AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08,
Brasília – DF, CEP 70.200-003
(61) 3410.1741

NOTA TÉCNICA Nº037 /2013/GEINV/SUINF

Brasília, 07 de novembro de 2013.

Assunto: **Proposta de 6ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia – PER, da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG, no ano de 2013 - Solicitação de reconsideração relativa à Nota Técnica nº 28/2013/GEINV/SUINF.**

Referência: **Processo nº 50500.152024/2013-11.**

1. Por meio da presente Nota Técnica, apresenta-se análise da proposta de reconsideração da Concessionária Autopista Fernão Dias S.A., encaminhada por meio da Carta GPE-1185/2013, de 29/10/2013, respeito da Nota Técnica nº 28/2013/GEINV/SUINF, a qual apresentou a análise da proposta de Revisão Ordinária e Extraordinária para alteração do cronograma físico financeiro vigente da BR-381/SP/MG.

I- Obras de Combate a Enchentes no km 83+900 e na Região de Mairiporã/SP (Canalização do Córrego Itaim entre o km 64+795 e o km 66+934).

A- Proposta da Concessionária

2. A Concessionária reiterou a sua proposta de inclusão de obras de combate a enchentes no km 83+900m e na Região de Mairiporã/SP (Canalização do Córrego Itaim entre o km 64+795m e o km 66+934m).

3. Seus argumentos estão baseados no seguinte no conteúdo das obrigações descritas no PER afetas ao capítulo de TRABALHOS INICIAIS e RECUPERAÇÃO DA RODOVIA. São destacados os seguintes:

> *"RECUPERAÇÃO GERAL DA RODOVIA*
>
> *INTRODUÇÃO*
>
> *A RECUPERAÇÃO GERAL DA RODOVIA é constituída pelas obras e serviços a serem realizados com o objetivo de recuperar a funcionalidade e as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário, devendo compensar, completamente, a manutenção postergada no período anterior à concessão, dentro dos padrões estabelecidos.*
>
> *(...)*
>
> *1.1 TRABALHOS INICIAIS*
> *(...)*
>
> *1.1.4 SISTEMAS DE DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES*
>
> *1.1.4.1 Escopo dos Serviços*
> *(...)*
>
> *Deverão ser executados todas as obras e serviços considerados emergenciais, de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem da RODOVIA, abrangendo as drenagens superficial, subterrânea e do pavimento, assim como as OAC's, de modo a restabelecer suas condições funcionais além de impedir a continuidade progressiva de destruição de seus dispositivos. Os trabalhos de restauração dos dispositivos de drenagem deverão ser complementados por serviços e obras de prevenção de erosões, de forma a manter a integridade da via e de sua faixa de domínio.*
> *(...)*
>
> *1.2 RECUPERAÇÃO DA RODOVIA*

São definidos como trabalhos de RECUPERAÇÃO DA RODOVIA as obras e serviços que têm por objetivo o restabelecimento das características originalmente existentes nos diversos elementos da RODOVIA. Estes trabalhos deverão ser iniciados após a conclusão dos TRABALHOS INICIAIS, imediatamente após o início da arrecadação do pedágio, e terão prazos distintos para conclusão dos diferentes serviços, conforme detalhado a seguir.

1.2.4 SISTEMAS DE DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES

1.2.4.1 Escopo dos Serviços

Nesta fase, deverão ser realizados os serviços de restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das obras-de-arte correntes – OAC's, considerando o cadastro elaborado e apresentado à ANTT na fase dos TRABALHOS INICIAIS. Também deverão ser concluídos os trabalhos de recuperação da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água, etc.

A implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, deverá obedecer às Especificações de Serviços de Drenagem do DNIT. As obras de drenagem deverão ser orientadas em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação.

1.2.4.2 Procedimentos Executivos

Deverá ser efetuada total recuperação dos dispositivos de drenagem e OAC's existentes, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil. Os serviços deverão seguir a Especificação DNIT ES-D 16/88.

> *Conforme detectada sua necessidade, pela MONITORAÇÃO DA RODOVIA, serão implantados ou substituídos dispositivos de drenagem e OAC's, devendo seus respectivos Projetos Executivos ser apresentados à ANTT.*
>
> ***1.2.4.3 Parâmetros de Desempenho***
>
> *Os sistemas de drenagem e OAC's da RODOVIA deverão receber os serviços previstos de recuperação e de complementação, com priorização estabelecida de acordo com a necessidade, baseada nos resultados do estudo realizado nos TRABALHOS INICIAIS e na MONITORAÇÃO DA RODOVIA, de modo a garantir a segurança dos usuários. Todos os serviços previstos deverão ser realizados até o final do 5º ano da concessão.*
> *(...)"*

4. Em complemento ao argumento selecionado do texto do PER, a Concessionária mencionou:

> *"**NOTA:** Destacamos novamente que, a implantação de novos elementos ou substituições, somente poderiam ser identificados no monitoramentos, a serem realizados após a assinatura do Contrato e início da Concessão. Portanto, os custos destes serviços não foram contemplados na nossa proposta comercial."*

5. Os argumentos da Concessionária também se referem à extensão da intervenção em OAC fora da faixa de domínio da Rodovia alegando deficiência nos sistemas de drenagem dos entes municipais. Citamos aqui:

> *"I.1) km 83+900*
>
> *A obra executada teve como objetivo solucionar os problemas de alagamento na região provocados pela deficiência o sistemas de drenagem existente à jusante da Rodovia, construído pela Prefeitura Municipal de São Paulo, e pela grande quantidade de material carreado para a rodovia pela ocupação irregular existente à montante (...).*
>
> *(...)*

I.2 Região de Mairiporã/SP (Canalização do Córrego Itaim entre o km 64+795 e o km 66+934)

"...teve como objetivo de combater as enchentes e as inundações freqüentes na Rodovia Fernão Dias e nos trechos urbanos da Região de Mairiporã/SP, a partir da retificação, alargamento, e aumento da extensão do canal até o encontro com o Rio Juqueri e Canalização do Córrego Itaim entre o km 64+795 e o km 66+934 da Rodovia BR-381/SP.

