centavos) a ser reajustado anualmente pelo mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio, o qual é dedicado única e exclusivamente para o segmento referente ao PNV 262BMG1020 (travessia urbana de Campo Florido), todas as demais desapropriações seguem o trâmite mediante autorização do Poder Concedente.

94. Desta forma, a Concebra informa que, atenta aos normativos pertinentes, realizou desapropriações para a execução das obras obrigatórias relativas à ampliação de capacidade e melhorias, bem como para a implantação de edificações da Frente de Serviços Operacionais, cujos investimentos, pagamentos, custos e despesas incorridos no 1º, 2º, 3º e 4º ano concessão compuseram relatórios de prestação de contas encaminhados à ANTT, bem como fizeram jus a recomposição do equilíbrio econômico financeiro nas revisões tarifárias efetivadas.

95. Por fim, a Concessionária informa ter encaminhado a prestação de contas decorrente das desapropriações incorridas pela Concessionária ao longo do 5º ano, em atendimento ao normativo vigente pela Agência, para análise e deferimento.

***Proposta SUINF***

96. Inicialmente, informamos, que contrariamente ao relatado pela Concessionária, não identificamos a apresentação de qualquer documentação referente à desapropriações para o período do 5º ano concessão, impossibilitando, desta forma, a análise por parte desta Agência.

97. Em relação às desapropriações do 1º e 2º ano concessão, as quais estão sendo reanalisadas, devido não ter havido a finalização das manifestações apresentadas pela Concebra por meio da Carta CNB/ENG/1115/2018 (documento nº 50501.356065/2018-71), de 24/11/2019, as reanálises e eventuais alterações de valores já incluidos em revisões anteriores em relação ao item, deverão ser revistos quando da finalização das reanálises, na nota técnica complementar, caso haja tempo hábil.

### 3.2.3. **Implantação do Documento Fiscal Eletrônico**

***Proposta Concessionária***

98. O oficio circular nº 019/2017/GEFOR/SUINF, de 08 de setembro de 2017, comunicou sobre a publicação da Instrução Normativa da Receita Federal nº 1.731/2017, de 22 de agosto de 2017, alterada pela Instrução Normativa da Receita Federal nº 1.768/2017, de 14 de dezembro de 2017, que dispõe sobre a emissão de documento fiscal pelas concessionárias operadoras de rodovias.

99. De acordo com a Concessionária a publicação da referida instrução normativa gerou obrigações que não estavam previstas a época da assinatura do Contrato de Concessão junto ao Poder Concedente. Nesse sentido, antes que a providências fossem tomadas para viabilizar o cumprimento das mesas, a Concessionária alertou à Agência, sobre os possíveis impactos operacionais que poderiam ser causados nas praças de pedágio, o que, por sua vez, ensejaria a aquisição de sistemas de tecnologia e equipamentos para mitiga-los, que por último, afetaria o equilíbrio econômico financeiro do Contrato.

100. Por meio do Oficio Circular nº 001/2018/GEFOR/SUINF, de 09 de janeiro de 2018, a Agência solicitou à Concessionária que apresentasse informações que comprovassem o cumprimento das novas obrigações e o cronograma de implantação das medidas necessárias para o cumprimento das instruções normativas em tela.

101. Na data de 22 de janeiro de 2017 em atendimento ao ofício circular 001/2018/GEFOR/SUINF, a Concessionária se manifestou indicando as ações adotadas para o fiel cumprimento a nova instrução normativa, assim como a necessidade de reequilíbrio econômico financeiro dos custos advindos da alteração da normativa, conforme segue:

> "...os custos desta fase inicial referente as obrigações não previstas em contrato e serão encaminhadas para processo de reequilíbrio a ser protocolado até 9 de fevereiro de 2018, conforme oficio circular 12/2016/GEINV/SUINF..."

102. Na mencionada correspondência a Concessionária expõe a configuração da matriz de risco de responsabilidade do Poder Concedente, assim como os termos da cláusula contratual 21.2.5 e 21.2.21 do Contrato de Concessão.

103. Conforme poderá ser observado no material encaminhado, ora constante no documento anexo, pasta GEFIR, subpasta EXTRAORDINÁRIA, subpasta Anexo E, implantado em duas fases obedecendo aos prazos estipulados pela Receita Federal nº 1.731/2017 e nº 1.768/2017.

104. Desta forma, a Concessionária solicita a recomposição do valor acrescido da devida taxa de administração vigente.

***Proposta SUINF***

105. Por meio de Despacho datado de 26/02/2019, a COFOR/GEFIR esclarece, acerca da implantação do Documento Fiscal Eletrônico, que o desequilíbrio foi gerado pelas instruções normativas da Receita Federal do Brasil nº 1.731/2017 e nº 1.768/2017, sendo que estas substituíram a Instrução Normativa nº 1.099, de 15 de dezembro de 2010, incumbindo, basicamente, novas obrigações constantes no processo de emissão de documento fiscal por parte das Concessionárias de rodovias federais.

106. Aquela Coordenação ressalta, ainda, que tais obrigações, além de não previstas em contrato, podem gerar impactos operacionais na praça de pedágio, ensejando a aquisição de equipamentos de forma a mitigar prejuízo aos parâmetros de desempenho no processo de cobrança tarifária.

107. Desta maneira, considerando o conteúdo do despacho da Coordenação de Fiscalização Operacional de Rodovias Concedidas (COFOR), esta GEFIR, por meio do Ofício nº 158/2018/GEFIR/SUINF, de 18/06/2018, informou à Concebra que novos investimentos são incorporados ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) via Fluxo de Caixa Marginal, mediante análise e aprovação de projetos executivos, conforme previsto no artigo 22 da Resolução ANTT nº 1.187/2005, no Capítulo VI – Das Alterações do Programa de Exploração.

108. E, desta maneira, a GEFIR, por meio do Ofício nº 158/2018/GEFIR/SUINF, de 18/06/2018, solicitou o Projeto Executivo e orçamento referente à implantação das melhorias relacionadas na Carta CNB DIR 0482/2018, cujo escopo das intervenções propostas deverá estar devidamente justificado.

109. Por meio da Proposta de Revisão Tarifária, Carta CNB DIR 0092/2019, de 07/02/2019, a Concebra encaminhou os orçamentos apresentados pelas Empresas a serem Contratadas, as Notas Fiscais emitidas bem como os comprovantes dos pagamentos efetuados pela Concessionária.

110. No entanto, não foi identificado o recebimento por esta Agência do projeto executivo e orçamento de acordo com as exigências da Resolução 1.187/2005, solicitados pela GEFIR por meio do Ofício citado anteriormente.

111. Ante o exposto, até que o referido projeto e orçamento seja enviado pela Concebra e analisado pela ANTT, sugere-se o indeferimento do pleito de reequilíbrio da Concessionária.

3.2.4. **Cobrança bandeira tarifária do sistema elétrico de Goiânia e Aparecida de Goiânia**

***Proposta Concessionária***

112. A Concessionária, inicialmente esclarece que os custos de inclusão dos valores de energia elétrica no trecho urbano de Goiânia – GO e Aparecida de Goiânia – GO foram incluídos ao contrato de concessão na 3ª Revisão Extraordinária no montante total de R$ 3.830.285,32 (três milhões, oitocentos e trinta mil, duzentos e oitenta e cinco reais e trinta e dois centavos), a preços iniciais, no Fluxo de Caixa Marginal referente aos custos do sistema elétrico.

