



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2012/2020/GEFIR/SUINF/DIR

Interessado: CONCESSIONARIA PONTE RIO-NITEROI S.A. - ECOPONTE

Referência: Processo nº 50500.036308/2020-82

Assunto: Proposta da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária PONTE RIO NITERÓI S.A. (ECOPONTE) – Ponte Rio Niterói – COMPLEMENTAR.

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica apresenta a reanálise, 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 PONTE RIO-NITERÓI S.A. (ECOPONTE), concernentes à Rodovia BR-101/RJ.

2. Cabe informar que esta Nota em questão trata da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP.

3. Inicialmente, informamos que a presente proposta de revisão tarifária foi objeto de análise da Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), de 09/03/2020, sendo que, por meio do Ofício SEI Nº 5576/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (3068490), de 24/03/2020, foi encaminhado pela GEREFE à ECOPONTE o resultado preliminar da Revisão da TBP, decorrente das alterações no Cronograma Financeiro de Investimentos.

4. O regulamento normativo que trata de revisão tarifária, disciplinado pela 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, estabelece à Concessionária a faculdade de manifestação, no prazo de 15 (quinze) dias, acerca dos resultados preliminares do procedimento de revisão, conforme exposto abaixo.

Resolução nº 675, de 04 de agosto de 2004

(...)

“Art. 5º O procedimento de revisão ordinária rege-se pelas disposições constantes dos contratos de concessão, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, no que couber, e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dar-se-á mediante: (Alterado pela Resolução nº 1578, de 17.8.06)

(...)

II comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias.

II - FUNDAMENTAÇÃO

5. 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 01/2015.

III - ANÁLISE

6. Quanto à proposta de reconsideração de revisão contratual apresentada pela Concessionária, informa-se que a GEFIR recebeu a Carta EPON-GAC 00454/2020, com os pleitos de reequilíbrio contratual em relação à diversos pleitos, conforme apresentados a seguir:

I - Carta EPON – GAC 00454/2020 (3195980), de 09/04/2020:

- Revisão Ordinária:
 - a) Fator C;
 - b) Fator Q.
- Revisão Extraordinária:
 - a) Custos para adequação dos Bens de Concessão ao Estado Operacional;
 - b) Alteração do Limite de Peso por Eixo - Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros);
 - c) Determinação para assunção pela ECOPONTE de Passarela e Ponto de Ônibus executados pela Autopista Fluminense na faixa de domínio da ECOPONTE;
 - d) Remoção de Interferências;
 - e) Custos incorridos com a postagem das notificações de autuação e penalidades;
 - f) Estudos Ambientais;

g) Implantação de Baía de Ônibus no km 322+100 juntamente à terceira faixa no segmento da BR-101/RJ entre os quilômetros 297,5 e 320,1;

h) Reforço de protensão adicional das aduelas – Momento Negativo;

i) Instalação das grades de proteção na Alça da Linha Vermelha.

7. Esta Nota Técnica visa consolidar e complementar a análise preliminar ao pleito de revisão tarifária, efetuada, por meio da Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), buscando-se analisar as contestações, sugestões ou propostas de reconsideração pautadas na Carta EPON – GAC 00454/2020, da Concessionária, no âmbito da GEFIR listadas a seguir:

RELAÇÃO DOS PLEITOS – ECOPONTE	
Item	Descrição
III.A - 4ª REVISÃO ORDINÁRIA	
III.A.a.	Verba de Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF
III.A.b.	Verba de Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes
III.A.c.	Verba de Desapropriações e Desocupações
III.A.d.	Estudos Ambientais
III.B - 6ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA	
III.B.a.	Custos para adequação dos Bens da Concessão ao estado operacional
III.B.b.	Alteração do Limite de Peso por Eixo – Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros)
III.B.c.	Determinação para assunção pela ECOPONTE de Passarela e Ponto de Ônibus executados pela Autopista Fluminense na faixa de domínio da Ecoponte
III.B.d.	Inclusão do Trecho da R2B no Contrato de Concessão
III.B.e.	Remoção de Interferências
III.B.f.	Custos Incorridos com a Postagem das Notificações de Autuação e Penalidades
III.B.g.	Implantação de Baía de Ônibus no km 322+100 juntamente à terceira faixa no segmento da BR-101/RJ entre os quilômetros 297,5 e 320,1
III.B.h.	Instalação das Grades de Proteção na Alça da Linha Vermelha
III.B.i.	Reforço de Protensão Adicional das Aduelas – Momento Negativo
III.B.j.	Projeto do Sistema de Informações Rodoviárias - SIR

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

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

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

10. Assim, para cada item analisado, será apresentada a proposta da ECOPONTE, 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 GEFIR sobre a proposta da Concessionária.

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

12. Este documento verificará, além dos novos pleitos, a situação dos investimentos previstos no PER da ECOPONTE para o período analisado, propondo assim, a 4ª Revisão Ordinária e a 6ª Revisão Extraordinária da TBP.

13. Ressalta-se que os prazos estabelecidos para a execução das obras da Frente de Melhorias, são definidos no item 3.2 do PER e iniciam somente a partir da data de início do prazo da concessão e deve ser concluída e disponibilizada de acordo com o cronograma de implantação das melhorias estabelecido por cada item específico.

14. Destacamos que a presente Nota Técnica não tratará sobre o percentual de desconto ou acréscimo, conforme estabelece a metodologia do Fator D/A (anexo 5 do Contrato), pois os referidos percentuais estão sendo tratados em separado, em processo específico, cujas análises e valores serão encaminhadas à GEREFE para consideração na TBP.

15. Por fim, em relação ao Fator Q, informamos que foi encaminhado o Despacho COGET 3215604 à COFOR, por ser tratar de assunto de sua competência, a qual informou, por meio do Despacho COFOR 3226620, que a questão está sendo debatida em conjunto com a ECO050 - Concessionária de Rodovias S.A. no âmbito do processo nº 50500.029282/2020-16 e que atualmente o processo está à cargo da CIPRO, para apreciação. Portanto, destacamos que a presente Nota Técnica não tratará sobre o assunto, cujas análises da COFOR deverão ser encaminhadas diretamente à GEREFE, para fins de reflexo na revisão da TBP.

16. Cabe esclarecer que este documento apresentará valores e resultados a preços iniciais (data base de jan/2014).

III.A - 4ª REVISÃO ORDINÁRIA

III.A.a. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 4º ano de concessão

Proposta Concessionária

17. Após análise da Proposta Complementar da 4ª Revisão Ordinária, encaminhada pela Concessionária por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, de 09/04/2020, verificou-se que não houve qualquer manifestação em relação à prestação de contas de verbas para segurança no trânsito, referente às despesas realizadas com o aparelhamento da PRF.

Proposta SUINF

18. Informamos, que o assunto referente à Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 4º Ano Concessão, foi objeto de análise da Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), de 09/03/2020, (processo nº 50500.003192/2020-03) item III.A.a, e por não haver argumentos que justifiquem uma nova análise, mantemos nosso entendimento.

19. Assim, segue abaixo o resumo da análise:

20. Por meio da Nota Técnica nº 022/2015/GEINV/SUINF, que trata da destinação da verba anual para Segurança no Trânsito do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2015, a verba anual destinada ao aparelhamento da PRF ficou definida no valor de R\$ 375.640,90 (trezentos e setenta e cinco mil seiscientos e quarenta reais e noventa centavos), a preços iniciais (data de assunção).

21. Portanto concluiu-se que diante da não utilização da Verba de Aparelhamento da PRF, e, ainda, da não existência do Convênio em questão, o valor integral da verba tratada será revertida à modicidade tarifária, devendo o saldo remanescente de R\$ 375.640,90 (trezentos e setenta e cinco mil seiscentos e quarenta reais e noventa centavos), a preços iniciais (data de assunção), ser revertido à modicidade tarifária, conforme previsão contratual no Fator C.

III.A.b. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 4º Ano Concessão

Proposta Concessionária

22. Após análise da Proposta Complementar da 4ª Revisão Ordinária, encaminhada pela Concessionária por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, de 09/04/2020, verificou-se que não houve qualquer manifestação em relação à prestação de contas de verbas para segurança no trânsito, referente às despesas realizadas com os programas de redução de acidentes.

Proposta SUINF

23. Informamos, que o assunto referente à Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes - 4º Ano Concessão, foi objeto de análise da Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), de 09/03/2020, (processo nº 50500.003192/2020-03) item III.A.b, e por não haver argumentos que justifiquem uma nova análise, mantemos nosso entendimento.

24. Assim, segue abaixo o resumo da análise.

25. Por meio da Nota Técnica nº 022/2015/GEINV/SUINF, que trata da destinação da verba anual para Segurança no Trânsito do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2015, a verba anual destinada a programas de redução de acidentes ficou definida no valor de R\$ 160.988,96 (cento e sessenta mil novecentos e oitenta e oito reais e noventa e seis centavos), a preços iniciais (data de assunção).

26. Em relação ao 4º Ano Concessão, segundo informação da própria Concessionária, não houve gasto em relação à referida verba de programas de segurança no trânsito.