(...) Portanto, foram realizados serviços além do necessário para a implantação das praças propriamente dita, por não aceitação do projeto inicial apresentada aos órgãos ambientais."

B- Proposta da ANTT

6. Realmente, de acordo as condições contratuais, as interferências de ampliação de capacidade em obras-de-arte correntes não poderiam ser realizadas antes de realizada a monitoração por parte da Concessionária. A monitoração das OAC tem início somente após os Trabalhos Inicias da Concessão.

7. Na fase de Trabalhos Iniciais as interferências em OAC são simplificadas, atendo-se à desobstrução e à limpeza dos dispositivos de drenagem.

8. Contestamos, no entanto, o entendimento que a Concessionária tem de que as obras-de-arte correntes não poderiam ser ampliadas com os recursos do cronograma plurianual de investimentos do PER. O próprio texto citado pela Concessionária sobre os procedimentos executivos das obras de recuperação de OAC diz:

"A implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, deverá obedecer às Especificações de Serviços de Drenagem do DNIT. As obras de drenagem

deverão ser orientadas em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação."

9. Uma vez que o conhecimento das obrigações do Programa de Exploração era pré-requisito para a concepção das propostas de tarifa, é natural que os possíveis custos de ampliação de capacidade de vazão das OAC afetas à faixa de domínio da rodovia já fizessem parte das estimativas da Concessionária.

10. Em aspectos específicos de cada obra, primeiramente no km 83+900m, a Concessionária descreveu ter efetuado interferência em sistema que seria de obrigação da Prefeitura Municipal de São Paulo. Contudo isso, em nenhum momento a Concessionária disse ter efetuado obras fora da faixa de domínio. Salientamos que, estando o dispositivo de vazão contido nessa área, a Concessionária tem a obrigação de providenciar o aumento da seção transversal da OAC independente do problema estar à montante ou à jusante.

11. Em segundo lugar, as obras de Canalização do Córrego Itaim, que na verdade seriam a ampliação da vazão do córrego até o Rio Juqueri estão contidas na faixa de domínio da rodovia. A Concessionária não teria a obrigação de interferir dessa forma se o Córrego não fizesse parte da área da rodovia.

12. A canalização não necessariamente pode ser associada à Praça de Pedágio, mas deve ser considerada como obra de recuperação de OAC por estar contida na faixa de domínio, tendo a Concessionária a obrigação de preservar o corpo estradal por meio da ampliação de capacidade de vazão do Córrego Itaim.

13. Dessa forma, propomos não atender ao pleito da Concessionária para as obras em questão.

II- Contorno de Betim – Implantação da duplicação da OAE e do Ramo 100 no Trevo do Bairro Bandeirinhas; Redução do valor pela extensão do Contorno.

A- Proposta da Concessionária

14. A Concessionária solicitou reconsideração de análise da ANTT sobre pleitos enviados anteriormente por meio da Carta GPE-878/13 sob três aspectos:

I – Incorporação ao cronograma plurianual de investimentos da duplicação de OAE no Trevo do Bairro Bandeirinhas;

II – Incorporação de implantação do ramo 100 no trevo do Bairro Bandeirinhas;

III – Retorno do saldo desconto na Revisão de 2012 correspondente ao comprimento de 10,3km estabelecido no PER para a obra do Contorno de Betim e a extensão reconhecida pela ANTT de 8,3 km.

15. Com relação aos itens I e II, a Concessionária considerou que seriam obras essenciais à obra do Contorno. A importância delas teria sido também reconhecida em reunião realizada junto à ANTT, a qual estaria ciente do pedido da Prefeitura Municipal de Betim sobre elas.

16. A Concessionária também reforçou seu argumento alegando que essas obras foram essenciais à eliminação do estrangulamento de tráfego local em relação ao sistema municipal viário em interseção com a obra do Contorno.

17. Já quanto ao item III, a Concessionária disse que não poderia ser realizado o desconto uma vez que a rubrica do item 5.1.2 trata de Conclusão do Contorno de Betim, e não da execução.

B- Proposta da ANTT

18. Primeiramente, com relação à Implantação da duplicação da OAE e do Ramo 100 no Trevo do Bairro Bandeirinhas, ressaltamos o disposto na Nota Técnica de Revisão nº 21/2011/GEINV/SUINF, de que o valor correspondente a estas obras está contemplado no valor global da Obra do Contorno de Betim:

> *"Além disso, embora a implantação do ramo 100 e da duplicação da OAE não estivessem previstas no Projeto original do DNIT do referido Contorno, destacamos que o projeto constante na Proposta Comercial era apenas ilustrativo, podendo ser adotadas outras alternativas, conforme disposto n Proposta Comercial.*
>
> *Segundo o Edital, a Proponente é responsável pelo exame de todos os projetos e relatórios técnicos existentes concernentes ao Lote Rodoviário, com vistas à elaboração da proposta e seus custos.*
>
> *Além disso, segundo o Contrato de Concessão, não caberá durante a Concessão qualquer solicitação de revisão tarifária devido à existência de diferenças de quantidade* ***ou desconhecimento das características da rodovia pela Concessionária****, em especial aquelas decorrentes de fatores que pudessem ser identificados e solucionados pelas técnicas conhecidas à época da proposta da tarifa,* ***sendo de sua responsabilidade a vistoria do trecho concedido, bem como pelo exame de todos os projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes****, quando o da apresentação de sua proposta no Leilão.*
>
> *Assim, era de responsabilidade da Licitante a realização de todos os estudos necessários e a vistoria do trecho concedido para a formulação de sua proposta comercial."*

19. Diante disso, entendemos que o valor global proposto para a execução do contorno considerava especificamente sua extensão.