113. A este valor foi acrescida conforme estabelece a Resolução nº 3651/2011/ANTT, a remuneração de custos administrativos, na taxa de remuneração de 6,24%, para as novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal. Adicionando-se a este valor R$ 239.009,80 (duzentos e trinta e nove mil e nove reais e oitenta centavos) a preço inicial.

114. Entretanto na análise do valor propriamente dito a Agência entendeu como devida a solicitação da Concessionária sem a inclusão dos valores de bandeira tarifárias, considerando que são tributos atípicos, devendo os mesmos ser objeto de deferimentos por parte da Agência conforme incorridos a conta de energia.

115. Motivo este pelo qual a Concessionária vem solicita a inclusão das bandeiras tarifárias referente ao Consumo de Energia Concebra, conforme apresentado na proposta de Revisão Tarifária.

116. De acordo com a Concebra, ao valor indicado para a bandeira tarifária de R$ 80.734,73 (Oitenta mil e setecentos e trinta e quatro reais e setenta e três centavos) deverá ser acrescido conforme estabelece a Resolução nº 3651/2011/ANTT, dos seus custos administrativos, na taxa de remuneração e 6,24%, no total de R$ 5.037,85 (Cinco mil e trinta e sete reais e oitenta e cinco centavos).

117. Totalizando-se assim um valor a ser reequilibrado de R$ 85.772,58 (Oitenta e cinco mil, setecentos e setenta e dois reais e cinquenta e oito centavos) a preços correntes.

***Proposta SUINF***

118. Na 3ª Revisão Extraordinária foi aprovada a inclusão dos custos de energia elétrica do sistema de iluminação do trecho urbano de Goiânia/GO e Aparecida de Goiânia/GO, compreendido entre o km 488 e o km 517 da rodovia BR-153/GO.

119. Para a definição dos valores a serem reequilibrados, foram considerados os custos com o adicional de bandeira vermelha (tributos atípicos) para as contas pagas até aquele momento (2º ano de concessão – maio/15 a fevereiro/16) e sem o adicional de bandeira vermelha para a projeção de despesas futuras do, 3º ao 7º ano de concessão (data de previsão de conclusão da obra do Contorno Rodoviário de Goiânia - GO).

120. Assim, foi reequilibrado o valor total de R$ 3.830.285,32 (três milhões, oitocentos e trinta mil, duzentos e oitenta e cinco reais e trinta e dois centavos), a preços iniciais, no Fluxo de Caixa Marginal, sendo referente ao 2º ano de concessão o valor de R$ 692.515,67 (seiscentos e noventa e dois mil, quinhentos e quinze reais e sessenta e sete centavos), e do 3º ao 7º ano de concessão o valor anual de R$ 627.553,93 (seiscentos e vinte e sete mil, quinhentos e cinquenta e três reais e noventa e três centavos).

121. A Concessionária apresentou os custos e comprovantes de pagamentos das faturas de energia elétrica das contas pagas no 5º ano de concessão, conforme a tabela a seguir.

| FATURAS DE ENERGIA ELÉTRICA - 5º ANO DE CONCESSÃO | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| UNIDADE CONSUMIDORA Nº 10017171154 / CÓDIGO CLIENTE Nº 101987586 | | | | | | | | |
| ITEM | MÊS DE REFERENCIA | MÊS DE PAGAMENTO | CONSUMO (kW/h) | VALOR DA FATURA | | | | |
| | | | | CONSUMO + TRIBUTOS (R$) | BANDEIRA AMARELA / VERMELHA | MULTAS, JUROS E TAXAS IND. | PARC./DEVOL. | REEQUILÍBRIO |
| 1 | fev/18 | mar/18 | 184.388,92 | R$ 67.244,79 | R$ 0,00 | R$ 1,20 | R$ 4.299,64 | R$ 71.544,43 |
| 2 | mar/18 | abr/18 | 178.030,68 | R$ 65.538,43 | R$ 0,00 | R$ 1,20 | R$ 4.299,64 | R$ 69.838,07 |
| 3 | abr/18 | mai/18 | 197.105,39 | R$ 70.993,41 | R$ 0,00 | R$ 1,20 | R$ 4.299,64 | R$ 75.293,05 |
| 4 | mai/18 | jun/18 | 197.105,39 | R$ 71.618,24 | R$ 2.806,78 | R$ 1,20 | R$ 4.299,64 | R$ 78.724,66 |
| 5 | jun/18 | jul/18 | 190.747,14 | R$ 68.031,87 | R$ 13.564,02 | R$ 1.446,18 | R$ 4.299,64 | R$ 85.895,53 |
| 6 | jul/18 | ago/18 | 190.747,14 | R$ 66.439,13 | R$ 14.357,53 | R$ 1.725,89 | R$ 0,00 | R$ 80.796,66 |
| 7 | ago/18 | set/18 | 197.105,39 | R$ 70.798,28 | R$ 15.356,48 | R$ 1,20 | R$ 0,00 | R$ 86.154,76 |
| 8 | set/18 | out/18 | 197.105,39 | R$ 69.970,44 | R$ 15.155,43 | R$ 1,20 | R$ 0,00 | R$ 85.125,87 |
| 9 | out/18 | nov/18 | 189.511,66 | R$ 69.389,69 | R$ 14.507,11 | R$ 1,20 | R$ 0,00 | R$ 83.896,80 |
| 10 | nov/18 | dez/18 | 179.075,17 | R$ 72.011,49 | R$ 3.474,05 | R$ 1,20 | -R$ 33.606,49 | R$ 41.879,05 |
| 11 | dez/18 | jan/19 | 185.250,17 | R$ 80.134,67 | R$ 281,58 | R$ 1,20 | R$ 0,00 | R$ 80.416,25 |
| **TOTAL 5º ANO** | | | **2.086.172,44** | **772.170,44** | **79.502,98** | **3.182,87** | **-12.108,29** | **839.565,13** |

122. Cabe ressaltar que os valores mensais de R$ 4.299,64, incluídos na coluna de "PARC./DEVOL." dos meses de pagamento de mar/2018 a jul/2018, se referem a uma cobrança retroativa devido a uma falha de faturamento identificada pela CELG, conforme a Carta DC-DPGO-022/2017, de 27/12/2017. Assim, o referido montante deve ser considerado nos valores a serem reequilibrados.

123. Além disso, não contabilizamos os valores referentes a multas e juros, por entendermos ser de responsabilidade da Concessionária.