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

SUBCLÁUSULA 14.11 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES 4º ANO DE CONCESSÃO ECOPONTE			
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL
Verba Disponível	COP	FTC	R\$ 160.988,96
Custo Total Apurado	COP	FTC	R\$ 0,00
Saldo Contratual (Modicidade)	COP	FTC	R\$ 160.988,96

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais.

28. Posto isso, sugerimos a manutenção do que foi apresentado na Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR, a qual concluiu que em virtude de restar saldo contratual de R\$ 160.988,96 (cento e sessenta mil, novecentos e oitenta e oito reais e noventa e seis centavos), a preços iniciais, para a Verba de Segurança no Trânsito, em relação à Programas de Redução de Acidentes, 4º Ano Concessão, será necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, sendo revertido este valor (integral) à modicidade tarifária, conforme previsão contratual do Fator C.

III.A.c. Utilização das Verbas de Desapropriação e Desocupação

Proposta Concessionária

29. A Concessionária, por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, de 09/04/2020, informa que apresentará em momento oportuno as considerações acerca do entendimento da ANTT referente a prestação de contas do 4º ano de concessão, assim como aguarda ainda um posicionamento em relação ao procedimento a ser utilizado para prestação de contas das obras a serem executadas em favor do Exército Brasileiro, para fins de prestação de contas da Verba de Desocupação visto que se trata de pleito antigo, desde que não gere prejuízos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Proposta SUINF

30. Em relação às desapropriações, conforme verificado na subcláusula 8.1.3 do Contrato de Concessão, foi estimado o montante de R\$ 67.527.128,45 (sessenta e sete milhões, quinhentos e vinte e sete mil, cento e vinte e oito reais e quarenta e cinco centavos), para desapropriações que por ventura fossem necessárias ao longo do período de concessão.

31. Já, na cláusula 8.2.4 do contrato de concessão, foi estimado montante de R\$ 24.239.347,03 (vinte e quatro milhões, duzentos e trinta e nove mil, trezentos e quarenta e sete reais e três centavos), para execução de planos de que trata a subcláusula 8.2.3 (planos de desocupação e gestão social referidos no item 6.3 do PER) do contrato de concessão, válido por toda a duração da concessão, a ser reajustado anualmente pelo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

32. É cabível lembrar que a prestação de contas dos custos com desapropriações referentes ao 4º ano de concessão foi analisada pela SPAZIO, por meio dos Relatórios de Análise de Desapropriações nº 0045/2020, 0046/2020, 0047/2020 e 0048/2020 (2691599), o qual subsidiou a decisão do Parecer nº 147/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2691693), de 14/02/2020, constante no processo nº 50505.056028/2018-26.

33. Por meio do Ofício SEI nº 2898/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (2692055), de 14/02/2020 encaminhou-se o Parecer acima citado à Concessionária ECOPONTE, que trata da análise da prestação de contas referentes às Desapropriações e Desocupações do 4º ano concessão.

34. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas dos custos com desapropriações, no 4º ano de concessão.

VERIFICAÇÃO – SALDO CONTRATUAL – 4º ANO DE CONCESSÃO SUBCLÁUSULA 8.1 e 8.2 DO CONTRATO – DESAPROPRIAÇÕES			
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL
Verba Disponível	COP	FTC	R\$ 67.527.128,45
Custo Total Apurado	COP	FTC	R\$ 0,00
Saldo Contratual (Modicidade)	COP	FTC	R\$ 67.527.128,45

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais.

35. Assim, verifica-se que não foi aprovado nenhum dispêndio da referida verba para o 4º ano Concessão, considerando a falta de documentação para comprovar os gastos das desapropriações.

36. Assim, mantemos o posicionamento de acordo com o proposto por meio do Parecer nº 147/2020/GEFIR/SUINF/DIR, indeferindo o referido pleito, considerando ainda que não foi apresentado fatos novos e não havendo desta forma, qualquer reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão.

37. Quanto à verba de Desocupação, a Concessionária enviou a Carta EPON-GAC 01143/2019 na qual solicita orientação desta Autarquia Federal sobre o procedimento que será adotada para a prestação de conta dos valores previstos no citado Acordo de Cooperação, a dúvida surge tendo em vista que as orientações emanadas pela SUINF não trazem a possibilidade de utilização das verbas de desapropriações previstas no contrato de concessão (item 8.1.3) para financiar construções, quais sejam: Ofícios Circulares nº 022/2015 e 007/2017/GEINV/SUINF.

38. Trata-se de pleito antigo, o qual já vem sendo discutida a possibilidade de indenização ao Exército Brasileiro tendo em vista a necessidade de utilização de imóvel da União Federal destinado à instalação do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro – AGR, nos autos do processo nº 50505.316891/2016-26.

39. Após diversas tratativas, o órgão de assessoramento jurídico desta Autarquia manifestando-se por meio do Parecer nº 00099/2018/PF-ANTT/PGF/AGU entendeu ser cabível indenização ao Exército Brasileiro pelas benfeitorias que serão inutilizadas em razão da obra, ressaltando a necessidade de atuação desta agência reguladora com o objetivo de resguardar os interesse dos usuários.

40. Sequencialmente, foi publicada a Deliberação ANTT nº 226/2018, em 25 de abril de 2018, autorizando a Concessionária ECOPONTE a indenizar o Exército Brasileiro em razão das benfeitorias perdidas e os lucros cessantes haja vista a necessidade de desocupação das instalações da Indústria de Material Bélico do Brasil (IMBEL) localizadas no imóvel necessário para a realização das obras previstas nos itens 3.2.1 e 3.2.3 do PER do Contrato de Concessão.

41. Logo após, foi celebrado o Acordo de Cooperação que visa o repasse ao Comando do Exército do valor de R\$ 22.000.000,00 (vinte e dois milhões de reais), ressaltando que a ECOPONTE promoverá o remanejamento da Fábrica de Material de Comunicações Eletrônicas da IMBEL e a construção de blocos residenciais em terreno do Comando do Exército.

42. Sobre o assunto, esta GEFIR solicitou orientações à CIPRO, por meio do Despacho GEFIR 1657575, em relação ao procedimento a ser utilizado para prestação de contas das obras a serem executadas em favor do Exército Brasileiro, para fins de prestação de contas da Verba de Desocupação.

43. Em resposta, por meio do Despacho CIPRO 3057311, de 18/03/2020, a CIPRO informou que realizou consulta ao órgão de asseramento jurídico desta Autarquia Federal quanto ao procedimento a ser utilizado neste caso. Em resumo, o Procurador Federal por meio do Parecer nº 00085/2020/PF-ANTT (3028771) concluiu em sua manifestação que "*não existe óbice jurídico a utilização das verbas previstas no item 8.3.1 do Contrato de Concessão Edital nº 001/2015 para fins de ressarcimento em favor do Exército Brasileiro, pelas benfeitorias atingidas pelas obras*".

44. Desta feita, esta GEFIR encaminhou o Ofício SEI nº 8073/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3293210), em 28/04/2020, para conhecimento da Concessionária do exposto no Despacho CIPRO 3057311 e no Parecer nº 00085/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3028771), ambos oriundos da consulta realizada sobre a forma de pagamento ao Exército Brasileiro, referente a indenização pelas benfeitorias atingidas para execução das Obras da Alça de Ligação entre a Ponte e a Linha Vermelha e Avenida Portuária – Itens 3.2.1 e 3.2.3 do PER.

45. Assim, considerando que a análise do pleito ainda não foi finalizada por esta Agência, informamos não caber no momento, o uso da referida Verba do contrato.

46. Como não foi aprovado valores para desapropriações e planos de desocupação e gestão social no período do 2º ano Concessão (01/06/2016 à 31/05/2017), 3º ano Concessão (01/06/2017 à 31/05/2018) e 4º ano Concessão (01/06/2018 à 31/05/2019), sugerimos manter os valores de R\$ 67.527.128,45 (sessenta e sete milhões, quinhentos e vinte e sete mil, cento e vinte e oito reais e quarenta e cinco centavos) e R\$ 24.239.347,03 (vinte e quatro milhões, duzentos e trinta e nove mil, trezentos e quarenta e sete reais e três centavos), previstos no contrato, a fim de serem usados quando necessário, observando-se os critérios, obrigações e a devida prestação e comprovação de contas.

III.A.d Estudos Ambientais

Proposta Concessionária

47. Inicialmente, a ECOPONTE informa que em relação à elaboração de estudos ambientais, é cabível lembrar o que dispõe o Contrato em sua Cláusula 5.1:

5.1 A Concessionária deverá:

(...)

(iv) arcar com todos os custos decorrentes das condicionantes ambientais, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros, exceto:

(a) os custos de desocupação referidos na subcláusula 8.2.5, nos termos nela previstos, observadas as subcláusulas 8.2.4 e 8.2.6; e

(b) os custos relativos ao atendimento de exigências de pesquisas arqueológicas e de condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, que serão reequilibrados conforme previsto na subcláusula 20.2.11.