Concessionária tinha a obrigação de analisar o projeto e vistoriar o trecho, propondo a melhor alternativa considerando o valor proposto.

20. Passando à análise da redução do valor da obra do Contorno pela redução de sua extensão, ressaltamos que a obra de Conclusão do Contorno de Betim se encontra no item de execução de contorno e variantes. E, desta maneira, destacamos o item 17.32 e 17.33 do PER:

> *"17.32. A extensão das obras obrigatórias referentes à construção de contornos e variantes incluídas no PER poderá ser alterada, com prévia e expressa autorização da ANTT, em decorrência do desenvolvimento dos projetos executivos desde que comprovada a sua necessidade, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.*
>
> *17.33. A alteração na extensão prevista no item 17.32, para mais ou para menos, será considerada nas Revisões Ordinárias pelo valor médio, por quilômetro, de cada obra, apresentada pela Participante em sua Proposta Comercial."*

21. Assim, sugerimos a não aceitação do pleito da Concessionária relativo ao item 5.1.2 do cronograma plurianual de investimentos do Programa de Exploração da Rodovia.

III- Apuração da inexecução e desmembramento do total previsto no item Call Box referente à implantação da fibra ótica.

A- Proposta da Concessionária

22. A Concessionária solicita a correção da apuração das Inexecuções referentes ao 4º Ano Concessão, afirmando que toda a fibra ótica foi implantada até janeiro de 2012:

> *"Solicitamos a correção da apuração da inexecução realizada por essa Agência, no item em questão referente ao 4º Ano Concessão, pois como pode ser*

verificado no RETOFF – Relatório Técnico Operacional Físico Financeiro relativo ao mês de janeiro/2012 (4º ANO CONCESSÃO), enviado às Unidades Regionais da ANTT em 17/02/2012 através das cartas GPE-080/12 para a URMG e GPE-081/12 para a URSP, nas páginas 116 e 176, os serviços de implantação da fibra ótica dos 562,1 km da Rodovia Fernão Dias, de Belo Horizonte a São Paulo, foram devidamente concluídos, conforme texto e quadro a seguir."

23. A Autopista Fernão Dias solicita também o desmembramento do valor total previsto no item de *Call Box,* alegando que tal valor faz parte da parcela das obras civis correspondentes à implantação da fibra ótica, a qual, de acordo com a Concessionária foi concluída antes do término do 4º Ano.

B- Proposta da ANTT

24. Com relação às Inexecuções apuradas por meio do Parecer Técnico nº 98/2012/GEINV/SUINF, de 18/07/2012, informamos que, para a sua elaboração, foram consideradas as informações contidas no Relatório de Inexecuções da Concessionária, encaminhado por meio da Carta GPE-172/12, de 16/03/2012, e nos Relatórios Anuais de Fiscalização da Unidades Regionais de São Paulo e Minas Gerais, encaminhados por meio do Memorando nº 49/2012/COINF-URSP, de 08/03/2012, Memorando nº 120/2012/COINF/URMG, de 04/05/2012 e nº 133/2012/COINF/URMG, de 11/05/2012.

"Assim, reiteramos o disposto no referido parecer técnico acerca das execuções, para o item 6.6.1.2 B, verificadas em campo pelas Coordenações de Infraestrutura das Unidades Regionais de Minas Gerais e São Paulo:

Estava prevista a implantação de fibra óptica em toda Rodovia até o final do 4º ano de Concessão.

A equipe de fiscalização de São Paulo informou o percentual de 60% (27,12 km) com relação ao previsto no ano (45,2 km), o que equivale a 30% do total no

> *estado de São Paulo (extensão: 90,4 km) e 4,83% do total da Rodovia (extensão: 561,90 km).*
>
> *A equipe de fiscalização de Minas Gerais informou que não houve execução de fibra óptica no 4º ano de concessão, conforme descrito a seguir."*

25. Acerca do desmembramento do valor total previsto no item *Call Box*, destacamos o disposto na Nota Técnica nº 21/2011/GEINV/SUINF, o:

> *"Tendo em vista que deverá haver previsão de custos de obras civis para a implantação dos call boxes e considerando ainda que a Concessionária propôs o cronograma em 2009 e encaminhou o Projeto Executivo de fibra óptica naquele ano, entendemos que os custos previstos no 5º ano são relativos às obras civis de implantação dos call boxes e não à fibra óptica."*

26. Do exposto, entendemos que o valor postergado para o 7º Ano Concessão corresponde aos custos relativos às Obras Civis, as quais deverão ser executadas juntamente com a implantação dos equipamentos de *Call Box*.

27. Assim, sugerimos a não aceitação do pleito da Concessionária relativo ao item 6.6.1.2 do cronograma plurianual de investimentos do Programa de Exploração da Rodovia.