124. Ao calcular os valores correspondentes a preços iniciais (maio/2012) para os dispêndios do 5º ano de concessão, verificou-se que a Concessionária teve um dispêndio inferior (R$ 587.135,69) ao valor reequilibrado (R$ 627.553,93), considerando os custos de consumo de energia, tributos, bandeira tarifária e descontos, conforme tabela a seguir.

| VALORES DE CONSUMO DE ENERGIA – 5º ANO DE CONCESSÃO | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ITEM | MÊS DE PGTO. | VALORES A PREÇOS CORRENTES | IRT | VALORES A PREÇOS INICIAIS (MAIO/2012) |
| **5º ano de concessão** | | | | |
| 1 | mar/18 | R$ 71.544,43 | 1,40141 | R$ 51.051,75 |
| 2 | abr/18 | R$ 69.838,07 | 1,40141 | R$ 49.834,15 |
| 3 | mai/18 | R$ 75.293,05 | 1,40141 | R$ 53.726,64 |
| 4 | jun/18 | R$ 78.724,66 | 1,44013 | R$ 54.664,97 |
| 5 | jul/18 | R$ 85.895,53 | 1,44013 | R$ 59.644,29 |
| 6 | ago/18 | R$ 80.796,66 | 1,44013 | R$ 56.103,73 |
| | | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 7 | set/18 | R$ 86.154,76 | 1,44013 | R$ 59.824,29 |
| 8 | out/18 | R$ 85.125,87 | 1,44013 | R$ 59.109,85 |
| 9 | nov/18 | R$ 83.896,80 | 1,44013 | R$ 58.256,41 |
| 10 | dez/18 | R$ 41.879,05 | 1,44013 | R$ 29.080,05 |
| 11 | jan/19 | R$ 80.416,25 | 1,44013 | R$ 55.839,58 |
| **TOTAL 5º ANO** | | **R$ 839.565,13** | | **R$ 587.135,69** |

125. Como não foram apurados todos os dispêndios para o 5º ano de concessão, pois o ano se encerrou em 04/03/2019, sugere-se verificar na próxima análise os valores efetivamente pagos com os valores reequilibrados.

126. Assim, sugere-se reequilibrar o Contrato de Concessão, alterando no Fluxo de Caixa Marginal o valor do 5º ano de concessão para **R$ 587.135,69 (quinhentos e oitenta e sete mil, cento e trinta e cinco reais e sessenta e nove centavos)** a preços iniciais (maio/2012), referente aos custos de energia elétrica do sistema de iluminação do trecho urbano de Goiânia/GO e Aparecida de Goiânia/GO, conforme tabela a seguir.

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA** | | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL (3)** | **PERÍODO – ANO CONCESSÃO** | | | |
| | | | | **1º ANO** | | **2º ANO** | |
| | | | | **%** | **R$** | **%** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | R$ 3.699.630,80 | 0 | 0 | 18,72 | R$ 692.515,67 |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 3.659.212,56** | **0** | **0** | **18,93** | **R$ 692.515,67** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA** | | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL (3)** | **PERÍODO – ANO CONCESSÃO** | | | |
| | | | | **3º ANO** | | **4º ANO** | |
| | | | | **%** | **R$** | **%** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | R$ 3.699.630,80 | 15,91 | R$ 588.463,95 | 14,49 | R$ 535.989,39 |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 3.659.212,56** | **16,08** | **R$ 588.463,95** | **14,65** | **R$ 535.989,39** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA** | | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL (3)** | **PERÍODO – ANO CONCESSÃO** | | | |
| | | | | **5º ANO** | | **6º ANO** | |
| | | | | **%** | **R$** | **%** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | R$ 3.699.630,80 | 16,96 | R$ 627.553,93 | 16,96 | R$ 627.553,93 |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 3.659.212,56** | **16,05** | **R$ 587.135,69** | **17,15** | **R$ 627.553,93** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA** | | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL (3)** | **PERÍODO – ANO CONCESSÃO** | | | |
| | | | | **7º ANO** | | **8º ANO** | |
| | | | | **%** | **R$** | **%** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | R$ 3.699.630,80 | 16,96 | R$ 627.553,93 | 0 | 0 |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 3.659.212,56** | **17,15** | **R$ 627.553,93** | **0** | **0** |

*(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.*
*(2) Fluxo: FM – Fluxo Marginal / FC – Fator C.*
*(13) Valores a preços iniciais de maio/2012.*

127. Conforme estabelece a Resolução nº 3651/2011/ANTT, as Concessionárias fazem jus à remuneração de custos administrativos, na taxa de remuneração de 6,24%, para as novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal. Assim, propõe-se incluir no Fluxo de Caixa Marginal o valor do 5º ano de concessão, **R$ 36.637,27 (trinta e seis mil, seiscentos e trinta e sete reais e vinte e sete centavos)**, a preços iniciais, referente à inclusão dos custos de energia elétrica do sistema de iluminação do trecho urbano de Goiânia/GO e Aparecida de Goiânia/GO.

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA – CUSTO ADMINISTRATIVO** | | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **PERÍODO – ANO CONCESSÃO** | | | |
| | | | | **1º ANO** | | **2º ANO** | |
| | | | | **%** | **R$** | **%** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | R$ 113.378,87 | 0 | R$ - | 38,11 | R$ 43.212,98 |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 150.016,14** | **0,00** | **R$ -** | **28,81** | **R$ 43.212,98** |

| CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA – CUSTO ADMINISTRATIVO | | | | | | | |
| DESCRIÇÃO | TIPO (1) | FLUXO (2) | TOTAL | PERÍODO – ANO CONCESSÃO | | | |
| | | | | 3º ANO | | 4º ANO | |
| | | | | % | R$ | % | R$ |
| Vigente | COP | FM | R$ 113.378,87 | 32,39 | R$ 36.720,15 | 29,5 | R$ 33.445,74 |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 150.016,14** | **24,48** | **R$ 36.720,15** | **22,29** | **R$ 33.445,74** |

| CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ILUMINAÇÃO DO TRECHO URBANO DE GOIÂNIA/GO - CUSTO DO CONSUMO COM ENERGIA ELÉTRICA – CUSTO ADMINISTRATIVO | | | | | | | |
| DESCRIÇÃO | TIPO (1) | FLUXO (2) | TOTAL | PERÍODO – ANO CONCESSÃO | | | |
| | | | | 5º ANO | | 6º ANO | |
| | | | | % | R$ | % | R$ |
| Vigente | COP | FM | R$ 113.378,87 | 0 | R$ - | 0 | R$ - |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 150.016,14** | **24,42** | **R$ 36.637,27** | **0,00** | **R$ -** |

*(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.*
*(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.*
*Valores a preços iniciais de maio/2012*

3.2.5. **Intervenções em subtrecho DNIT escorregamento e Projeto de adequação a classe IA no subtrecho DNIT**

***Proposta Concessionária***

128. Inicialmente a Concebra ressalta que a manifestação para análise da intervenção foi realizada originalmente no pleito de reequilíbrio referente ao 4º ano concessão, entretanto a mesma não foi alvo de manifestação na réplica da Agência, provavelmente fruto de mais informações solicitadas a COINF local.

129. Em 22 de fevereiro de 2016 a r. Agência reguladora solicitou o recebimento definitivo de obras do DNIT no segmento da BR-262/MG compreendido entre os km 436,60 e km 446,50, na região urbana de Nova Serrana.

130. Em atendimento a cláusula contratual 10.5 do Contrato de Concessão, o qual regula as tratativas com obras DNIT, a Concessionária solicitou em 01 de março de 2016, através do protocolo 50500.06172/2016-62, a formalização e entrega dos documentos que integram o contrato de duplicação DNIT do trecho supracitado, como exemplo, projetos, contrato, medições e demais, visando levantar as possíveis inconsistências na obra.