(...)

20.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

20.2.11 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, exceto se tal atraso decorrer de fato imputável à Concessionária, bem como os custos relacionados ao atendimento de tais exigências e condicionantes;

48. Desta maneira, a ECOPONTE diz que faz jus ao reequilíbrio econômico-financeiro relativo aos custos com os estudos de Arqueologia realizados pela Concessionária, em setembro de 2018, cuja prestação de contas foi devidamente enviada através do ofício EPON-SUS 01020/2018. Segue abaixo tabela com o valor utilizado:

Item do PER	Descrição Obra	Descrição Estudo	Valor Pago	
			Preço Corrente (data base jul/16)	Preço Inicial (data base jan/14)
3.2.1	Execução de Alça de Ligação Ponte- Linha Vermelha	Estudo de Arqueologia	R\$ 76.069,58	R\$ 57.960,42

49. A Concessionária informa que encaminhou à GEFIR a carta EPON-SUS 00062/2020, no dia 20/01/2020, para atendimento aos constantes questionamentos pertinentes às prestações de contas dos estudos ambientais dos anos 2 e 3 da Concessão, na qual apresenta novamente os esclarecimentos suscitados no item 4.2 da Nota Técnica SEI nº 1087/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR e item 16 da Nota Técnica nº 043/2018/GEENG/SUINF e que ainda aguarda a avaliação desta Gerência ao assunto já que essas especificidades extrapolam as atribuições da GEENG.

50. Quanto aos questionamentos referentes ao item 15 da Nota Técnica de 2018, a ECOPONTE informa que o assunto será tratado em processo específico e que o relatório final dos serviços de prospecção arqueológica e monitoramento realizados para a obra da Linha Vermelha concluídos em agosto/2019 serão encaminhados quando forem finalizados.

Proposta SUINF

51. A ECOPONTE por meio da Carta EPON-SUS 00397/2019, de 11/04/2019, encaminhou à GEENG, a Prestação de Contas referente aos estudos ambientais relativos ao 4º Ano de Concessão.

52. Após a verificação da análise da COAMB/GEENG, por meio da Nota Técnica SEI nº 1087/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR, (0280731), de 08/05/2019, esta GEFIR encaminhou OFÍCIO SEI Nº 16325/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (1897158) à ECOPONTE informando que as justificativas apresentadas pela Concessionária não estão em consonância com o Ofício Circular nº 007/2016/GEINV/SUINF, haja vista que não foram apresentadas as informações requeridas quanto à prestação de contas dos Estudos Ambientais, solicitando atendimento às observações apontadas.

53. Em resposta, a Concessionária encaminhou a Carta EPON-SUS 00062/2020, no dia 20/01/2020, apresentando os esclarecimentos acerca da prestação de contas de Estudos Ambientais suscitados no item 4.2 da Nota Técnica SEI nº 1087/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR e item 16 da Nota Técnica nº 043/2018/GEENG/SUINF e requereu a avaliação desta Gerência, visto que a decisão sobre o tema extrapola as atribuições da GEENG.

54. Posto isso, por meio do OFÍCIO SEI Nº 2227/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (2612259), de 04/02/2020, esta GEFIR informou à ECOPONTE que ratifica a análise da GEENG, objeto da Nota Técnica SEI Nº 1087/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR, que trata da reconsideração dos Itens 15 e 16 da Nota Técnica nº 043/2018/GEENG/SUINF e mais uma vez reforça que é necessário o atendimento completo as ressalvas apontadas na referidas Notas Técnicas e que tais justificativas estejam em consonância com o estabelecido no Ofício Circular nº 007/2016/GEINV/SUINF.

55. Perante o exposto, mantemos nosso entendimento de indeferir o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão referente à custos com Estudos Ambientais.

III.B - 6ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

III.B.a. Custos para Adequação dos Bens da Concessão ao estado operacional

Proposta Concessionária

56. A Concessionária reitera o assunto em questão, informando que já alertava oficialmente sobre problemas na rodovia e nos Bens da Concessão detectados na fase de Transição A.

57. A mesma relembra que assinou o Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens da Concessão no dia 01/06/2015 apenas por esta assinatura ser condição *sine qua non* para assunção do Contrato de Concessão.

58. A ECOPONTE informa que, diante da necessidade da elaboração de relatórios técnicos para apuração dos problemas, a SUINF concedeu um prazo de 60 dias por meio do Ofício nº 1.346/2015/SUINF, que foi respondido pela Concessionária por meio da Carta EP-DS 32/2015, em 30/07/2015.

59. Como citado no parágrafo 82, da Nota Técnica nº 06/2019/GEFIR/SUINF, o qual analisou o pleito em questão, o Grupo de Trabalho constituído para encerramento do contrato de concessão PG-154/94-00 informou ter verificado o Auto de Vistoria (constante do processo nº 50505.048668/2015-10 do encerramento do contrato da Ponte Rio-Niterói) o qual limita-se a veracidade dos bens constantes do inventário e à análise da conformidade às aparentes condições de operação, conservação e manutenção

60. A Concessionária informa que somente após a Assunção do Sistema Rodoviário ocorrida em 01/06/2015, que a mesma teve condições de verificar in-loco, sobre a real situação dos bens presentes no Anexo 1 do Contrato de Concessão – Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens, bem como a comparação do estado destes os quais foram relatados no Relatório dos Bens Vinculados à Concessão (Relatório Técnico nº PNR-DG-66/1-RT), informação disponibilizada durante a fase de licitação.

61. Segundo a ECOPONTE, as inconsistências vão desde problemas com o pavimento e sinalização, passando pela degradação de equipamentos operacionais, até a degradação do edifício sede no momento da desmobilização realizada pela Concessionária anterior.

62. Segundo a Concessionária, após tratativas com a SUINF, foi autorizado pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio da Resolução nº 5.730, de 07/02/2018, a inclusão no contrato da ECOPONTE, dos investimentos referentes às obras e serviços para a adequação e regularização do pavimento nas áreas adjacentes às juntas de dilatação da Ponte Rio-Niterói. Esse assunto está sendo tratado no Processo administrativo nº 50500.157256/2017-81.

63. A ECOPONTE informa, que é notável quanto a aprovação desta ANTT ao pleito da Concessionária para a correção dos problemas detectados na região das juntas de dilatação, e que demonstra que de fato, há divergências no estado dos bens da concessão em relação ao que fora apontado no Anexo 1 do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

64. A Concessionária informa que o estado de conservação de vários bens não condiz com o estado informado no Anexo 1 do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. A título de exemplificação, destacam-se as condições das instalações dos imóveis, mencionados no Anexo 1, como se estivessem em “bom estado de conservação”.

65. Porém, a Concessionária informa conforme Ofício nº EP-DS 32/2015, não somente foram retirados os mobiliários da sede administrativa pela antiga Concessionária, como também o imóvel foi deixado em condições inabitáveis, razão pela qual, fez necessária a completa reforma da sede administrativa pela ECOPONTE.

66. A ECOPONTE destaca o não atendimento pela antiga concessionária às normativas e instruções de serviço do DNIT, evidenciado nos relatórios sobre pavimento, sinalização, entre outros, que as reais condições do pavimento e elementos viários não coincide com o mencionado no Relatório dos Bens Vinculados à Concessão, disponibilizado pela ANTT para a elaboração das propostas econômicas pelos Licitantes.

67. A mesma ainda observa que no Contrato de Concessão da antiga concessionária da Ponte Rio-Niterói (PG-154/94-00) previa nas seções XII e XIV quais os bens integravam a concessão e como os mesmos deveriam ser revertidos quando da extinção da concessão.

68. Com isso, a Concessionária conclui que não pairam dúvidas de que os danos demonstrados por ocasião do ofício EP-DS 032/2015 representam vícios ocultos aos bens da concessão, englobando inclusive danos causados durante a Fase de Transição, sendo premente a aplicação da Cláusula 20.2.8 para recomposição de todos os dispêndios realizados e a serem realizados pela ECOPONTE, nos moldes da Cláusula 21 do Contrato de Concessão.

69. A Concessionária informa que as indefinições sobre o assunto exposto, que permanecem desde o início da Concessão, comprometem o equilíbrio econômico financeiro do Contrato e a continuidade da Prestação dos serviços adequados aos usuários da Ponte Rio-Niterói.

70. Por fim, a ECOPONTE informa que o assunto será tratado em processo específico, porém reitera a solicitação do reconhecimento do mérito do pleito em questão e o direito do reequilíbrio econômico-financeiro, pertinente à correção dos danos e inconsistências ora apontados, de modo a possibilitar a esta Concessionária a apresentação dos valores definitivos pertinentes à correção dos problemas apontados solicitados no Ofício nº 156/2017/GEINV/SUINF.