IV- 1.2.5.3 – Passivos Ambientais

A- Proposta da Concessionária

28. A Concessionária solicita retificação dos valores apresentados no cronograma previsto para o item 1.2.5.3 – Passivos Ambientais, conforme transcrito da Carta GPE-1185/13:

> *"Solicitamos a retificação dos valores apresentados no cronograma previsto para o item 1.2.5.3 – Passivos Ambientais, visto que a diferença entre o valor aprovado preliminarmente e o orçamento aprovado pela ANTT, apresentados no Quadro 1 da referida Nota Técnica, é de R$ 145.119,50.*

Conclui-se então que a diferença entre o Custo Total do item deve ser a mesma, porém no quadro apresentado a diferença foi de R$ 385.119,10."

B- Proposta da ANTT

29. Salientamos que, conforme citado na referida carta, após a definição dos valores de alguns passivos ambientais, explicitados na Nota Técnica nº 28/2013/GEINV/SUINF, e incluídos anteriormente no cronograma de investimentos com valores preliminares, determinamos a diferença de R$ 145.119,50.

30. Assim, identificamos o erro material no Cronograma de Investimentos contemplado no item 1.2.5.3 da Nota Técnica, como informado pela Concessionária, e propomos a retificação apresentada abaixo:

Quadro 1 - Cronograma do item 1.2.5.3 – Passivos Ambientais *(valores em R$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	Fluxo	TOTAL DO ITEM 1.2.5.3	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)					
			1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO
I	CT	**11.922.679,45**			**1.541.843,82**		10.140.836,02	**239.999,61**
	FO	11.442.680,23			**1.541.843,82**		9.900.836,41	
	FM	479.999,22					239.999,61	239.999,61
II	CT	**11.922.679,44**			**1.541.843,82**		**1.870.610,94**	**8.510.224,67**
	FO	11.442.679,40			1.541.843,00		1.870.610,94	8.030.225,46
	FM	479.999,22						479.999,22
III	CT	**11.777.559,94**			**1.541.843,82**		**262.777,75**	**9.972.938,37**
	FO	11.297.559,90			1.541.843,00		262.777,75	9.492.939,15
	FM	479.999,22						479.999,22

Legenda:

I – Cronograma vigente – Resolução nº 3943, de 05/12/2012

II – Proposta da Concessionária

III- Proposta de Revisão Extraordinária

V- 5.1.3 – Ruas Laterais em Pista Simples

A- Proposta da Concessionária

31. No presente item, a Concessionária ressalta seu posicionamento, como segue:

> *"1 – Que fique registrado que, contratualmente a Autopista Fernão Dias fica isenta de cumprir o quantitativo total previsto no PER, caso não seja identificada novas localizações, além das definidas até o presente momento, e*
>
> *2 – Solicitamos que, na medida em que não forem identificados locais necessários para execução do quantitativo restante de ruas laterais, tais quantitativos sejam excluídos do PER, ao invés de novas postergações."*

B- Proposta da ANTT

32. Com relação ao exposto pela Concessionária, informamos que a implantação do restante do quantitativo das Ruas Laterais foi postergada, visto que não foram identificadas localizações para sua implantação.

33. Ressaltamos que a Concessionária deverá apresentar estudo específico para implantação de ruas laterais e, assim, caso o estudo mencionado não identifique a necessidade de sua implantação e, caso a Fiscalização desta Agência concorde com a inexistência de locais adequados para receber tais melhorias, a Concessionária não deverá ser responsabilizada pela inexecução.

34. Destacamos que, considerando o dinamismo das rodovias brasileiras e a possibilidade do surgimento da necessidade de implantação de Ruas Laterais durante o período de Concessão da Rodovia, entendemos que, caso não seja identificada a necessidade de implantação das ruas laterais até o período determinado no cronograma de investimentos, estas deverão ser novamente postergadas.

VI- **5.1.9 – Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla Parcial.**

A- Proposta da Concessionária

35. A Concessionária reitera o pedido realizado na Carta GPE-878/13, solicitando a transferência da obra do Trevo do km 586+025 do item 5.1.9 – Trevo Parcial para o item 5.1.10 – Trevo Completo, conforme justificativas apresentadas nas Cartas-415/13, GPE-733/13e GPE-843/13.

B- Proposta da ANTT

36. Mantemos o entendimento apontado na Nota Técnica nº 28/2013/GEINV/SUINF:

> *"O projeto executivo do trevo em desnível completo no km 586+025, apresentado pela Concessionária, contempla um trevo com todos os movimentos* ***possíveis****, porém, considerando que a interseção se trata de encontro de duas vias, e não de um cruzamento, não há possibilidade de implantação de um Trevo Completo (com todos os 16 movimentos).*
>
> *Do exposto, sugerimos que o trevo do km 586+025 seja mantido no item 5.1.9 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla, Parcial."*

37. Destacamos que os "Trevos" contemplados no PER estão sendo tratados por esta GEINV como dispositivos de interseção, já que, analisando os Programas de Exploração de Rodovia das Concessões da 2ª Etapa, podemos chegar às seguintes conclusões:

a) Os processos licitatórios da 2ª etapa Fases I e II não especificaram os formatos geométricos das obras denominadas como **trevos**, apenas se são completos ou parciais;

b) As localizações especificadas nos estudos para os processos licitatórios não vincularam a devida solução geométrica às necessidades locais;

c) As obras de melhoramento denominadas como implantação de trevos da 2ª etapa Fases I e II devem ser executadas conforme a geometria necessária aos movimentos de fluxo local, completos ou parciais,especificados no PER, não estando vinculadas à formatação de trevos indicada no Manual de Interseções do DNIT.