131. Em 16 de junho de 2016 a Concessionária através do protocolo 50500.214642/2016-05, alerta a r. Agência que não recebeu a documentação solicitada, mas, inobstante a inércia solicitou a unidade local do DNIT os documentos que fossem possíveis, sem receber o conteúdo completo solicitado inicialmente, fundamentais para uma análise bem fundamentada. Neste documento a Concessionária argumenta a r. Agência: "O relatório ora apresentado deixa claro que, a obra executada pelo DNIT na travessia urbana de Nova Serrana necessita de correções antes da efetivação de sua transferência".

132. Por consequência do supramencionada a Concebra solicitou a r. Agência que sejam tomadas medidas junto ao DNIT para saneamento das anomalias construtivas observadas nos bens antes da assunção da Concessionária, conforme regulamenta o Contrato de Concessão em sua clausula 10.5.

133. Novamente e em seu papel de zelo pelo sistema rodoviário em 4 de julho de 2016, através do protocolo 50500.235311/2016-09 a Concessionária veio alertar a Agência reguladora a respeito da iminência de acidente no mencionado subtrecho, conforme segue: "alerta esta Agência Reguladora sobre as condições precárias em que se encontra as contenções das passagens inferiores (PI) da travessia urbana de Nova Serrana/MG, cujas obras de duplicação foram recentemente concluídas pelo DNIT...".

134. Continua a Concessionária salientando que: "...deixou registrado que irá aguardar as adequações da obra pelo DNIT aos padrões de qualidade e segurança para dar prosseguimento com o processo de transferência de bens, conforme prevê o contrato de concessão" persiste no pleito reiterando a solicitação para que a Agência Reguladora tome medidas junto ao DNIT para saneamento das anomalias construtivas que estão identificadas no relatório de vistoria elaborado pela Concebra, antes que ocorra algum sinistro.

135. Não desistindo do alerta, a Concessionária insistiu, pela terceira vez, a formalização de posicionamento da ANTT quanto às ações que serão tomadas pelo DNIT para a correção dos problemas, conforme transcrito: "Queremos lembrar novamente sobre os riscos de rompimento das contenções das passagens inferiores, especialmente com a proximidade da estação chuvosa, como ocorreu recentemente na cortina atirantada de Professor Jamil na BR-153/GO".

136. A r. Agência se manifestou em 27 de setembro de 2016, através do ofício 633/2016/GEFOR/SUINF, frente a insistência de risco exposta pela Concessionária, indicando que: "...a demanda foi encaminhada ao Consórcio executor das obras para que se manifestasse sobre o assunto e complementou informando que o consórcio solicitou um prazo de 60 dias para a manifestação..."

137. Em 8 de dezembro de 2016, através do protocolo 50500.454514/2016-94, reporta a Concessionária que não recebeu qualquer manifestação da r. Agência a respeito das ações subsequentes, mesmo decorrido o prazo indicado pela agência no oficio 633/2016/GEFOR/SUINF, supracitado, indicando adicionalmente que estava resguardada no item contratual 21.2.14 o qual eximia a mesma de responsabilidade por obras realizadas pelo Poder Público até seu recebimento definitivo. Solicitando na mesma correspondência posicionamento e orientação sobre como proceder em caso de sinistro no mencionado segmento, frente ao risco iminente reportado nas correspondências anteriores.

138. Finalmente decorrido os inúmeros alertas reportados por essa Concessionária em 12/11/2017 ocorreu o sinistro em decorrência das fortes chuvas na região, as quais causaram danos ao sub trecho sob jurisdição do DNIT na rodovia BR-262/MG

139. A Concebra enviou carta protocolada sob número 50500.608561/2017-45 em 17/11/17 a Agência, indicando que muito embora o segmento da Travessia Urbana de Nova Serrana não tenha sido recebido pela Concessionaria, pelos motivos expostos no Relatório de recebimento protocolado sob número 50500.214642/2016-05, a Concessionária não poderia se eximir de tomar providências emergenciais para resguardar o iminente atingimento da rodovia com consequente paralisação total do tráfego no subtrecho. Reforçando que todas as obras eram emergenciais em segmento ainda não recebido pela Concessionária, frente aos apontamentos relacionados no relatório mencionado, solicitando na correspondência que os trabalhos e a pronta atuação visando minimizar o risco e agravamento da situação seria oportunamente apresentado na próxima revisão contratual, sob condição de obra emergencial.

140. De acordo com a Concessionária, foi contratado o consultor de geotécnica, Eng. Sidnei Reis Barbosa da Silva, Diretor Técnico da Geoprojetos Engenharia Ltda, que já na segunda-feira 13/11 apresentou a solução para recuperação dos taludes, o que possibilitou a imediata execução dos serviços.

141. Os serviços foram concluídos no mês de novembro. A Concebra destaca que o serviço em questão se caracteriza como uma obra emergencial em segmento que ainda não teve o recebimento firmado pelos motivos supracitados.

142. Exposta a narrativa, a Concessionária apresenta o orçamento das contenções realizadas nos dois pontos emergências em questão.

143. Outro assunto de ordem que foi levantado na revisão ordinária / extraordinária referente ao 4º ano Concessão, mas não obteve posicionamento do Poder Concedente, foi a questão de recebimento do segmento urbano de Nova Serrana com a consequente adequação a classe IA.

144. Pelo exposto e considerando o risco iminente de agravamentos aos riscos emergenciais ao local, a Concessionária solicita o deferimento do equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão, resguardados no item contratual 10.5.7 e 10.5.2, no valor total de R$ 16.081.006,61 (Dezesseis milhões e oitenta e um mil e seis reais e sessenta e um centavos), Data Base: SICRO II Novembro/2016 (Com Desoneração).

***Proposta SUINF***

145. Inicialmente, cumpre ressaltar que esta Agência solicitou o recebimento, por parte da Concessionária, do segmento rodoviário da BR-262/MG, no trecho urbano de Nova Serrana/MG, o qual ainda se encontra sob responsabilidade do DNIT.

146. No entanto, a Concessionária não recebeu o referido trecho, pois, de acordo com a Concebra, trata-se de obra que se enquadra na cláusula contratual 10.5 do Contrato de Concessão, o qual regula as tratativas com obras DNIT.

147. Ocorre, que de acordo com o Contrato de Concessão e Anexos, a obra de duplicação e adequações, bem como a recuperação, trabalhos iniciais e intervenções necessárias para garantia da segurança e fluidez da rodovia naquele trecho era de responsabilidade da Concessionária, não existindo previsão de obras do DNIT no segmento mencionado.

148. Quando da assunção do trecho pela Concessionária, o segmento rodoviário em análise estava sob intervenção do DNIT, não sendo transferido à Concessionária naquele momento.

149. Assim, por se tratar de um caso complexo para a devida recomposição do equilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão, já que no edital de licitação da concessão não havia previsão de apresentação dos valores dos investimentos, este assunto está sendo tratado no Processo nº 50510.018403/2017-80.