Proposta SUINF

71. Primeiramente, cabe lembrar que o referido pleito da Concessionária, que reitera o pedido do valor referente aos custos para adequação dos bens da concessão ao estado operacional, que continua informando sobre os problemas na rodovia e dos bens da concessão na fase de transição, recebimento e início da Concessão da Ponte Rio-Niterói, já foi objeto de solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro na 1ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da TBP, em 2017, na 2ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da TBP, em 2018 e na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da TBP, em 2019.
72. Nas Notas Técnicas de revisão que trataram anteriormente do assunto, em 2017, 2018 e 2019, informou-se sobre a emissão do Ofício nº 156/GEINV/SUINF, de 10/02/2017, o qual solicita, à Concessionária ECOPONTE, a apresentação de relação descritiva detalhada e respectivos valores. Informam-se, ainda, que tanto o mérito quanto eventuais valores, deverão ser analisados mediante o recebimento das informações detalhadas solicitadas à Concessionária.
73. Pela nossa análise, entendemos não ter sido apresentado pela Concessionária qualquer fato novo ou documentação sobre o assunto que justifique nova análise do assunto.
74. Cabe lembrar, que o assunto do estado de conservação dos bens da concessão no momento da transição e início do contrato de concessão da ECOPONTE, foi apresentado inicialmente pela Concessionária ECOPONTE, por meio de encaminhamento de relatórios, de acordo com a Carta EP-DS-032/2015, de 30/07/2015, sendo tratado por meio dos processos nº 50500.019209/2016-50, 50505.065622/2015-65 e 50505.063900/2015-40.
75. Conforme já informado nas Notas Técnicas anteriores da 2ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, Nota Técnica nº 009/2018/GEINV/SUINF e Nota Técnica nº 014/2018/GEINV/SUINF, foi informado sobre a análise aos processos que tratam do assunto, onde lembramos que houve a constituição, por meio da Portaria nº 121/2014/SUINF, de um grupo de trabalho para o encerramento do contrato de Concessão PG-154/94-00, da Concessão da Ponte Rio-Niterói, da Concessionária CCR-Ponte.
76. Cabe lembrar, que nas referidas notas de revisão, verificamos que não houve manifestação do Grupo de Trabalho com relação ao assunto, com exceção aos problemas na junta de dilatação, onde sugere-se que a CCR-Ponte seja responsabilizada pelo valor necessário à correção do desconforto e solicitar à ECOPONTE, cronogramas e orçamentos das obras de correção, com o objetivo de que seja executada o mais breve possível.
77. Lembramos ainda, que no Memorando nº 001/2016/GTPONTE/SUINF, de 20/06/2016 (documento nº 50500.217202/2016-00), o Grupo de Trabalho constituído para o encerramento do contrato de concessão PG-154/94-00, informou ainda ter verificado, que o Auto de Vistoria, constante no processo nº 50505.048668/2015-10 (encerramento do contrato da Ponte Rio-Niterói) limita-se à veracidade dos bens constantes do inventário e à análise da conformidade às aparentes condições de operação, conservação e manutenção.
78. Perante todo o exposto acima, considerando que não foram apontados, nos atos das vistorias de encerramento do contrato da Ponte Rio-Niterói da Concessionária CCR-Ponte e pelo Grupo de Trabalho ora citado anteriormente, inconformidades em relação às condições de operação, conservação e manutenção da Ponte Rio-Niterói, com exceção das juntas de dilatação.
79. Além disso, a Concessionária ECOPONTE, não apresentou nenhum fato novo que justificasse a solicitação dos Custos para adequação dos Bens da Concessão ao estado operacional e a mesma assinou o Termo de Arrolamento, sem qualquer observação aos bens constantes do mesmo.
80. Assim, novamente, propomos o indeferimento do pleito em questão, não tendo direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em relação ao item em questão.

III.B.b. Alteração do Limite de Peso por Eixo – Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros)**Proposta Concessionária**

81. Inicialmente, a Concessionária ECOPONTE, por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, refuta o entendimento desta Agência em não incluir nesta revisão da TBP, nem mesmo de forma preliminar, o percentual de 10,50% sobre o custo de manutenção do pavimento e ciclo de manutenção de 8 (oito) anos alegando que por se tratar de caso muito específico, ou seja, uma ponte em estrutura de concreto/metálica e pavimento de concreto, cujo tráfego também se diferencia em muito das características das demais rodovias federais impactadas pela lei aqui tratada, além de existir restrições ao tráfego por limite de peso, não podendo, desta forma, neste item, ser dado o mesmo tratamento dado às demais Concessionárias.
82. Mesmo diante das especificidades da rodovia com características próprias em relação às demais rodovias federais, a ECOPONTE ressalta que o impacto na Ponte Rio-Niterói decorre não só do desgaste prematuro do pavimento como também da sobrecarga na estrutura da ponte, e que a via se enquadra no Memorando nº 790/2016/SUINF emitido pela SUINF não havendo nenhuma excepcionalidade em sua aplicação.
83. Segundo a Concessionária, não se pode deixar de mencionar que o Art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995, prevê que “em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração”.
84. Por fim, a mesma cita que diante da Carta EPON-GAC 00429/2020, protocolada no dia 03/04/2020, na qual contém o relatório final do estudo de impacto da Lei dos Caminhoneiros realizado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS), a ECOPONTE reitera que seja considerada o referido pleito para o atual processo de revisão tarifária sem prejuízos a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual, em decorrência dos impactos causados pela Lei nº 13.103/2015.

Proposta SUINF

85. Primeiramente, relembremos que o pleito refere-se a promulgação e publicação da Lei nº 13.103/2015, conhecida também como “Lei dos Caminhoneiros”, a qual trouxe implicações à Concessionária, tais como a diminuição da vida útil do pavimento devido ao aumento da margem de tolerância do peso bruto por eixo dos veículos, de 5,00 % para 10,00 %, o que exigirá da Concessionária maior aporte de recursos financeiros na manutenção das vias.
86. Sobre o Contrato de Concessão, temos o seguinte em relação ao pleito:
- 21 Alocação de Riscos*
- (...)
- 21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados a Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:*
- (...)
- 21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;*
- (...)
- 21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato. (Grifo nosso)*
87. No mérito, a Concessionária faz jus ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, devido a criação da Lei dos Caminhoneiros, pois, conforme já exposto, fica caracterizado, no caso concreto, o fato do príncipe.

88. Cabe ressaltar como destaque, que o incremento de peso por eixo, impacta nos serviços de recuperação, manutenção, conservação de pavimento e melhorias, uma vez que em função do maior desgaste, em geral, há a necessidade de elaboração de projetos com dimensionamento de pavimento de maior robustez.

89. Relembramos também, que a SUINF emitiu o Memorando nº 790/2016/SUINF, solicitando a inclusão destes custos adicionais de manutenção do pavimento, em caráter preliminar, para todas as Concessionárias de Rodovias Federais, conforme demonstrado abaixo:

1. *Trata-se da Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida também como Lei dos Caminhoneiros, que estabeleceu o aumento da margem de tolerância do peso bruto total por eixo dos veículos, de 5 % para 10 %.*
2. *Considerando que o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio da Instrução Técnica nº TC 014.618/2015-0, de 25/06/2015, reconheceu o aumento da degradação do pavimento e, conseqüentemente, a redução da vida útil do pavimento, em detrimento à Lei dos Caminhoneiros.*
3. *Considerando que, por meio da Nota Técnica nº 001/CFEP/2015, de 25/02/2015, a Superintendência de Fiscalização (SUFIS) se manifestou a respeito dos impactos negativos na estrutura do pavimento, em virtude da criação da referida Lei Federal.*
4. *Considerando que a referida Lei trouxe implicações às Concessionárias das Rodovias Federais, tais como a diminuição da vida útil do pavimento e maiores custos com manutenção e conservação do pavimento.*
5. *Considerando que, da matriz de risco dos Contratos de Concessão, depreende-se que as Concessionárias, no mérito, fazem jus ao direito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, devido à entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros.*
6. *Solicito que essa GEINV adote, como valor preliminar nas revisões tarifárias das Concessionárias das Rodovias Federais, o Estudo do DNIT em anexo, o qual apresenta a "Análise do impacto financeiro das propostas de peso por eixo da ANFAVEA e do MERCOSUL utilizando Modelo HDM-4".*
7. *Por fim, para estimar o valor a ser incorporado em Fluxo de Caixa Marginal, além de adotar o percentual de 10,50 % sobre o custo de manutenção do pavimento, deve-se considerar o valor médio de manutenção (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT para um ciclo de manutenção (vida útil) de 8 anos.*

90. Apesar do Memorando SUINF, acima relacionado, solicitar a adoção, como valor preliminar nas revisões tarifárias das Concessionárias das rodovias federais, o percentual de 10,50% sobre o custo de manutenção do pavimento e ciclo de manutenção de 8 anos, informamos novamente, que o valor não será incluído nesta revisão da TBP, nem mesmo de forma preliminar, pois como já foi informado nas Notas Técnicas de Revisão anteriores, se trata de um caso muito específico, ou seja, uma ponte em estrutura de concreto/metálica e pavimento de concreto, cujo tráfego, também, se diferencia em muito, das características das demais rodovias federais impactadas pela lei aqui tratada, além de termos restrições ao tráfego por limite de peso, não podendo, desta forma, neste item, ser dado o mesmo tratamento dado às demais Concessionárias.