VII- **5.1.10 – Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla Completo**

A- Proposta da Concessionária

38. No presente item, a Concessionária ressalta seu posicionamento, como segue:

> *"1 – Que fique registrado que, contratualmente a Autopista Fernão Dias fica isenta de cumprir o quantitativo total previsto no PER, caso não seja identificada novas localizações, além das definidas até o presente momento, e*
>
> *2 – Solicitamos que, na medida em que não forem identificados locais necessários para execução do quantitativo restante de trevos completos, tais quantitativos sejam excluídos do PER, ao invés de novas postergações."*

B- Proposta da ANTT

39. Com relação ao exposto pela Concessionária, informamos que a implantação do restante do quantitativo dos Trevos Completos foi

postergada, visto que não foram identificadas localizações para sua implantação.

40. Ressaltamos que a Concessionária deverá apresentar estudo específico para implantação de trevos completos e, assim, caso o estudo mencionado não identifique a necessidade de sua implantação e, caso a Fiscalização desta Agência concorde com a inexistência de locais adequados para receber tais melhorias, a Concessionária não deverá ser responsabilizada pela inexecução.

41. Destacamos que, considerando o dinamismo das rodovias brasileiras e a possibilidade do surgimento da necessidade de implantação de trevos completos durante o período de Concessão da Rodovia, entendemos que, caso não seja identificada a necessidade de implantação de trevos completos até o período determinado no cronograma de investimentos, estes deverão ser novamente postergados.

VIII- 5.1.16 – Implantação de defensas metálicas

IX- 5.1.17 – Implantação de barreiras de concreto

A- Proposta da Concessionária

42. A Concessionária solicita a reprogramação destes itens, tendo em vista que os locais sugeridos pela Concessionária para implantação de defensas e barreiras durante o 5º ano de concessão foram analisados e aprovados por esta Agência apenas no 6º ano concessão.

B- Proposta da ANTT

43. Destacamos que a Concessionária apresentou o estudo definitivo de implantação de defensas e barreiras do 5º Ano Concessão em 08/02/2013, ou seja, 20 dias antes do término do 5º Ano Concessão.

44. Informamos que tanto o estudo de implantação de defensas e barreiras do 5º ano como também do 6º ano já foram analisados por esta ANTT, e tiveram grande parte de suas localizações aprovadas.

45. Desta maneira, sugerimos a não aceitação do pleito realizado pela Concessionária por meio da Carta GPE-1185/13, de reprogramação dos itens 5.1.16 e 5.1.17.

X- 6.5.1.1 – Balança Fixa

A- Proposta da Concessionária

46. A Autopista Fernão Dias S/A entende que os serviços relativos à recuperação dos postos de pesagem veicular fixos foram executados no 3º Ano Concessão e, assim, o valor referente a estes serviços devem ser apropriados no cronograma de investimentos do PER.

B- Proposta da ANTT

47. Primeiramente informamos que apenas os projetos de sinalização dos postos de pesagem veicular fixos do km 690+500, pista sul, e km 844+500, pista norte, foram aprovados por esta Agência.

48. E considerando a necessidade de coibir o tráfego com excesso de peso na Rodovia BR-381, esta ANTT autorizou a operação emergencial dos mencionados postos de pesagem.

49. Porém a Concessionária foi alertada da necessidade de apresentação dos projetos executivos de recuperação destes postos, atendendo às orientações do PER, no item referente ao Sistema de Pesagem.

50. Informamos que, até o momento, os projetos *"as built"* de recuperação dos postos de pesagem veicular fixos do km 690+500, pista sul, e km 844+500, pista norte, não foram reapresentados pela Concessionária após a OBJEÇÃO desta Agência.

51. Desta maneira, sugerimos que o valor disponível no presente item, do cronograma de investimentos, não seja apropriado até que as orientações do "Sistema de Pesagem" do PER sejam atendidas pela Concessionária.

XI- **6.5.4.1.1 – Operação Balança Fixa**

XII- **6.5.4.2.1 – Conservação Balança Fixa**

XIII- **6.5.4.1.2 – Operação Balança Móvel**

XIV- **6.5.4.2.2 – Conservação Balança Móvel**

A- Proposta da Concessionária

52. A Autopista Fernão Dias S/A solicita que seja apropriado o valor da operação e conservação da balança fixa do km 844+500, pista norte, bem como da balança móvel do km 690+500, pista sul.

53. A Concessionária ainda solicita a alteração dos valores de operação do posto de pesagem veicular fixo do km 844+500 para o 5º e 6º ano, tendo em vista a Nova Instrução de Serviço.

54. Por fim a Concessionária solicita que os valores anuais de operação do posto de pesagem veicular móvel do km 690+500, a partir do 5º Ano Concessão sejam iguais aos valores anuais da balança fixa

B- Proposta da ANTT

55. Salientamos que, por meio da Carta GPE-105/10, de 13/04/2010, a Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, já autorizada a operar emergencialmente os postos de pesagem supracitados, apresentou os laudos de aferição pelo INMETRO dos postos de pesagem e a relação das obras e serviços executados de forma a garantir condições mínimas para operação dos mesmos.

56. Ressaltamos que a solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro realizada pela Concessionária, considerando as adaptações contempladas na nova Instrução de Serviço, não está sendo analisada por esta Gerência.

