



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 6615/2021/GEFIR/SUOD/DIR

Interessado: CONCESSIONÁRIA CATARINENSE DE RODOVIAS – VIA COSTEIRA

Referência: Processo nº 50500.088763/2021-44

Assunto: Proposta da 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária Catarinense de Rodovias - VIA COSTEIRA.

Sumário

1. OBJETO
2. DADOS BÁSICOS DO CONTRATO
3. BASE CONTRATUAL E NORMATIVA
4. PROPOSTA
5. ANÁLISE
 - 5.1. Frente de Recuperação e Manutenção
 - 5.2. Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço
 - 5.3. Frente de Serviços Operacionais
 - 5.4. Verba de Segurança no Trânsito
 - 5.5. Verba de Desapropriação da Faixa de Domínio
6. TABELA RESUMO DA PROPOSTA
7. CONCLUSÃO

1. OBJETO

1.1. A presente Nota Técnica apresenta a proposta da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias ("GEFIR") para a 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio ("TBP") da Concessionária Catarinense de Rodovias ("VIA COSTEIRA" ou "Concessionária"), no que se refere às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia ("PER") - Anexo 2 do Contrato de Concessão nº 01/2020, com o objetivo de subsidiar a tomada de decisão pela Diretoria Colegiada da ANTT.

2. DADOS BÁSICOS DO CONTRATO

2.1. De acordo com o PER, no tópico - Descrição do Sistema Rodoviário, o sistema rodoviário objeto da Concessão apresenta uma extensão total de 220,420 km, compreendendo o trecho da BR-101/SC, nos seguintes termos:

O Sistema Rodoviário objeto da Concessão compreende trecho da Rodovia BR-101/SC, entre o município de Paulo Lopes/SC, no início da ponte sobre o Rio da Madre (km 244+680) e a divisa entre os estados de SC e RS, município de Passo de Torres/SC, no início da Ponte sobre o Rio Mampituba (km 465+100), incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

- O trecho possui 220,420 km de extensão em pista dupla.

O detalhamento dos trechos da rodovia que compõem o Sistema Rodoviário encontra-se apresentado na tabela do Apêndice A.

Para efeito de localização das intervenções, o Sistema Rodoviário foi dividido em 10 Trechos Homogêneos, conforme tabela e esquemas apresentados no Apêndice B.

2.2. Os Principais dados do Contrato de Concessão nº 01/2020, firmado entre a VIA COSTEIRA e a Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT"), são:

- | | |
|---|---------------|
| - Extensão da Concessão: | 220,420 km; |
| - Prazo: | 30 anos; |
| - Assinatura do Contrato: | 06/07/2020; |
| - Início da Concessão/Data de Assunção: | 07/08/2020; e |
| - Início da Cobrança de Pedágio: | 02/05/2021. |

3. BASE CONTRATUAL E NORMATIVA

3.1. Para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão foram pactuadas entre as partes as seguintes disposições contratuais:

"17.4 Revisão Ordinária"

17.4.1 Revisão ordinária é a revisão anual realizada pela ANTT por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator C, do Fator D, do Fator A e do Fator E, e das adequações previstas no Fluxo de Caixa Marginal.

17.4.2 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

17.4.3 O Fator D, o Fator A e o Fator E serão calculados conforme os critérios indicados nas subcláusulas **21.6** e no **Anexo 5**.

17.4.4 As adequações no Fluxo de Caixa Marginal serão feitas nos termos de regulamentação específica.

(...)

17.6 Revisão Extraordinária

17.6.1 Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões decorrentes, única e exclusivamente, de força maior, caso fortuito, fato da Administração alteração unilateral urgente do **Contrato** ou fato do príncipe de que resulte, comprovadamente, alteração dos encargos atribuídos à **Concessionária** que comprometa ou possa comprometer sua solvência e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste **Contrato**.

(...)

21 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

21.1 Cabimento da Recomposição

21.1.1 Sempre que atendidas as condições do **Contrato** e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

21.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em seu favor caso se verifiquem as hipóteses previstas na subcláusula 20.2.

21.1.3 A ANTT efetuará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível, nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste **Contrato**.

21.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária

21.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido pelas Resoluções ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004; nº 1.187, de 9 de novembro de 2005; e nº 3.651, de 7 de abril de 2011, suas alterações ou outras que vierem a sucedê-las.