91. Assim sendo, em relação à concessão em questão, devido as características específicas de estrutura/pavimento e tráfego de veículos, entendemos que o impacto da lei, no caso desta Concessão, será pequeno.

92. Recentemente, o estudo específico em relação ao sobrepeso devido à lei dos caminhoneiros, realizado por meio da verba de RDT, aplicada em especial à Concessão da Ponte Rio Niterói, foi concluído e apresentado pela ECOPONTE à esta Agência, por meio da Carta EPON-GAC 00429/2020, de 03/04/2020, o qual foi realizado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRS).

93. De qualquer forma, informamos que o estudo apresentado ainda encontra-se em análise pela ANTT com o intuito de atender ao comando do item 9.4 do Acórdão TCU 1.461/2018 - Plenário, que determina à ANTT que, "ao término dos estudos apontados por essa reguladora nestes autos, encaminhe a esta Corte de Contas seus resultados antes de sua aplicação nos reajustes das tarifas de pedágio".

94. Dessa maneira, informamos que a conclusão deste pleito deverá ser objeto de análise técnica posterior, em momento oportuno, não sendo objeto de reequilíbrio econômico financeiro no momento.

III.B.c. Determinação para assunção pela ECOPONTE de Passarela e Ponto de Ônibus executados pela Autopista Fluminense na faixa de domínio da ECOPONTE

Proposta Concessionária

95. A Concessionária, por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, de 09/04/2020, informa que protocolou a Carta EPON-GEN 00315/2020, no dia 12/03/2020, via SEI, através da qual a mesma apresenta algumas alterações do orçamento enviado anteriormente na Carta EPON-GEB 00165/2020.

96. Por fim, a mesma cita que devido a reunião ocorrida na sede da ECOPONTE no dia 14/01/2020 com representantes da ANTT e da Autopista Fluminense, ficou decidido a responsabilidade desta concessionária sobre os itens em comento somente após os ajustes a serem realizados pela Autopista Fluminense conforme projeto original. Posto isso, a Concessionária solicita análise do orçamento apresentado e sua inclusão ao escopo de obrigações da mesma mediante reequilíbrio econômico financeiro.

Proposta SUINF

97. Inicialmente, cabe lembrar que consta do ofício nº 257/2016/GEINV/SUINF, os custos de manutenção, conservação, operação e pagamento de energia elétrica da baía de Ônibus do km 322+200 e não integram o contrato firmado com a Autopista Fluminense.

98. Por meio do Ofício nº 138/2017/GEINV/SUINF, de 09/02/2017, foi solicitado à Concessionária proposta com os referidos custos para manutenção, operação e conservação do dispositivo.

99. A Concessionária por meio da Carta EPON-GAC 00159/18, de 16/02/2018, encaminhou o orçamento dos custos de recuperação inicial, manutenção, conservação e operação da passarela para pedestres (km 322+000 da BR 101/RJ) e do ponto de ônibus com baía (km 322+200, pista norte da BR 101/RJ).

100. Por meio da Ficha de Encaminhamento nº 005/2018, de 06/03/2018, a GEINV encaminhou o orçamento à GEPRO para análise.

101. Por meio do Memorando nº 075/2018/GEPRO/SUINF, de 21/03/2018, a GEPRO se manifestou informando que a Concessionária apontou, na referida carta que, o serviço de pintura consiste em compatibilizar ao padrão da Petrobrás, apontado segundo a ECOPONTE, como sua cor padrão.

102. A Gêneria de projetos, explica que do ponto de vista técnico, não há novos elementos que justifiquem alterar a cor da passarela a qual atualmente encontra se na cor amarela.

103. Segundo a GEPRO, a ECOPONTE informou sobre a ausência de parte da barreira rígida localizada na rampa norte.

104. Porém foi verificado que o referido trecho faltante de barreirajá estava previsto no projeto executivo aceito pela ANTT (Projeto da Concessionária Autopista Fluminense).

105. Ademais, foi informado pela GEPRO, que quanto ao projeto e orçamento do ponto de ônibus, com baía, apresentado pela ECOPONTE, constam itens que estão no projeto executivo aceito pela ANTT acerca do ponto de ônibus com baía da Concessionária Autopista Fluminense como, por exemplo, terminal absorvidor de energia e placa.

106. A GEPRO observou que a Concessionária ECOPONTE, considerou nos orçamentos serviços de correções às obras (passarela e ponto de ônibus com baía) as quais, já haviam sido executadas pela Concessionária Autopista Fluminense.

107. Por meio do memorando nº 328/2018/GEINV/SUINF, de 22/03/2018, foi encaminhada a COINF/URRJ, a Carta EPON-GAC 00159/18, anexada ao processo nº 50505.141016/2015-53, para conhecimento e análise do referido pleito.
108. A COINF/URRJ, se manifestou por meio do Despacho SEI nº 0071067, de 01/04/2019, o qual encaminha a GEFIR o Parecer Técnico nº 029/2019/COINF/URRJ, de 11/03/2019, informando ser favorável a implantação de vários itens, que remetem a segurança do referido trecho, porém, sobre as divergências relativas à conservação da passarela e ponto de ônibus com baia, tais como tratamento de fissuras, reconstituição da selagem das juntas de dilatação com mástique, etc, Unidade Regional do Rio de Janeiro, informa que serão resolvidas em vistoria conjunta ainda a ser marcada, com a presença das duas concessionárias e a própria equipe de fiscalização da COINF/URRJ.
109. Após a análise do Parecer Técnico nº 029/2019/COINF/URRJ/SUINF, esta GEFIR, julgou conveniente o encaminhamento a GEENG, para esclarecimentos no que diz respeito ao Memorando nº 223/2016/COINF/URRJ (Protocolo nº 50505.055774/2016-31), pois ainda restaram dúvidas sobre as divergências entre o projeto executivo aprovado do ponto de ônibus com baia no km 322+200m, pista Norte da rodovia BR-101/RJ, e a obra executada pela Autopista Fluminense, o mesmo foi encaminhado por meio do Despacho SEI nº 0123379, de 10/04/2019.
110. Considerando a análise do Parecer Técnico nº 029/2019/COINF/URRJ/SUINF, esta GEFIR encaminhou Depacho GEFIR 2398193, em 08/01/2020, à COINF/URRJ, solicitando manifestação e esclarecimentos da mesma para dar continuidade do pleito e prosseguimento da análise orçamentária.
111. Em resposta, a COINF/URRJ, por meio do Despacho COINFRJ 2514930, de 22/01/2020, informa que ocorreu reunião conjunta entre a ANTT, Autopista Fluminense e ECOPONTE, no dia 14/01/2020.
112. Devido ao que foi definido na reunião foi enviado o Ofício SEI nº 1065/2020/COINFRJ/URRJ-ANTT (2503160) à Concessionária Autopista Fluminense informando que as alterações aceitas pela COINF do projeto aprovado foram a redução da extensão da barreira rígida e a implantação da tela anti-passante, ambas já executadas, informando-se, complementarmente, a objeção à substituição do atenuador de impacto e a implantação do gradil metálico.
113. Conforme acordado, foi estabelecido o prazo até 14/04/2020 para a Concessionária Autopista Fluminense instalar a placa de ponto de ônibus e a implantar o atenuador de impacto na Baía de Ônibus no km 322+200 PN, como previsto no projeto, e apresentar o novo projeto "*as built*".
114. Ainda no Despacho COINFRJ 2514930, a COINF/URRJ informa que também foi enviado o Ofício SEI nº 1071/2020/COINFRJ/URRJ-ANTT (2503630) à ECOPONTE informando a objeção ao orçamento, detalhando quais serviços serão executados pela Autopista Fluminense, bem como quais serviços não se justificam tecnicamente e, portanto, não deverão constar do orçamento da mesma.
115. Após a manifestação da COINF/URRJ, por meio Despacho COINFRJ 2514930, de 22/01/2020, a Concessionária ECOPONTE apresentou novo orçamento, por meio da Carta EPON-GEN 00165/2020, de 07/02/2020 e corrigido pela Carta EPON GEN 00315/2020, de 12/03/2020, o qual foi encaminhado para manifestação da GEENG em 17/03/2020, através do Despacho GEFIR 3024474.
116. Em 06/04/2020, a COINF-URRJ, no Despacho COINFRJ 3168603, informou que a Concessionária Autopista Fluminense implantou o atenuador de impacto na Baía de Ônibus do km 322+200 PN, conforme Carta AF/GEN/20040201 (3144206), de 02/04/2020, e apresentou o novo projeto *as built*, adotando, assim todas as providências informadas no Despacho COINFRJ 2514930.
117. Por fim, a GEENG, por meio do Despacho GEENG 3223167, de 14/04/2020, informou que foi enviado o Ofício 6821/2020/GEENG/SUINF (3223140) à Concessionária ECOPONTE informando a objeção da ANTT às Vias Amarelas do Orçamento apresentado.
118. Assim, considerando que a análise do orçamento apresentado pela Concessionária ECOPONTE, ainda não foi finalizada por esta Agência, informamos não caber no momento, a inclusão de valores referente ao item.