150. Por fim, informa-se que as questões abordadas pela Concessionária no segmento rodoviário no trecho urbano de Nova Serrana, na BR-262/MG, estão em análise, não cabendo reequilíbrio econômico financeiro em favor da Concessionária neste momento.

3.2.6. **Sistema de Informações Rodoviárias – SIR**

***Proposta Concessionária***

151. O Ofício Circular nº 05/2018/GEFOR/SUINF, de 16 de março de 2018, se reporta ao acórdão do Tribunal de Contas da União – TCU que relata o avanço quanto à antiga solicitação de padronização do Relatório Técnico Operacional Físico Financeiro – RETOFF, bem como sua sistematização para eliminação do relatório físico.

152. Na data de 07 de maio de 2018, o Ofício Circular nº 09/2018/GEFOR/SUINF, informou que o ambiente de homologação de parte do SIR já estava disponível para testes, e que alguns cadastros necessários já haviam sido realizados. No documento em questão a ANTT estabeleceu prazos para encaminhamento de informações específicas, no formato adequado, para que os testes fossem iniciados e assim se deu o tramite entre as partes.

153. Posteriormente, o Ofício Circular nº 09/2018/GEFIR/SUINF, de 20 de julho de 2018, em referência ao Ofício Circular nº 05/2018/GEFOR/SUINF, informou que estava sendo desenvolvido um módulo SIR que trata sobre interrupções de pistas.

154. Em 10 de outubro de 2018, por meio do Ofício Circular nº 20/2018/GEFIR/SUINF, a ANTT informou sobre a ampliação de escopo do SIR e o desenvolvimento dos serviços relativos ao recebimento de informações das imagens das câmeras do Circuito Fechado de TV (CFTV), bem como do histórico recente das mesmas. No entanto, para que o envio de dados das concessionárias para o SIR seja possível a Concessionária deveria contratar link de dados em Data Center, seguindo premissas e prazos definidos pela Agência Reguladora.

155. A Concessionária entende que o projeto SIR não se trata de ajuste no padrão das informações que já são encaminhadas mensalmente à ANTT, mas sim, um componente de custo adicional (link de dados, sistema, padronizações, banco de dados e outros) para a Concessão, fato esse que já não é responsabilidade da Concessionária, conforme contrato de Concessão:

> *"21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeiro da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre renda;*
>
> *21.2.13 alteração unilateral no PER e no Contrato, por iniciativa do Poder Concedente, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro."*

156. Considerando o histórico relatado acima, a Concessionária iniciou o processo de adequação a solicitação, conforme as fases abaixo delimitadas, sendo parte dos serviços já executados e outra parte a ser aprovada pela Agência Reguladora para continuidade da tramitação.

157. A Concessionária informa que os valores relatados não são finais, frente que o serviço ainda está em fase de implantação, podendo haver inclusão de custos adicionais por hora não vislumbrados na atual fase.

158. Por fim, a Concebra apresentou a Carta CNBDIR 206/2019, protocolada em 01 de março de 2019, na qual informa que será contratado, inicialmente, o plano de 100 Mbps.

***Proposta SUINF***

159. Inicialmente, informamos que o assunto vem sendo tratado pela Coordenação de Fiscalização Operacional das Rodovias Federais Concedidas (COFOR/GEFIR/SUINF).

160. Por meio do Parecer Técnico nº 339/2018/GEFIR/SUINF, de 19.12.2018, cópia anexa, a COFOR emitiu posicionamento a respeito do assunto, conforme reproduzimos abaixo:

> *1. Este parecer técnico refere-se à proposta de iniciativa em promover uma rede integrada de fibra ótica utilizando as faixas de domínio das concessionárias sob regulação da ANTT.*
>
> *2. O objetivo desta análise é apresentar a proposta final de interligação entre os Centros de Controle Operacional (CCO´s) e a Sede da ANTT, via interligação por fibra ótica, bem como apresentar suas especificações e custos correlatos.*
>
> *(...)*
>
> *18. Tendo em vista a análise das propostas apresentadas e a complementação de cotação realizada pela empresa responsável pela pesquisa do RDT, sugere-se adotar o seguinte custeio, com referência de dezembro/2018, para as concessionárias de rodovias federais sob regulação da ANTT, no que se refere à integração do CCO´s com a sede da ANTT:*

| Concessionária | Link atual a ser contratado (Mb) | Link futuro previsto (Mb) | Custo instalação (R$) - link atual - Janeiro/2019 | Custo mensal (R$) - link atual - Início Março/2019 |
|---|---|---|---|---|
| Concebra | 500 | 1000 | R$ 39.000,00 | R$ 45.166,00 |

> *(...)*
>
> *23. Pelo exposto, verifica-se que a proposta do projeto relativo à implantação de integração dos CCO´s das concessionárias de rodovias federais sob regulação da ANTT é vital para atender diversas demandas internas do próprio órgão, tal como CNSO/SIR, PPV ´s remotos, dentre outros sistemas da ANTT.*
>
> *24. Esclarece-se que tal integração também atende aos interesses de diversos órgãos externos, tal como Receita Federal, Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Empresa de Planejamento e Logística – EPL, tendo em vista que os dados cadastrais e operacionais provenientes das concessionárias de rodovias estão alinhados aos objetivos estratégicos desses e outros órgãos de governo.*
>
> *25. Desta feita, considerando a importância do projeto e que as especificações de integração, bem como seus custos foram aqui apresentados, sugere-se notificar as concessionárias de forma que se iniciem os procedimentos para ativação dos links nos prazos aqui apontados e já solicitados anteriormente.*

161. Por meio do Oficio nº 922/2018/GEFIR/SUINF, de 20/12/2018, a Concessionária Concebra foi autorizada a implementar a disponibilização do link de dados, visando viabilizar o funcionamento do SIR, CNSO e Agente Remoto dos PPV's.

162. De acordo com a Carta CNBDIR 206/2019, protocolada em 01 de março de 2019, a Concebra informa que será contratado, inicialmente, o plano de 100 Mbps, alterando o custo mensal de R$ 45.166,00 para R$ 32.884,00 (data base março/2019).

163. Segue abaixo os valores referenciados a preços iniciais de Contrato (maio/2012):

| Serviço | Valor dez/2018 | IRT | Valor mai/2012 |
|---|---|---|---|
| **Instalação do link atual - Janeiro/2019** | R$ 39.000,00 | 1,44013 | R$ 27.080,89 |
| **Manutenção mensal do link atual - março/2019** | R$ 32.844,00 | 1,44013 | R$ 22.806,74 |

12. 164. Considerando o exposto acima, apresenta-se a adequação do cronograma financeiro da concessão para a inclusão dos custos com instalação de equipamentos e sistema para a operação do SIR e manutenção por 5 anos, de acordo com o proposto pela COFOR/GEFIR, conforme Tabela a seguir.