(...)

21.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

21.4.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no **Contrato**.

21.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos **Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos** da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Frente de Serviços Operacionais, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dar-se-á por meio da aplicação automática do **Fator D**, sendo que a conclusão antecipada das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** poderá ensejar, após a conclusão da obra, aplicação do **Fator A**, nos termos da subcláusula 21.6 e conforme a metodologia prevista no **Anexo 5**;

(...)

21.6 Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio

21.6.1 A ANTT promoverá a avaliação do desempenho da **Concessão** de acordo com as regras e procedimentos previstos no **Anexo 5**, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Recuperação e Manutenção, da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço e da Frente de Serviços Operacionais."

(...)

3.2. Sobre as revisões tarifárias, a Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pelas Resoluções nº 1.578, nº 2.552 e nº 5.172, de 17/08/2006, 14/02/2008 e 25/08/2016, dispõe:

"Art. 1º **Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT**, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão.

§ 1º **As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários.**

§ 2º **As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente.**

(...)

Art. 2º **Nas revisões ordinárias serão considerados:**

I - relativamente ao exercício fiscal anterior:

(...)

d) **os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.**

(...)

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

Art. 2º-A **Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.**

(...)

Art. 2º-C **A inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, será efetuada conforme a Metodologia de Reequilíbrio Econômico-Financeiro dos novos investimentos e serviços dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais, aprovada pela Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011.**

Art. 3º **As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão.**

Parágrafo único. **Serão permitidas atualizações da proposta desde que apresentadas pela concessionária até 130 (cento e trinta) dias antes da data da revisão."**

(Grifo nosso)

3.3. A inclusão de obras e serviços não previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER é regida pela Resolução ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, nº 4.727 e nº 5.940, de 29/05/2014, 26/05/2015 e 18/05/2021, respectivamente.

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

"Art. 17. **Após a aceitação do projeto executivo, eventuais complementações não ensejarão revisão do valor do projeto aprovado, salvo se autorizadas pela ANTT, em virtude de fatos supervenientes.**

(...)

Art. 22. **Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial.**

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

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

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

b) **modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência; e**

(...)

III - **revisão extraordinária, nos demais casos previstos em lei, contrato e Resoluções da ANTT."**

(Grifo nosso)

3.5. A definição do momento da apuração do nível de execução das obras e serviços é regida pela Portaria SUINF nº 216, de 01/07/2019, que, como regra geral, estabelece a apuração após o fim do ano concessão, e, como exceção, indica que a execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias poderá ser apurada preliminarmente ao encerramento do ano concessão.

"Art. 11º Em até 15 (quinze) dias após o encerramento do ano concessão, as COINF deverão realizar vistoria no trecho concedido com o objetivo de verificar o nível de execução das obras e serviços de ampliação de capacidade, melhorias e operação, bem como verificar o nível de atendimento dos indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho aferíveis visualmente.

Art. 12º Com as informações verificadas na vistoria disposta no art. 11, em até 30 (trinta) dias após a vistoria, a COINF elaborará parecer técnico consolidando o desconto e o acréscimo de reequilíbrio a ser aplicado na revisão tarifária subsequente em caráter preliminar.

Art. 13º Quando não houver tempo hábil de aplicar o desconto e o acréscimo de reequilíbrio na revisão de tarifa imediatamente subsequente, excepcionalmente a COINF poderá aferir o nível parcial de execução das obras e serviços de ampliação de capacidade e melhorias antes do encerramento do ano concessão, conforme critérios definidos pela GEFIR.

(...)

Art. 15º Em até 30 (trinta) dias após o recebimento dos Relatórios de Monitoração, a COINF elaborará parecer técnico contemplando o cálculo do desconto de reequilíbrio referente aos indicadores de qualidade aferíveis por meio de instrumentos de medição."

3.6. Assim, para cada item de execução contratual obrigatória, será apresentada a proposta desta Gerência, levando-se em conta os comentários e as observações feitas por esta área técnica. Neste documento, será verificada a situação dos investimentos previstos no PER da VIA COSTEIRA para o período apurado pela Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional de Santa Catarina ("Coinf/URSC") referente ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021, bem como a avaliação preliminar das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias relativa ao 2º Ano de Concessão - 07/08/2021 a 06/08/2022, o que fundamentará a 1ª Revisão Ordinária da TBP.