III.B.d. Inclusão do Trecho da R2B no Contrato de Concessão

Proposta Concessionária

119. Após análise da Proposta Complementar da 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, encaminhada pela Concessionária por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, de 09/04/2020, verificou-se que não houve qualquer manifestação em relação ao pleito de inclusão do trecho da R2B no Contrato de Concessão.

Proposta SUINF

120. Informamos, que o assunto referente à Inclusão do Trecho da R2B no Contrato de Concessão, foi objeto de análise da Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2853198), de 09/03/2020, (processo nº 50500.003192/2020-03) item III.B.d, e por não haver argumentos que justifiquem uma nova análise, mantemos nosso entendimento.
121. Assim, segue abaixo o resumo da análise:
122. Primeiramente, relembramos, que trata-se de pleito já analisado e indeferido anteriormente, por meio de análise em notas de revisões anteriores.
123. Dessa forma, perante todas as consultas às respectivas áreas responsáveis, citadas na Nota Técnica SEI Nº 802/2020/GEFIR/SUINF/DIR, esta GEFIR entendeu que o trecho da Rampa R-2 faz parte da concessão em sua integralidade e como a mesma não apresentou fatos novos que possam levar à alteração do entendimento anterior, sugerimos manter a proposta exposta na Nota Técnica supracitada, a qual propôs o indeferimento do pleito em questão.

III.B.e. Remoção de Interferências

Proposta Concessionária

124. A Concessionária, por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020, de 09/04/2020, informa que está encontrando dificuldade em obter toda a documentação necessária para a prestação de contas, no tocante às despesas relativas às remoções de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura, já que certos documentos, como ART e Projeto *as built*, são provenientes das concessionárias de serviços públicos que realizaram estas remoções, as quais já foram cobradas, porém ainda não os forneceram para ECOPONTE. Posto isso, a mesma informa que encaminhará toda a documentação necessária para prestação de contas assim que recebê-las.

Proposta SUINF

125. Considerando o exposto pela Concessionária, devido a dificuldade em obter toda a documentação necessária para a prestação de contas, informamos que em relação aos serviços de remoções de interferências existentes no Sistema Rodoviário, necessárias à execução das obras e serviços previstos no Contrato, serão objetos de análise técnica posterior, não sendo objeto de reequilíbrio econômico financeiro no momento.
126. Relembramos mais uma vez que de acordo com o Memorando nº 165/2014/SUINF, de 07/02/2014 (doc. nº 50500.011427/2014-84), parágrafo 7, é dever das Concessionárias promover processos judiciais com o objetivo de reaver os custos referentes à remoção de interferências, afim de onerar o usuário, considerando o reequilíbrio da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), conforme informa:

(...)

Não obstante, ressaltamos que é dever das Concessionárias promover processos judiciais com o objetivo de reaver os custos referentes à remoção de interferências, o qual não é requisito para o reconhecimento, pela administração pública, dos custos em questão ou seja, a GEINV deve promover o equilíbrio do Contrato de Concessão quando necessário.

127. Desta feita, alertamos que todos os casos em que houve reequilíbrio econômico financeiro do contrato de Concessão em razão de remoção de interferências deverão ser encaminhados à esta ANTT com os respectivos comprovantes de abertura de processos judiciais, com vistas ao ressarcimento dos valores reequilibrados e seus status para acompanhamento.

III.B.f. Custos incorridos com a postagem das notificações de autuação e penalidades

Proposta Concessionária

128. Inicialmente, a Concessionária, por meio da Carta EPON-GAC 00454/2020 de 09/04/2020, informa que a ANTT encaminhou o Ofício SEI nº 3100/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT solicitando o envio dos relatórios mensais, por equipamento, contendo a lista de notificações de autuações e notificações de aplicação de penalidades geradas, e comprovantes de remessa postal, de forma a permitir a verificação dos custos a serem arcados.

129. A ECOPONTE informa que por meio da Carta EPON-GAC 00323/2020 mencionou que todos os registros realizados pelos equipamentos de controle de velocidade instalados ao longo da rodovia são encaminhados pela empresa Fiscal Tech diretamente à Polícia Rodoviária Federal, a qual repassa para os CORREIOS a quantidade final de notificações de autuações e de penalidades. Portanto, todo o processo ocorre sem a participação direta da Concessionária, assim como a mesma não tem acesso às informações que a PRF encaminha para os Correios, o que inviabiliza o encaminhamento de informações no nível de detalhamento solicitado pela Agência.

130. Além disto, a Concessionária rememora que as obrigações relativas à postagem das notificações de autuação e penalidades oriundas dos radares previstos no PER, foram inseridas no Contrato de Concessão na 3ª Revisão Extraordinária da TBP, e o custo financeiro desta nova obrigação foi detalhado na Nota Técnica nº 33/2017/GEINV/SUINF, encaminhada através do Ofício nº 359/2017/SUINF.

131. A ECOPONTE ressalta que encaminhou a carta EPON-GAC 00422/2020 onde foi informado que houve um reajuste de 11,54% do valor praticado para impressão e postagem das notificações de infrações e penalidades dos equipamentos controladores de velocidade instalados na Ponte Rio-Niterói, em conformidade com as cláusulas 5.1.1.1 e 5.4 do Contrato de Prestação de Serviços.

132. Por fim, a Concessionária solicita a aprovação dos valores já apresentados assim como seja feita a atualização do custo unitário por notificação no valor de R\$ 2,00 apresentado na Nota Técnica nº 33/2017/GEINV/SUINF a partir de Janeiro de 2020.

Proposta SUINF

133. Inicialmente, informamos que as prestações de contas referente ao assunto, nas Concessionárias da Terceira Etapa, deverão seguir as premissas do Ofício SEI nº 3110/2020/SUINF/DIR-ANTT (2713316), de 17/02/2020, que estabelece:

"(...)

2. Sobre o assunto, para que haja um controle de conferência dos Custos de Postagens das Notificações de Autuações e Penalidades de Equipamentos de Controladores de Velocidade enviados pelas Concessionárias de Rodovias Federais da 3ª Etapa de Concessões do PROCROFE, solicitamos a apresentação, o mais breve possível, de relatórios de quantificação de envios de notificações.

3. Solicitamos, por gentileza, que as informações referentes aos quantitativos de envio de notificações tenha o maior detalhamento possível, tais como o local do equipamento, rodovia e Concessionária pertencentes, devendo as informações serem enviadas por Concessionária e mês.

4. Cabe lembrar a importância destas informações, tendo em vista que a falta destes documentos impossibilitam a adequada apuração dos custos incorridos pelas Concessionárias, podendo gerar dificuldades na operacionalização dos controladores de velocidade.

5. Por fim, fazem parte da 3ª Etapa do PROCROFE as Concessionárias ECO050 (rodovia BR-050/GO/MG), ECOPONTE (Ponte Rio-Niterói), ECO101 (rodovia BR-101/ES/BA), CONCEBRA (rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG), VIA040 (rodovia BR-040/DF/GO/MG), MSVIA (rodovia BR-163/MS, CRO (rodovia BR-163/MT)."

134. Dessa forma, em relação às Postagens de Radares do PER, será mantido os valores inicialmente previstos para o pagamento do envio das postagens de notificações, até que se verifique a validação devido a análise dos documentos e comprovações de envios das referidas notificações, por parte do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), considerando as informações recebidas estarem prejudicadas. No entanto, cabe informar que caso os custos com as postagens das notificações não sejam devidamente comprovados, bem como validados pelo DPRF, tais valores serão excluídos da TBP.

135. Assim, sugerimos manter os valores incluídos na revisão da TBP de 2019, Nota Técnica SEI Nº 1734/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0533950), conforme tabela a seguir:

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – ECOPONTE											
CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – PER											
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO							
				3º ANO		4º ANO		5º AO 29º ANO		30º ANO	
				%	R\$	%	R\$	%	R\$	%	R\$
VIGENTE	INV	FM	R\$ 10.951.696,57	0,76%	R\$ 83.572,77	3,68%	R\$ 402.523,10	91,89%	R\$ 10.063.077,60	3,68%	R\$ 402.523,10
PROPOSTA	INV	FM	R\$ 10.951.696,57	0,76%	R\$ 83.572,77	3,68%	R\$ 402.523,10	91,89%	R\$ 10.063.077,60	3,68%	R\$ 402.523,10

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais.

136. Em relação aos Custos Administrativos (6,24%) serão considerados somente para o 3º ano concessão, haja visto, apuração das referidas contas apresentadas, considerando ainda, que os valores para os demais anos são provisórios e serão revistos posteriormente.