57. Com relação ao pleito para considerar a operação do posto de pesagem móvel do km 690+500 como fixo, informamos que a Concessionária, primeiramente, deverá encaminhar o referido pleito, com todas as justificativas necessárias, à GEFOR, tendo em vista que a Nota Técnica nº 177/2011/GEFOR/SUINF, de 15/09/2011, a qual concluiu que a operação do Posto de Pesagem do km 690+500 seria realizada como balança móvel, foi elaborada por aquela Gerência.

58. Do exposto, sugerimos que o pleito da Concessionária seja parcialmente aceito, e, assim, apropriados os valores correspondentes à operação e conservação dos postos de pesagem do km 690+500 e km 844+500 a partir do 3º Ano Concessão, conforme cronogramas abaixo:

Quadro X - Cronograma do item 6.5.4.1.1 – Operação Balança Fixa *(valores em R$ - data base julho/2007)*

			ANO DE CONCESSÃO					
	Fluxo	TOTAL DO ITEM	1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano
I	FO	26.840.566,94					909.058,75	1.818.117,50
I	FM	19.066.900,03						
I	CT	45.907.466,97					909.058,75	1.818.117,50
II	FO	25.931.508,19						1.818.117,50
II	FM	19.066.900,03						
II	CT	44.998.408,22						1.818.117,50
III	CT	133.177.107,86			454.529,38	454.529,38	1.363.588,14	1.363.588,14

IV	FO	24.113.390,69			454.529,38	454.528,38	454.528,38	454.528,38
IV	FM	19.066.900,03						
IV	**CT**	**44.998.408,24**			**454.529,38**	**454.528,38**	**454.528,38**	**454.528,38**
			ANO DE CONCESSÃO					
	Fluxo	**TOTAL DO ITEM**	**7º ano**	**(...)**	**17º ano**	**18º ano**	**(...)**	**25º ano**
I	FO	26.840.566,94	2.272.646,88	2.272.646,88	1.386.921,89			
I	FM	19.066.900,03			885.724,99	2.272.646,88	2.272.646,88	2.272.646,88
I	**CT**	**45.907.466,97**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**
II	FO	25.931.508,19	2.272.646,88	2.272.646,88	1.386.921,89			
II	FM	19.066.900,03			885.724,99	2.272.646,88	2.272.646,88	2.272.646,88
II	**CT**	**44.998.408,22**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**
III	**CT**	**133.177.107,86**	**6.817.940,68**	**6.817.940,68**	**6.817.940,68**	**6.817.940,68**	**6.817.940,68**	**6.817.940,68**
IV	FO	24.113.390,69	2.272.646,88	2.272.646,88	1.386.921,89			
IV	FM	19.066.900,03			885.724,99	2.272.646,88	2.272.646,88	2.272.646,88
IV	**CT**	**44.998.408,24**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**	**2.272.646,88**

Legenda:

I – Cronograma vigente – Resolução nº 3943, de 05/12/2012

II – Proposta de Revisão Ordinária

III- Proposta da Concessionária

IV- Proposta de Revisão Extraordinária

Quadro X (6.5.4.2.1) – Cronograma do item 6.5.4.2.1 – Conservação Balança Fixa *(valores em R$ - data base julho/2007)*

			ANO DE CONCESSÃO									
	Fluxo	**TOTAL DO ITEM**	**3º ano**	**4º ano**	**5º ano**	**6º ano**	**7º ano**	**8º ano**	**(...)**	**14º ano**	**15º ano**	**(...)**	**25º ano**
I	FO	117.000,00					9.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	3.000,00	0	0
I	FM	162.000,00					0	0	0	0	12.000,00	15.000,00	15.000,00
I	**CT**	**279.000,00**					**9.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**
II	FO	108.000,00						15.000,00	15.000,00	15.000,00	3.000,00	0	0
II	FM	162.000,00						0	0	0	12.000,00	15.000,00	15.000,00
II	**CT**	**270.000,00**						**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**	**15.000,00**

III	CT	291.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	9.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00
IV	FO	117.000,00			3.000,00	3.000,00	3.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	3.000,00	0	0
IV	FM	162.000,00							0	0	12.000,00	15.000,00	15.000,00
IV	CT	279.000,00			3.000,00	3.000,00	3.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00

Legenda:

I – Cronograma vigente – Resolução nº 3943, de 05/12/2012

II – Proposta de Revisão Ordinária

III- Proposta da Concessionária

IV- Proposta de Revisão Extraordinária

Quadro X (6.5.4.1.2) – Cronograma do item ~~6.5.4.2.1~~ – Operação Balança Móvel *(valores em R$ - data base julho/2007)*

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO DE CONCESSÃO					
			1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano
I	FO	3.937.130,11						149.511,27
II	FO	32.385.123,73			454.529,38	454.529,38	1.363.588,14	1.363.588,14
III	FO	3.986.967,20			49.837,09	49.837,09	49.837,09	49.837,09
	Fluxo	**TOTAL DO ITEM**	**ANO DE CONCESSÃO**					
			7º ano	**8º ano**	**9º ano**	**10º ano**	**(...)**	**25º ano**
I	FO	3.937.130,11	199.348,36	199.348,36	199.348,36	199.348,36	199.348,36	199.348,36
II	FO	32.385.123,73	1.513.099,41	1.513.099,41	1.513.099,41	1.513.099,41	1.513.099,41	1.513.099,41
III	FO	3.986.967,20	199.348,36	199.348,36	199.348,36	199.348,36	199.348,36	199.348,36

Legenda:

I – Cronograma vigente – Resolução nº 3943, de 05/12/2012

II – Proposta da Concessionária

III- Proposta de Revisão Extraordinária

Quadro X (6.5.4.2.2) – Cronograma do item 6.5.4.2.2 – Conservação Balança Móvel *(valores em R$ - data base julho/2007)*

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO DE CONCESSÃO					
			1º ano	2º ano	3º ano	4º ano	5º ano	6º ano
I	FO	219.000,00						
II	FO	235.500,00			3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00
III	FO					3.000,00	3.000,00	3.000,00
	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO DE CONCESSÃO					
			7º ano	8º ano	9º ano	10º ano	(...)	25º ano
I	FO	219.000,00	3.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
II	FO	235.500,00	7.500,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00
III	FO	228.000,00	3.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00

Legenda:

I – Cronograma vigente – Resolução nº 3943, de 05/12/2012

II – Proposta da Concessionária

III- Proposta de Revisão Extraordinária

XV- 8 – Desapropriação

A- Proposta da Concessionária

59. A Concessionária solicita a reconsideração dessa Agência dos custos comprovados de avaliações, custas judiciais, entre outros.

B- Proposta da ANTT

60. Informamos que, após análise minuciosa do Contrato de Concessão, mantemos o entendimento exarado pela Nota Técnica nº

28/2013/GEINV/SUINF, de que comprovantes provenientes de avaliações, custas judiciais, dentre outros, não devem ser considerados neste item, tendo em vista o disposto no Contrato de Concessão:

> *"O pagamento, pela Concessionária, ao terceiro desapropriado ou sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou imposta limitação administrativa para os fins previstos neste Contrato, quando realizado pela via privada, ou seja, por acordo entre a Concessionária e o terceiro indicado, fica sujeita a apresentação, pela Concessionária, de laudo de avaliação subscrito por perito especializado.*
> *(...)*
> *A Concessionária disporá de verba destinada a indenizar, no curso da Concessão, as desapropriações, constituição de servidões administrativas ou limitações administrativas ao direito de propriedade, necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da Concessão nos valores descritos no PER."*

61. Ressaltamos que o Contrato de Concessão; apesar de determinar que os ônus decorrentes das desapropriações ou imposição de servidões administrativas, por via de direito privado ou por intermédio de ações judiciais, necessárias ao cumprimento das metas e objetivos da Concessão, correrão a conta da Concessionária; não prevê verba neste item para avaliações, custas judiciais, dentre outros.

XVI- 11 – Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal

A- Proposta da Concessionária

62. Em atendimento à Nota Técnica nº 024/2013/GEINV/SUINF, a Concessionária encaminhou documentos complementares para comprovar a utilização da verba de aparelhamento da PRF no 5º Ano Concessão.

B- Proposta da ANTT

63. A Nota Técnica nº 36/2013/GEINV/SUINF, de 07/11/2013, apresenta complementação à análise da atuação da Concessionária Autopista Fernão Dias S/A, com relação à aquisição de bens e à contração de serviços requeridos pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal – DPRF, considerando os recursos provenientes do Convênio n.º 07/2009, firmado com o objetivo de proporcionar o aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia Fernão Dias, BR-381/MG/SP, trecho Belo Horizonte/MG – São Paulo/SP e seus acessos.

64. Considerando o exposto na referida Nota Técnica, e em cumprimento ao disposto nos itens constantes do Contrato de Concessão, apresentamos a seguir uma Tabela com o Resumo Final da Apuração das Despesas, considerando o 5º Ano Concessão e a vigência do Convênio n.º 07/2009, a preços correntes e a PI.

Quadro 2 – Quadro Resumo – Apuração das despesas item 11

ANO CONCESSÃO	VALOR GASTO PELA CONCESSIONÁRIA a Preços Correntes durante o 5º ano de concessão (2012/2013)	VALOR APROVADO PELA ANTT a Preços Correntes durante o 5º ano de concessão (2012/2013)	VALOR ANUAL DA VERBA DE CONCESSÃO a PI	VALOR APROVADO a PI durante o 5º ano de concessão (2012/2013)	SALDO DA VERBA NO 5º ANO DE CONCESSÃO (2012/2013) a PI
5º (2012/2013)	R$ 1.284.590,50	R$ 810.507,47	R$1.037.500,00	R$ 615.864,46	R$ 421.635,54

IRT (Fev-Nov/2012) = 1,26876

IRT (Dez/2012-Fev/ 2013) = 1,33897

65. Assim, encaminhamos à apreciação, o ajuste do cronograma financeiro do presente item, conforme quadro a seguir:

Quadro 3 - Cronograma do item 11 – Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal
(valores em R$ - data base julho/2007)

	Cronograma físico-financeiro para o item 8 (valores em R$ - data base julho/2007)									
	Fluxo	TOTAL DO ITEM 8 (investimento)	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)							
			1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	(...)	25º ANO
I	FO	24.462.841,71	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00
II	FO	24.041.206,17	949.284,00	871.569,00	283.396,05	571.092,66	615.864,46	1.037.500,00	1.037.500,00	1.037.500,00

Legenda:

I – Cronograma vigente – Resolução nº 3943, de 05/12/2012

II – Proposta de Revisão Ordinária

XVII- Sistema Operacional Aplicado

A- Proposta da Concessionária

66. A Concessionária solicita a correção do texto atual do PER com relação ao item 6.7.2.1 – Sistemas de Atendimento Emergencial, o qual determina a presença de um responsável pelo BSO 24 horas por dia, além de um sistema de áudio e vídeo.