4. PROPOSTA

4.1. Em atenção ao item 17.4 do Contrato de Concessão, a Concessionária apresentou, em 22/11/2021, a Carta VC - ADC nº 476/2021 (SEI nº 8875712), contendo a proposta de reajuste e da 1ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio, para análise desta Agência Reguladora.

4.2. No item "Análise" da presente Nota Técnica serão apresentados extratos da proposta da Concessionária, além do posicionamento desta área técnica, com o objetivo de subsidiar a tomada de decisão da Diretoria Colegiada da ANTT acerca da 1ª Revisão Ordinária da TBP.

4.3. Cabe ressaltar que, por competência, o assunto relacionado ao reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e os temas explicitados abaixo demandam avaliação da Gerência de Gestão Econômico-Financeiro (GEGEF) e foram comunicado àquela Gerência por meio do Despacho GEFIR nº 8803688, de 23/11/2021:

1. Definições - TBP e IRT

(...)

5. Fator C

(...)

5.2 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT

5.3 Arredondamento

5.4 Receitas Extraordinárias

5.5 Conta C

6. Determinação da Tarifa

5. ANÁLISE

5.1. Frente de Recuperação e Manutenção:

5.1.1. Proposta da Concessionária:

4.1 Parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção

O item 3.1 do Programa de Exploração da Rodovia - PER estabelece todas as metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias, diretrizes técnicas, normas, escopo, parâmetros de desempenho, parâmetros técnicos e os respectivos prazos para seu atendimento. Para o 1º ano de concessão, é definido o Escopo de Trabalhos Iniciais que tem sua conclusão vinculada ao início da cobrança da Tarifa de Pedágio, conforme estabelece o item 17.1.1 do Contrato de Concessão.

Considerando que a Deliberação nº 151, de 20 de abril de 2021 publicada no Diário Oficial da União, autorizou início da cobrança de pedágio nas praças P1 a P4 do trecho concedido da BR-101/SC após o cumprimento do disposto no Capítulo 17 do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 002/2019, fica demonstrado o cumprimento dos requisitos contratuais do item 3.1 para o 1º ano de concessão.

5.1.2. Proposta SUROD:

5.1.2.1. Para o item 4.1 do Memorial de Cálculo (SEI nº 8875712), referente ao atendimento dos parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção, a Concessionária se manifesta no sentido de não haver nenhum descumprimento contratual relativo ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021.

5.1.2.2. A inexecução das obrigações e o não atendimento dos parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção devem ser reequilibrados por meio da aplicação do Fator D (desconto de reequilíbrio), nos termos da Cláusula 21.4.2 do Contrato de Concessão. Ademais, a apuração da execução e do atendimento aos parâmetros deve ser feita nos termos dos arts. 11, 12 e 15 da Portaria SUINF nº 216/2019, ou seja, após o encerramento do ano concessão.

5.1.2.3. Para o atendimento da Portaria SUINF nº 216/2019, a Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional de Santa Catarina ("Coinf/URSC"), no âmbito do Processo Administrativo nº 50545.018090/2021-49, após as devidas análises, lavrou o Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC, de 29/11/2021 (SEI nº 8961164) - Avaliação da aplicação do Fator D relativo ao 1º Ano de concessão - Concessionária CCR ViaCosteira -, no qual apresenta a apuração do atendimento ou não dos parâmetros de desempenho necessários para a aferição do desconto de reequilíbrio definitivo em relação à Frente de Recuperação e Manutenção, Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias e Frente de Serviços Operacionais, bem como verifica o nível de atendimento dos indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho aferíveis visualmente.

5.1.2.4. No Parecer supracitado, a Coinf/URSC apresenta, em caráter definitivo, para a Frente de Recuperação e Manutenção, o cálculo do Fator D, para o 1º Ano de Concessão, para os itens da Tabela I do Anexo 5 do Contrato de Concessão, da seguinte forma:

Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC (SEI nº 8961164):

(...)

"IV - FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

(...)

34. Quanto ao **item 13 da Tabela I** – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção, referente à **Recomposição de cercas**, conforme estabelecido no PER:

35. O presente item foi objeto de manifestação no Parecer nº 26/2021/COINFSC/URSC (5959810), do processo 50500.014624/2021-84, cujo item 25.b descreve que:

b) A Concessionária, considerando as informações apresentadas, atingiu os parâmetros de desempenho previstos no PER, item 3.1.6, para os prazos de 9 e 12 meses.