| Cronograma físico-financeiro - Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R$ - data base: Mai./2012) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Descrição** | | | **Total** | **4º Ano** | **5º Ano** | **6º Ano** | **7º Ano** | **8º Ano** |

| | Tipo (1) | Fluxo (2) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vigente | Inv | FCM | - | - | - | - | - | - |
| Proposta | Inv | FCM | R$ 27.080,89 | - | - | R$ 27.080,89 | - | - |

| Descrição | Tipo (1) | Fluxo (2) | 9º Ano | 10º Ano | 11º Ano | 12º Ano | 13º Ano | 14º ano |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vigente | Inv | FCM | - | - | - | - | - | - |
| Proposta | Inv | FCM | - | - | - | - | - | - |

| Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R$ - data base: Mai./2012) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Descrição | Tipo (1) | Fluxo (2) | Total | 4º Ano | 5º Ano | 6º Ano | 7º Ano | 8º Ano |
| Vigente | Cop | FCM | - | - | - | - | - | - |
| Proposta | Cop | FCM | R$ 1.368.404,40 | - | - | R$ 273.680,88 | R$ 273.680,88 | R$ 273.680,88 |

| Descrição | Tipo (1) | Fluxo (2) | 9º Ano | 10º Ano | 11º Ano | 12º Ano | 13º Ano | 14º Ano |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vigente | Cop | FCM | - | - | - | - | - | - |
| Proposta | Cop | FCM | R$ 273.680,88 | R$ 273.680,88 | - | - | - | - |

*(1) Tipo: INV – Investimento / COP – Custo Operacional*
*(2) Fluxo: FCO – Fluxo de Caixa original / FCM – Fluxo Marginal*
*Valores a preços iniciais de maio/2012.*

165. Conforme estabelece a Resolução nº 3651/2011/ANTT, as Concessionárias fazem jus à remuneração de custos administrativos, na taxa de remuneração de 6,24%, para as novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal. Assim, propõe-se a alteração conforme tabela a seguir:

| Cronograma físico-financeiro - Custo Administrativo: Sistema de Informação Rodoviária - SIR - (valores em R$ - data base: Mai./2012) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Descrição | Tipo (1) | Fluxo (2) | Total | 4º Ano | 5º Ano | 6º Ano | 7º Ano | 8º Ano |
| Vigente | Cop | FCM | - | - | - | - | - | - |
| Proposta | Cop | FCM | 87.078,29 | - | - | 18.767,53 | 17.077,69 | 17.077,69 |

| Descrição | Tipo (1) | Fluxo (2) | 9º Ano | 10º Ano | 11º Ano | 12º Ano | 13º Ano | 14º Ano |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vigente | Cop | FCM | - | - | - | - | - | - |
| Proposta | Cop | FCM | 17.077,69 | 17.077,69 | - | - | - | - |

*(1) Tipo: INV – Investimento / COP – Custo Operacional*
*(2) Fluxo: FCO – Fluxo de Caixa original / FCM – Fluxo Marginal*
*Valores a preços iniciais de maio/2012.*

3.2.7. **Controladores de Velocidade originais do PER**

***Proposta Concessionária***

166. A Concessionária não apresentou em sua proposta de revisão tarifária nenhuma informação acerca deste item.

***Proposta SUINF***

167. Inicialmente, informamos que foram incluídos na 5ª Revisão Extraordinária, por meio da Nota Técnica 026/2017/GEINV/SUINF, de 19/05/2017, os custos financeiros com postagem das notificações de autuação e penalidades oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade previsto no PER.

168. Cabe ressaltar que os valores reequilibrados se baseiam em valores previstos, uma vez que a quantidade de notificações poderá oscilar de acordo com diversas variáveis, a exemplo da sazonalidade do fluxo de veículos, ou até mesmo da alteração no quantitativo de faixas ou tipo de equipamentos devido às obras, dentre outros.

169. A referida Nota Técnica frisa que foram considerados valores a partir de julho de 2017 e que, após a verificação da GEFOR da data real de início de implantação e operação dos controladores de velocidade, os valores deveriam ser revisados.

170. Por meio do Memorando nº 120/2018/GEFOR/SUINF, de 02/04/2018, a GEFOR informa a respeito da data do início de operação dos controladores de velocidade da Concessionárias da 3ª Etapa do PROCROFE. Em relação à Concessionária Concebra, os controladores de velocidade estão aguardando testes para o início da operação.

171. Assim, foi encaminhado à Concessionária o Ofício nº 287/2018/SUINF/GEINV, de 03/04/2018, informando que seria realizada a atualização dos valores reequilibrados para o caso dos equipamentos que ainda não entraram em operação, considerando como data de início de operação o mês subsequente à data da última Nota Técnica de revisão elaborada pela GEINV.

172. De acordo com informações encaminhadas pela COFOR, coordenação responsável por tais análises, os radares de velocidade implantados foram aferidos em julho/2018 e estão prontos para entrar em operação, aguardando somente as definições da Polícia Rodoviária Federal.

173. Assim, considerando a possibilidade de operação dos radares a partir do início do 6º Ano Concessão, propomos zerar o valor previsto para o 5º Ano Concessão, readequando o cronograma dos dispêndios, conforme tabela abaixo:

| CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – PER | | | | | | | |
| DESCRIÇÃO | TIPO (1) | FLUXO (2) | TOTAL (3) | PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO | | | |
| | | | | 5º ANO | 6º ANO | 7º AO 29º ANO | 30º ANO |
| | | | | R$ | R$ | R$ | R$ |
| Vigente | INV | FM | R$ 8.559.460,50 | 240.734,83 | 320.979,77 | 7.382.534,71 | 320.979,77 |
| **Proposta** | **INV** | **FM** | **R$ 8.024.494,25** | **0,00** | **320.979,77** | **7.382.534,71** | **320.979,77** |

*(1) Tipo: INV – Investimento / COP – Custo Operacional*
*(2) Fluxo: FCO – Fluxo de Caixa original / FCM – Fluxo Marginal*
*Valores a preços iniciais de maio/2012.*

174. Informamos ainda, que os Custos Administrativos (6,24%), referentes aos valores financeiros com postagem das notificações de autuação e penalidades oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade previsto no PER, não devem ser considerados para valores provisórios incluídos no Fluxo de Caixa Marginal e poderão ser incluídos quando da apropriação dos valores definitivos, a serem apurados nas próximas análises de acordo com os valores efetivamente pagos.

3.2.8. **Controladores de Velocidade oriundos do DNIT**

***Proposta Concessionária***

175. A Concessionária não apresentou em sua proposta de revisão tarifária nenhuma informação acerca deste item.

***Proposta SUINF***

176. Inicialmente, em relação ao fato de a Concessionária não ter apresentado qualquer manifestação em relação ao referido item em sua proposta de revisão, entendemos ser devido a mesma ter ciência de que esta Agência estava revisando os valores inclusos anteriormente e os mesmos seriam revistos e alterados à menor.

177. Anteriormente tais valores foram incluídos na 5ª Revisão Extraordinária, por meio da Nota Técnica 024/2017/GEINV/SUINF, de 10/05/2017, os custos dos serviços relativos a aquisição, implantação instalação, manutenção, conservação, reposição, atualização, operação e processamento de imagem, bem como custos das notificações de autuação e de penalidades oriundos dos equipamentos de Controladores de Velocidade sob responsabilidade do DNIT nas rodovias federais concedidas.

178. Esta necessidade surgiu devido a informação de retirada dos radares sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e localizados nas rodovias federais concedidas.