B- Proposta da ANTT

67. Primeiramente informamos que nas Notas Técnicas de Revisão de 2011, referentes às tarifas básicas de pedágio das Concessões da 2ª Etapa Fase I, foi incluída a obrigação à Concessionária de implantação de um sistema de áudio e vídeo em contrapartida à retirada dos custos relativos aos auxiliares de BSO, conforme proposta do Sistema Operacional Aplicado apresentado pela Concessionária e aprovado pela Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR.

68. Porém, destacamos que, equivocadamente, na proposta de alteração do texto do PER, esta ANTT manteve a obrigação à Concessionária de manter responsável 24 horas nas Bases, além da implantação do sistema de áudio e vídeo.

69. Assim, considerando o erro material mencionado, propomos alteração do texto do PER, conforme solicitado pela Concessionária:

> *"Toda Base Operacional deverá ter, durante 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados, um responsável presente no local, que poderá ser da equipe de atendimento da operação da concessionária (Equipe de Atendimento Mecânico ou Atendimento Médico), que deverá receber as orientações do CCO e transmiti-las às equipes ali locadas, além de receber reclamações e sugestões dos usuários, registradas em livro próprio, previsto em 6.7.4. Para evitar possível situação de ausência de responsável, em virtude de atendimentos a ocorrências fora dos limites das BSO´s pela equipe mecânica e/ou médica, em caso de demanda de usuário, alternativamente deverá ser implantado sistema eletrônico (áudio e vídeo) nas respectivas BSO's em contato direto com o CCO".*

XVIII- Muros de Contenção e Alargamento das OAEs para execução de Terceiras Faixas

A- Proposta da Concessionária

70. A Concessionária solicita reequilíbrio do Contrato de Concessão para realização de serviços na execução de terceiras faixas:

> *"A Concessionária reitera as cartas GPE-876/13 e GPE-1117/13, enviadas em 20/08/2013 e 16/10/2013, pelas quais solicitou reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato devido a necessidade de execução de obras de melhorias não contempladas em sua proposta comercial (...)."*

71. A Autopista Fernão Dias alega que algumas localizações de terceiras faixas não estavam contempladas no Programa de Exploração da Rodovia e, desta maneira, para realização destas intervenções seria necessária a execução de obras de contenções e alargamentos de obras de arte especiais.

B- Proposta da ANTT

72. Primeiramente, esclarecemos que o edital de licitação definia apenas trechos onde deveriam ser implantadas as terceiras faixas, e não suas exatas localizações.

> *"88 km de terceiras faixas, sendo 75 km, nos dois sentidos, do km 90,4 ao km 64,7/SP e do km 478,2 ao km 490,0/MG, e 13 km, em segmentos descontínuos, entre os km 515 e km 580/MG."*

73. Lembramos que a própria Concessionária, após a elaboração de estudos técnicos específicos, informou a esta Agência sobre a impossibilidade de implantação do total de terceiras faixas nos trechos estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia. Fato que posteriormente foi ratificado pela Fiscalização desta Agência.

74. Desta maneira, considerando a necessidade de ampliação de capacidade com a implantação de terceiras faixas em outros segmentos da rodovia, solicitamos que a Autopista Fernão Dias elaborasse novo estudo e, posteriormente, com base no referido estudo, foram definidas todas as localizações para execução destas obras.

75. Assim, considerando que, conforme perguntas e respostas à época do edital, ANTT/Ouvidoria/2007-103196 – "...A localização das terceiras faixas encontra-se no PER. No entanto, eventuais alterações necessárias não ensejarão revisão do Contrato.";

76. Considerando que a implantação de terceiras faixas, conforme edital, engloba todos os serviços para sua implantação, não havendo distinção entre obras em terreno plano, terreno acidentado, ou com necessidade de transposição de obstáculos;

77. Entendemos que o valor da proposta comercial da Concessionária para implantação de terceira faixa, também engloba todos os serviços para sua implantação, inclusive obras de contenção e alargamentos de obras de arte especiais.

78. E, ainda, ressaltamos que o quantitativo total de implantação de terceiras faixas (88 km), ao contrário do que foi questionado na Carta GPE-1117/13, foi mantido, portanto, a Concessionária não está executando um quantitativo maior do que está previsto em Contrato.

79. Do exposto, sugerimos a não aceitação do pleito de reequilíbrio realizado pela Autopista Fernão Dias S/A.

XIX- PLANILHA RESUMO DOS ITENS ALTERADOS

80. Trata-se de planilha resumo contemplando todos os itens do cronograma plurianual de investimentos do PER com propostas de alteração pela presente Nota Técnica, bem como pela Nota Técnica nº 28/2013/GEINV/SUINF.

OBRAS INCLUÍDAS NO PER (Fluxo Marginal)

ITEM	DESCRIÇÃO	Qdade.	ANO	VALOR (R$)
	Nenhuma			

OBRAS EXCLUIDAS DO PER

	nenhuma			

OBRAS POSTERGADAS (sem considerar Inexecuções)

5.1.3	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples	-	9º ao 11º	37.226.353,53
5.1.10	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo	-	7º ao 14º	10.916.872,52
5.1.14	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla	-	7º	13.695.370,24
5.2.2	Execução de Terceiras Faixas	-	7º	3.539.592,00
6.3.1.5	Sistema de Detecção de Altura	-	7º	4.793.890,28

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08,
Brasília – DF, CEP 70.200-003
(61) 3410.1741

6.5.1.1	Balança Fixa -Implantação das Edificações	-	7º	34.386.237,44
6.5.2.1	Balança Fixa- Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	-	7º	2.525.075,18