137. Para os demais anos, não serão considerados para valores provisórios, devendo ser incluído quando da apropriação dos valores definitivos.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – ECOPONTE											
CUSTO ADMINISTRATIVO - CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - PER											
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO							
				3º ANO		4º ANO		5º AO 29º ANO		30º ANO	
				%	R\$	%	R\$	%	R\$	%	R\$
VIGENTE	COP	FM	R\$ 5.214,94	100%	R\$ 5.214,94	0,00	R\$0,00	0,00	R\$0,00	0,00	R\$0,00
PROPOSTA	COP	FM	R\$ 5.214,94	100%	R\$ 5.214,94	0,00%	R\$ 0,00	0,00%	R\$ 0,00	0,00%	R\$ 0,00

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais.

III.B.g. Implantação de Baia de Ônibus no km 322+100 juntamente à terceira faixa no segmento da BR-101/RJ entre os quilômetros 297,5 e 320,1**Proposta Concessionária**

138. A ECOPONTE reitera que conforme exposto na Carta EPON-GAC 01259/17, de 20/11/2017, restou demonstrado tecnicamente que a alternativa original proposta pela Agência não contribuiria para a fluidez do tráfego no acesso à Ponte Rio-Niterói. Dessa forma, a Concessionária mantém seu entendimento de que a implantação da baia só é viável se executada de acordo com a Alternativa 1.

139. Diante do exposto e considerando o posicionamento desta Agência, a ECOPONTE fará uma nova avaliação sobre o tema e apresentará em momento oportuno.

Proposta SUINF

140. Cabe lembrar que o referido assunto, está sendo tratado por meio do processo nº 50505.061077/2017-08, que trata da solicitação de implantação de Baia de Ônibus no km 322+100, rodovia BR-101/RJ.

141. Após o encaminhamento pela ECOPONTE das Cartas EPON-GEN 00873/17, de 15/08/2017 e EPON-GAC 01259/17, de 20/11/2017, em resposta ao Ofício nº 644/2017/GEINV/SUINF, de 31/07/2017 e o Ofício nº 842/2017/GEINV/SUINF, de 20/09/2017, a GEINV solicitou manifestação sobre o referido assunto, à COINF/URRJ, por meio do Memorando nº 274/2018/GEINV/SUINF, de 12/03/2018.

142. Por meio do Memorando nº 057/2019/COINF/URRJ, de 31/01/2019, a COINF/URRJ se manifestou informando ser favorável à construção da baia de ônibus conforme a proposta original da Autopista Fluminense, pelos benefícios gerados diante da situação existente.

143. Para que haja o deferimento do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, referente à Obra de implantação de Baia de Ônibus no km 322+100, rodovia BR-101/RJ, é necessário inicialmente, fazer a contratação do projeto executivo, nos termos do Artº 6 da Portaria SUINF nº 046/2014, de 20 de março de 2014.

144. Perante todo o exposto, informamos que a inclusão de novos investimentos somente serão tratados a partir do período de processo de Revisão Quinquenal. Além disso, em atendimento à Portaria nº 127/2019, não poderá haver a inclusão do referido investimento no momento. Dessa forma, propomos o indeferimento, no momento, do pleito em questão, não tendo direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em relação à esse item.

III.B.h. Instalação das grades de proteção na Alça da Linha Vermelha**Proposta Concessionária**

145. Inicialmente, a Concessionária informa a sua discordância com relação ao ponto elencado a seguir à respeito da solicitação de autorização para instalação de grades (anteparo) na alça de Ligação Ponte-Linha Vermelha e na Av. Portuária.

146. A ECOPONTE encaminhou proposta para implantação de baias operacionais e para instalação de grades (anteparos) na Alça de Ligação Ponte-Linha Vermelha e na Av. Portuária, por meio da carta EPON DS 01222/17, de 10/11/2017. A Agência, encaminhou Ofício nº 049/2018/GEINV/SUINF, em resposta a referida carta, manifestando a objeção quanto às baias operacionais, contudo restando a favor da implantação das grades de proteção ao longo das Alças, sugerindo, apenas, melhor especificação quanto a ocupação de área do viaduto e trânsito de pedestres abaixo dos mesmos.

147. Posto isso, a Concessionária encaminhou à GEENG a carta EPON GEN 00461/2019, em 30/04/2019, contendo o projeto executivo e o orçamento do referido investimento para análise e autorização para instalação das grades de proteção nos trechos citados de acordo com o projeto.

148. A ECOPONTE cita ainda que a SUINF reconheceu o mérito desse investimento necessário a segurança dos usuários antes da publicação da Portaria nº 127/2019.

149. Ademais, por se tratar de investimento que tem como finalidade de evitar que objetos lançados nas alças de ligação atinjam pessoas e imóveis nas comunidades lindeiras, garantindo a integridade física dos moradores e transeuntes do entorno dos viadutos, tem caráter emergencial e como consequência enquadra-se no Art. 2º, item VII da Portaria nº 127/2019.

150. A Concessionária lembra que este pleito encontra-se em tratativas dentro do Processo nº 50500.319477/2019-11.

Proposta SUINF

151. Conforme citado pela Concessionária, o referido assunto, está sendo tratado por meio do processo nº 50500.319477/2019-11, o qual trata da solicitação para instalação das grades de proteção na Alça da Linha Vermelha.

152. Cabe informar, que para o deferimento do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, referente à Obra de instalação de grades (anteparos) na Alça de Ligação Ponte-Linha Vermelha e na Av. Portuária, é necessário inicialmente, fazer a contratação do projeto executivo, nos termos do Artº 6 da Portaria SUINF nº 046/2014, de 20 de março de 2014.

153. Observa-se que a Concessionária já apresentou o projeto executivo e o orçamento de instalação das grades de proteção laterais por meio da Carta EPON-GEN 00461/2019.

154. Por meio do Despacho GEFIR SEI 3215337, de 14/04/2020, a Carta EPON - GAC 00454/2020, foi encaminhada à Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG), para que a mesma realizasse a análise dos pleitos apresentados pela Concessionária que fossem de sua competência, dentre eles o item referente à Instalação das grades de proteção na Alça da Linha Vermelha.

155. Por meio do Despacho GEENG 3285871, de 27/04/2020, a mesma informou que recentemente, a ECOPONTE encaminhou a revisão do projeto executivo e orçamento de instalação das grades de proteção laterais (bandejas), por meio da Carta EPON-GEN 00479/2020 (3285871), de 17/04/2020, o qual ainda encontra-se em análise.

156. Perante todo o exposto, informamos que a inclusão de novos investimentos somente serão tratados a partir do período de processo de Revisão Quinquenal. Além disso, em atendimento à Portaria nº 127/2019, não poderá haver a inclusão do referido investimento no momento. Dessa forma, propomos o indeferimento, no momento, do pleito em questão, não tendo direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em relação à esse item.

III.B.i. Reforço de protensão adicional das aduelas – Momento Negativo**Proposta Concessionária**

157. Inicialmente, a ECOPONTE informa que apresentou a Carta EPON-GEN 01399/2019, de 11/12/2019, o qual através de inspeções rotineiras realizadas em Obra de Arte Especial – OAE foram identificados que alguns selos de gesso que foram colocados como teste sobre as superfícies da Ponte Rio-Niterói, onde incide o momento negativo, externaram 03 (três) eixos comprovadamente fissurados e outras quantidades duvidosas, o que resultou em um passivo de cerca de 20 (vinte) trechos com fissuras em uniões coladas de momentos negativos.

158. Ocorre que o entendimento desta Agência é que a referida situação se enquadra no item 3.5 do PER, que trata de Obras Emergenciais, tendo em vista se tratar de uma situação de risco à integridade estrutural da Ponte Rio-Niterói, e por se tratar de serviço emergencial necessário para restaurar as condições de segurança que possam gerar impacto no Sistema Rodoviário, devendo assim a concessionária executar tal obra, independentemente da mesma fazer jus ou não ao reequilíbrio econômico-financeiro.

159. Contudo, a ECOPONTE relembra que a própria ANTT quando questionada por meio dos Pedidos de Esclarecimentos, parte integrante do EDITAL nº 01/2015 – BR-101/RJ, informou que caso este fato específico se concretizasse, a concessionária teria direito ao reequilíbrio econômico-financeiro, conforme transcrito abaixo:

"Pergunta nº2: O PER contempla a totalidade de intervenções funcionais e estruturais? Se durante os 30 anos de concessão for necessário um reforço adicional que não está previsto na lista do PER sobre outros elementos estruturais, estas obras serão reequilibradas? Por exemplo, nos itens 3.2.22 e 3.2.23 está previsto reforço em protensão adicional das aduelas para somente 7 semi-vãos e 50 aduelas.

Resposta:

No exemplo apresentado, haveria reequilíbrio"

160. Por fim, a Concessionária entende como necessária e emergencial a realização de investimento no reforço da protensão das aduelas de momento negativo de 20 (vinte) vãos da Ponte, o qual se enquadra no Art. 2º, item VII da Portaria nº 127, de abril de 2019, devido ao seu caráter emergencial, por se tratar de intervenção não prevista no PER e por ser risco à integridade estrutural da Ponte Rio-Niterói e os possíveis danos sociais e financeiros que isto geraria.