179. Cabe ressaltar que os valores reequilibrados se baseiam em valores previstos, considerando que a quantidade de notificações poderá oscilar de acordo com diversas variáveis, a exemplo da sazonalidade dos fluxos de veículos, ou até mesmo da alteração no quantitativo de faixa ou tipo de equipamento devido às obras, entre outros.

180. A referida Nota Técnica frisa que foram considerados valores a partir de julho de 2017 e que, após a verificação da GEFOR da data real de início de implantação e operação dos controladores de velocidade, os valores deveriam ser revisados.

181. Por meio do Memorando nº 120/2018/GEFOR/SUINF, de 02/04/2018, a GEFOR informa a respeito da data do início de operação dos controladores de velocidade da Concessionárias da 3ª Etapa do PROCROFE. Em relação à Concessionária Concebra, os controladores de velocidade estavam aguardando testes para o início da operação.

182. Assim, foi encaminhado à Concessionária o Ofício nº 287/2018/SUINF/GEINV, de 03/04/2018, informando que seria realizada a atualização dos valores reequilibrados para o caso dos equipamentos que ainda não entraram em operação, considerando como previsão de data de início de operação o mês subsequente à data da última Nota Técnica de revisão elaborada pela GEINV.

183. Por ocasião da 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária, foram incluídos os valores de implantação, operação e custos com correio de 233 faixas de controladores oriundos do DNIT, utilizando como referência o Estudo Técnico encaminhado pelo DNIT.

184. No entanto, após tratativas entre a COFOR/GEFIR, coordenação responsável pelas análises, Concebra e DNIT, verificou-se que seriam 171 faixas monitoradas pelos controladores do DNIT, conforme informações repassadas pela Concebra.

185. Ante o exposto, apresentamos abaixo a tabela com o quantitativo mensal de notificações:

| QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CONTROLADOR | | | REDUTOR | | | QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO (1) |
| Nº FAIXA | QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO | QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO | Nº FAIXA | QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO | QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO | |
| 106 | 735 | 77.910 | 65 | 195 | 12.675 | 90.585 |

*(1) Notificação de autuação e de penalidade*

186. No cálculo do custo com impressão e postagem, foi adotado o custo unitário apresentado na tabela de preços de serviços e carta simples do correio vigente a partir de 01/08/2016, onde foi apurado o custo anual estimado, a preços iniciais, conforme tabela a seguir.

| CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | |

| QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO | CUSTO UNITÁRIO (1) (R$ / NOTIFICAÇÃO) | CUSTO TOTAL MENSAL | CUSTO TOTAL ANUAL (2) | IRT | CUSTO TOTAL ANUAL (3) |
|---|---|---|---|---|---|
| 90.585 | 1,95 | R$ 176.640,75 | R$ 2.119.689 | 1,34644 | **R$ 1.574.291,46** |

(1) *Postagem + Impressão R$ 1,95 (correios)*
*(2) Data Base: 01/08/2016 (correios)(1) Postagem + Impressão R$ 1,95 (correios)*
*(3) Valores a Preço Inicial*

187. Por meio do memorando nº 1.111/2018/SUINF, de 13/12/2018 (documento nº 50501.359698/2018-31), a SUINF comunicou a Diretoria Geral desta Agência sobre a atualização dos valores dos equipamentos integrantes do Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego - Resolução ANTT nº 3.323/2009, encaminhando o Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF, de 23/11/2018, referente aos valores relativos à operacionalização dos equipamentos de monitoração de velocidade, ou seja, controladores e redutores de velocidade. O referido documento esclareceu, ainda, que a atualização dos valores é necessária em virtude do lapso temporal de 4 anos da emissão da Nota Técnica nº 028/2014/GEINV/SUINF, bem como percebeu-se a necessidade de se utilizar um valor referencial mais representativo e/ou atualizado.

188. Assim, com base nas análises e apurações de valores exclusivamente do Parecer Técnico nº 307/2018/GEFIR/SUINF revisaremos os valores já inclusos anteriormente na última revisão da TBP, tendo em vista a necessidade de apuração detalhada dos preços anteriores, por se tratar de serviço especifico de tecnologia frequentemente atualizada.

189. Além disso, cabe lembrar que até o momento os serviços não encontram-se em operação, apesar dos equipamentos estarem implantados nos mesmos locais anteriormente operados pelo DNIT.

190. De forma a atualizar esse valor, buscou-se, inicialmente, o levantamento dos custos em duas bases de dados existentes: em rodovias estaduais concedidas sob regulação da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) e em rodovias federais sob circunscrição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT).

191. Ressalta-se que a opção pelos órgãos acima citados se dá, principalmente, pela volumetria de tráfego e pela localidade de implantação dos equipamentos, este no caso do DNIT.

192. O resultado alcançado é apresentado na tabela a seguir, com o custo relativo aos estudos técnicos, projetos, instalação (incluindo sinalização), ativação, aferição, manutenção preventiva e corretiva, coleta e processamento de imagens dos equipamentos de monitoração de velocidade, separando-se por tipo de equipamento, diferenciando-se aqueles com e sem display indicativo de velocidade:

| UF | Tipo | Quantidade de faixas | Custo parcial (sem processamento) | Custo total (com processamento) | Total mensal sem processamento | Total mensal com processamento |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DF | Controlador sem display | 4 | R$ 4.946,61 | R$ 5.309,76 | R$ 19.786,44 | R$ 21.239,04 |
| DF | Controlador com display | 8 | R$ 5.778,68 | R$ 5.850,90 | R$ 46.229,44 | R$ 46.807,20 |
| GO | Controlador sem display | 85 | R$ 4.946,61 | R$ 5.309,76 | R$ 420.461,85 | R$ 451.329,60 |
| GO | Controlador com display | 39 | R$ 5.778,68 | R$ 5.850,90 | R$ 225.368,52 | R$ 228.185,10 |
| MG | Controlador sem display | 17 | R$ 4.801,20 | R$ 5.164,35 | R$ 81.620,40 | R$ 87.793,95 |
| MG | Controlador com display | 18 | R$ 5.569,07 | R$ 5.641,29 | R$ 100.243,26 | R$ 101.543,22 |
| **TOTAL** | | **171** | | | **R$ 893.709,91** | **R$ 936.898,11** |

193. Além disso, foi instruído pelo referido Parecer Técnico, a adoção da data base de referência (Fevereiro/2017) e também, que esses valores sejam utilizados para futuros pleitos de implantação e operacionalização de equipamentos de monitoração de velocidade.