Proposta SUINF

161. O referido assunto está sendo analisado por meio do processo nº 50500.423942/2019-18, que trata da solicitação de autorização para investimento no reforço da protensão adicional das aduelas – Momento Negativo.

162. Deste modo, considerando que o pleito continua em análise, e por se tratar de assunto com certa complexidade, que requer uma análise detalhada o mesmo deverá ser objeto de análise técnica posterior, em momento oportuno, não sendo objeto de reequilíbrio econômico financeiro, no momento.

III.B.j. Projeto do Sistema de Informações Rodoviárias - SIR

Proposta Concessionária

163. A Concessionária não se manifestou sobre o assunto nas Cartas apresentadas com a proposta da 4ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa de Pedágio, portanto esta GEFIR encaminhou o Ofício SEI Nº 8376/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3308745), em 30/04/2020, solicitando manifestação da mesma quanto à proposta apresentada no que diz respeito ao item Sistema de Informação Rodoviária - SIR.

164. Sobre o assunto, a ECOPONTE apresentou a Carta EPON-GAC 00543/2020 (3369992), de 08/05/2020, informando que conforme a empresa responsável pela implantação do link, a ativação do mesmo se deu em 25/11/2019.

165. Desta feita, a mesma apresentou a proposta com os valores corrigidos de acordo com a data informada, conforme as tabelas abaixo.

Serviço	Custo cotação (dez/18)	IRT	Custo a preços iniciais (Janeiro/2014)
Instalação link atual	R\$ 39.000,00	1,31244	R\$ 29.715,64
Manutenção mensal do link atual	R\$ 32.884,00	1,31244	R\$ 25.055,62

Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo ⁽¹⁾	Fluxo ⁽²⁾	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Inv	FCM	R\$ 29.715,64	R\$ 29.715,64	-	-	-	-
Proposta	Inv	FCM	R\$ 29.715,64	R\$ 29.715,64	-	-	-	-

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas a partir de 03/12/2019 (5ºAno) - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo ⁽¹⁾	Fluxo ⁽²⁾	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Cop	FCM	R\$ 1.453.225,96	R\$ 250.556,20	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44
Proposta	Cop	FCM	R\$ 1.351.386,99	R\$ 155.344,84	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

(3) 5º ano (Proporcional a 5 meses e 29 dias), a partir de 03/12/2019.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

Cronograma físico-financeiro – Custo Administrativo: Sistema de Informação Rodoviária - SIR – Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo ⁽¹⁾	Fluxo ⁽²⁾	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Inv	FCM	R\$ 1.854,25	R\$ 1.854,25	-	-	-	-
Proposta	Inv	FCM	R\$ 1.854,25	R\$ 1.854,25	-	-	-	-

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

Cronograma físico-financeiro – Custo Administrativo: Sistema de Informação Rodoviária - SIR – Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas a partir de 03/12/2019 (5ºAno) - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo ⁽¹⁾	Fluxo ⁽²⁾	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Inv	FCM	R\$ 90.681,31	R\$ 15.634,71	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65
Proposta	Inv	FCM	R\$ 84.326,55	R\$ 9.693,52	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

(3) 5º ano (Proporcional a 5 meses e 29 dias), a partir de 03/12/2019.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

Proposta SUINF

166. Inicialmente, relembramos que a instalação e início da operação do *link* de dados foi incluído como investimento na 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, conforme exposto na Nota Técnica SEI nº 1734/2019/GEFIR/SUINF/DIR (0533950). Conforme orientações da Coordenação de Fiscalização Operacional de Rodovias - COFOR, a referida instalação e manutenções mensais, foram incluídas à partir de Agosto de 2019, sendo que os mesmos teriam a sua referida inclusão nos investimentos a partir do 5º ano de concessão e finalização no 9º ano de concessão.

167. Portanto, considerando que na última revisão da TBP da referida Concessionária (3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária), o item Projeto de Sistema de Informações Rodoviárias - SIR, teve investimento incluído, solicitamos informações à COFOR por meio do Despacho COGET 3305893, de 29/04/2020, sobre o status da instalação e início da operação do referido *link*, para análise da Revisão da TBP em vigor.

168. Em resposta, por meio do Despacho COFOR 3306153, a COFOR informou que a data de ativação do *link* da ECOPONTE ocorreu em 03/12/2019.

169. Como a Concessionária não havia se manifestado sobre o assunto nas Cartas de proposta da revisão da TBP, encaminhamos o Ofício SEI Nº 8376/2020/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (3308745), em 30/04/2020, apresentando a proposta sugerida pela GEFIR no que diz respeito ao item Sistema de Informação Rodoviária - SIR.

170. Em resposta, a ECOPONTE apresentou a Carta EPON-GAC 00543/2020 (3369992), de 08/05/2020, na qual informou que a data de ativação do *link* se deu em 25/11/2019, diferentemente do que foi informado pela COFOR.

171. Observa-se que houve divergência de 8 (oito) dias entre as datas de ativação do *link* citadas pela COFOR e pela Concessionária, portanto a fim de consolidar as informações iremos considerar os valores à partir de Dezembro de 2019.

172. Como na última revisão da TBP os valores foram incluídos à partir de Agosto de 2019, apresentamos a atualização dos valores à serem incluídos considerando o efetivo período de ativação do *link*, Dezembro de 2019.

173. Dessa forma, serão apresentados nas planilhas a seguir, os valores propostos (a preços iniciais referentes a janeiro de 2014) para os investimentos, inclusive custos administrativos (6,24%).

Serviço	Custo cotação (dez/18)	IRT	Custo a preços iniciais (Janeiro/2014)
Instalação link atual	R\$ 39.000,00	1,31244	R\$ 29.715,64
Manutenção mensal do link atual	R\$ 32.884,00	1,31244	R\$ 25.055,62

Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Inv	FCM	R\$ 29.715,64	R\$ 29.715,64	-	-	-	-
Proposta	Inv	FCM	R\$ 29.715,64	R\$ 29.715,64	-	-	-	-

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

Cronograma físico-financeiro – Sistema de Informação Rodoviária - SIR: Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas a partir de Dezembro/2019 (5ºAno) - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Cop	FCM	R\$ 1.453.225,96	R\$ 250.556,20	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44
Proposta	Cop	FCM	R\$ 1.353.003,48	R\$ 150.333,72	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44	R\$ 300.667,44

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

(3) 5º ano (Proporcional a 6 meses), a partir de Dezembro/2019.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

174. Com a inclusão do serviço acima proposto, deverão ser readequados os valores referentes aos Custos Administrativos (6,24%), por se tratar de uma excepcionalidade, nos termos do item VII do Art. 2º da referida Portaria ANTT nº 127, e visto que a inclusão da obra foi reconhecido em 2018, anteriormente a publicação da portaria supracitada, informamos abaixo os cronogramas físico-financeiros (a preços iniciais referentes a janeiro de 2014) para os investimentos:

Cronograma físico-financeiro – Custo Administrativo: Sistema de Informação Rodoviária - SIR – Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Inv	FCM	R\$ 1.854,25	R\$ 1.854,25	-	-	-	-
Proposta	Inv	FCM	R\$ 1.854,25	R\$ 1.854,25	-	-	-	-

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

Cronograma físico-financeiro – Custo Administrativo: Sistema de Informação Rodoviária - SIR – Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas a partir de Dezembro/2019 (5ºAno) - (valores em R\$ - data base: Janeiro/2014)								
Descrição	Tipo (1)	Fluxo (2)	Total	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano	9º Ano
Vigente	Inv	FCM	R\$ 90.681,31	R\$ 15.634,71	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65
Proposta	Inv	FCM	R\$ 84.427,42	R\$ 9.380,82	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65	R\$ 18.761,65

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.

(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.

(3) 5º ano (Proporcional a 6 meses), a partir de Dezembro/2019.

Valores a preços iniciais de janeiro/2014.

IV - CONCLUSÃO

175. Ante o exposto, sugiro o conhecimento da proposta de revisão tarifária interposta pela Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A., pois tempestivo e firmado por seu representante legal.

176. Destaca-se ainda que no período desta 4ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da TBP foi dada oportunidade de reunião com os representantes da Concessionária ECOPONTE, a fim de dirimir eventuais dúvidas.

177. Ressalta-se que a presente análise considera as diretrizes da Portaria nº 127/2019, de 17/04/2019.

178. Portanto, no mérito, para o caso em tela, foi proposto os valores e as considerações elencadas nesta Nota Técnica.

179. 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.

(assinado eletronicamente)

MATHEUS HERRERO RODERO

Coordenador de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias III

(assinado eletronicamente)

EVANDRO TORQUATO SOBRADO

Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias

(assinado eletronicamente)

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 11/05/2020, às 15:27, 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 11/05/2020, às 16:13, 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 11/05/2020, às 17:20, 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 **3370228** e o código CRC **057FFB03**.