194. Portanto, para a data de fevereiro/2017, o IRT vigente da Concebra deve ser considerado de 1,34644, tendo o seguinte valor:

| Serviço | Custo mensal (fevereiro/2017) | IRT | Custo Mensal (maio/2012) | Custo Anual (maio/2012) |
|---|---|---|---|---|
| **Total sem processamento** | R$ 993.953,17 | 1,34644 | R$ 738.208,29 | R$ 8.858.499,48 |
| **Total com processamento** | R$ 1.887.663,08 | 1,34644 | R$ 1.401.965,98 | R$ 16.823.591,81 |

195. Apresenta-se abaixo o custo total com processamento e impressão/postagem:

| Custo total anual com processamento (maio/2012) | Custo total anual Impressão/Postagens (maio/2012) | Custo Total Anual |
|---|---|---|
| R$ 16.823.591,81 | R$ 1.574.291,46 | R$ 18.397.883,27 |

196. Assim, propõe-se reprogramar o Cronograma Físico-Financeiro considerando a implantação e aferição em Julho/2018 e a previsão do início da operação dos equipamentos de controle de velocidade oriundos do DNIT em março/2019 pelo prazo de 5 anos, conforme informações da Coordenação da Fiscalização Operacional das Rodovias Concedidas – COFOR.

| CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA<br>CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **5º ANO** | **6º ANO** |
| | | | | **R$** | **R$** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vigente | INV | FM | **R$ 163.326.367,70** | **24.498.955,16** | **32.665.273,54** |
| **Proposta** | **INV** | **FM** | **R$ 97.895.082,66** | **5.905.666,31** | **18.397.883,27** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT** | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO** | |
| | | | | **7º ANO** | **8º ANO** |
| | | | | **R$** | **R$** |
| Vigente | INV | FM | **R$ 163.326.367,70** | **32.665.273,54** | **32.665.273,54** |
| **Proposta** | **INV** | **FM** | **R$ 97.895.082,66** | **18.397.883,27** | **18.397.883,27** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT** | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO** | | |
| | | | | **9º ANO** | **10º ANO** | **11º ANO** |
| | | | | **R$** | **R$** | **R$** |
| Vigente | INV | FM | **R$ 163.326.367,70** | **32.665.273,54** | **8.166.318,39** | **0,00** |
| **Proposta** | **INV** | **FM** | **R$ 97.895.082,66** | **18.397.883,27** | **18.397.883,27** | **0,00** |

*(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.*
*(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.*
*Valores a preços iniciais de maio/2012.*

197. Cabe ressaltar que esses valores devem ser revistos na próxima revisão tarifária, uma vez que se tratam de valores preliminares e os serviços não foram implantados até o momento.

198. Conforme estabelece a Resolução nº 3651/2011/ANTT, as Concessionárias fazem jus à remuneração de custos administrativos, na taxa de remuneração de 6,24%, para as novas obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, no entanto, os custos administrativos relativos à impressão e postagem não devem ser incluídos (R$ 98.235,79 anuais) nesse momento, já que dependem de comprovação de gastos pela Concessionária.

199. Assim, propõe-se a alteração do Cronograma considerando apenas os custos administrativos relativos aos valores dos serviços de aquisição, implantação instalação, manutenção, conservação, reposição, atualização e operação dos equipamentos de controle de velocidade, sem o processamento de imagem:

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT** | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO** | |
| | | | | **5º ANO** | **6º ANO** |
| | | | | **R$** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | **R$ 0,00** | **0** | **0** |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 5.617.474,23** | **368.513,58** | **1.049.792,13** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT** | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO** | |
| | | | | **7º ANO** | **8º ANO** |
| | | | | **R$** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | **R$ 0,00** | **0** | **0** |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 5.617.474,23** | **1.049.792,13** | **1.049.792,13** |

| **CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA** | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT** | | | | | | |
| **DESCRIÇÃO** | **TIPO (1)** | **FLUXO (2)** | **TOTAL** | **PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO** | | |
| | | | | **9º ANO** | **10º ANO** | **11º ANO** |
| | | | | **R$** | **R$** | **R$** |
| Vigente | COP | FM | **R$ 0,00** | **0** | **0** | **0** |
| **Proposta** | **COP** | **FM** | **R$ 5.617.474,23** | **1.049.792,13** | **1.049.792,13** | **0,00** |

*(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.*
*(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.*
*Valores a preços iniciais de maio/2012*

## 4. CONCLUSÃO

200. Ante o exposto, sugiro o conhecimento da proposta de revisão tarifária interposta pela Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., pois tempestivo e firmado por seu representante legal.

201. Portanto, no mérito, para o caso em tela, foram propostos os valores e as considerações elencadas nesta Nota Técnica e na Tabela Consolidada em anexo.

202. Por fim, considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-Financeiro, proposta de alteração do PER e reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

## ANEXO

| TABELA CONSOLIDADA – CONCLUSÃO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 4ª REVISÃO ORDINÁRIA E 8ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DA TBP – CONCEBRA | | | | | |
| ITEM | DESCRIÇÃO | VALOR (a preços iniciais - maio/2012) | | MÉRITO | STATUS |
| | | PLEITO CONCESSIONÁRIA | PROPOSTA SUINF | (RECONHECIDO / RECONHECIDO PARCIALMENTE / NÃO RECONHECIDO / INDEFINIDO) | (CONCLUÍDO / EM ANÁLISE / SUBMETIDO À DIRETORIA) |
| **II.A.** | **4ª REVISÃO ORDINÁRIA** | | | | |
| II.A.a. | Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Convênio de Aparelhamento da PRF - 5º ano de concessão | 342.258,73 | R$ 260.113,28 | Reconhecido parcialmente | Concluído |
| II.A.b. | Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes - 3º e 4º ano de concessão | R$ 491.317,95 | - | Não reconhecido | Concluído |
| II.A.c. | Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Programas de Redução de Acidentes - 5º ano de concessão | - | - | - | Concluído |
| II.A.d. | Prestação de Conta de Verba de Estudos Ambientais | R$ 8.078.353,52 | - | Não reconhecido | Em análise |
| **II.B.** | **8ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA** | | | | |
| II.B.a. | Desmobilização Atraso da Licença Ambiental | R$ 53.105.307,59 | - | Não reconhecido | Concluído |
| II.B.b. | Desapropriações | R$ 473.120,00 | - | Indefinido | Em análise |
| II.B.c. | Implantação do Documento Fiscal Eletrônico | R$ 784.619,39 | - | Indefinido | Em análise |
| II.B.d. | Cobrança bandeira tarifária do sistema elétrico de Goiânia e Aparecida de Goiânia | R$ 669.889,16 | R$ 623.772,96 | Reconhecido parcialmente | Concluído |
| II.B.e. | Intervenções em subtrecho DNIT escorregamento e Projeto de adequação a classe IA no subtrecho DNIT | R$ 11.752.973,95 | - | Indefinido | Em análise |
| II.B.f. | Sistema de Informações rodoviárias - SIR | - | R$ 1.482.563,58 | Reconhecido parcialmente | Concluído |
| II.B.g. | Controladores de Velocidade originais do PER | - | R$ 8.024.494,25 | Reconhecido parcialmente | Concluído |
| II.B.h. | Controladores de Velocidade oriundos do DNIT | - | R$ 103.512.556,90 | Reconhecido parcialmente | Concluído |

Brasília, 04 de abril de 2019.

Documento assinado eletronicamente por **LEONARDO VILLELA DE SIMONE TEIXEIRA**, **ANALISTA DE INFRAESTRUTURA**, em 10/04/2019, às 10:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO**, **Coordenador(a)**, em 10/04/2019, às 10:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **EVANDRO TORQUATO SOBRADO**, **Gerente**, em 10/04/2019, às 15:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS**, **Superintendente**, em 10/04/2019, às 16:17, 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 **0086549** e o código CRC **55EA604E**.

**Referência:** Processo nº 50500.015940/2019-59 SEI nº 0086549