35.1. Em resposta ao Ofício SEI Nº 29861/2021/COINFSC/URSC (8783578) a Concessionária encaminhou o processo nº 50545.019132/2021-69 demonstrando as intervenções e correções realizadas. A supervisora Imtraff, conforme item 6.9 do Documento SEI nº 8948656, em vistoria de verificação de campo constatou que 4 ocorrências não foram atendidas:

- No Km 456+100 ainda há ausência de cerca (extensão de 50 m)
- No Km 449+000 a ação corretiva enviada pela Concessionária é da edificação ao lado, ainda há local com mourão sem arar (extensão de 50 m)
- No Km 376+200 foi instalado cerca em apenas uma parte, ainda há ausência de cerca (extensão 20 m).
- No km 368+750 a ação corretiva enviada pela Concessionária não corresponde ao local. Há ausência de cerca sobre o 100m).

35.2. Conforme o exposto acima, conclui-se que o item manteve uma irregularidade em 220 m sendo que a concessionária deveria ter recomposto 100% das cercas, sendo que para este item o cálculo do Fator D é:

$D = DT \times CAT \Rightarrow D = 0,00243\%$ (NESTE CASO NÃO SE APLICA O COEFICIENTE DE AJUSTE TEMPORAL - ITEM 4.2 DO ANEXO 5º)

$D = 0,00243\% \times 0,22 = 0,0005346\%$

$D = 0,0005346\%$

(...)

VIII - CONCLUSÃO

Este parecer técnico abordou a aferição do percentual de desconto de reequilíbrio definitivo a ser aplicado na tarifa básica de pedágio, conforme Anexo 5 do contrato de concessão.

Para a Frente de Recuperação e Manutenção, a Concessionária não atendeu a obrigação contratual referente aos seguintes itens da **Tabela I**:

Item 13 - Cercas, perfazendo um percentual de **0,0005346%**.

Quanto a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, ressaltamos que não foi objeto deste relatório por tratar-se do 1º ano concessão.;

Para a Frente de Serviços Operacionais, a Concessionária não atendeu a obrigação contratual referente ao seguinte item da **Tabela III**:

Item 7 - Implantação do Sistema de Controle de Velocidade, perfazendo um percentual de **0,961532%**.

Assim, o Fator D final a ser aplicado é de **0,9620666%**"

5.1.2.5. **Diante do exposto, de acordo com o apurado pela Coinf/URSC, para a Frente de Recuperação e Manutenção, referente ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021, propõe-se a aplicação do Fator D que perfaz 0,0005346%, a ser incorporado na 1ª Revisão Ordinária da TBP.**

5.2. **Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço:**

5.2.1. **Proposta da Concessionária:**

4.2 Frente de Ampliação de Capacidade Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço.

O item 3.2 do Programa de Exploração da Rodovia - PER estabelece o conjunto de obras de duplicação da rodovia, implantação de vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos a serem concluídas pela Concessionária conforme prazos estabelecidos no item 3.2.1.1 e 3.2.1.3.

No que tange o 1º ano de concessão (07/08/2020 a 06/08/2021), foram realizadas as obras previstas para este período e que também eram condicionantes para o início da cobrança da tarifa de pedágio, quais sejam:

Obra	Ano de Início da Obra	Ano de Fim da Obra
Praça de Pedágio P1 – km 298+660	1 ano	1 ano
Praça de Pedágio P2 - km 344+700	1 ano	1 ano
Praça de Pedágio P3 - km 404+550	1 ano	1 ano
Praça de Pedágio P4 – km 457+500	1 ano	1 ano

5.2.2. Proposta SUOD:

5.2.2.1. Para o item 4.2 do Memorial de Cálculo (SEI nº 8875712), referente ao atendimento dos parâmetros de desempenho da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço, a Concessionária se manifesta no sentido de não haver nenhum descumprimento contratual relativo ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021.

5.2.2.2. Primeiramente, cabe destacar que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da inexecução de obrigações desta Frente deve ser realizada por meio de desconto de reequilíbrio, nos termos da Cláusula 21.4.2 do Contrato de Concessão. Também, nos termos do art. 13 da Portaria SUINF nº 216/2019, existe a apuração da execução de forma preliminar, antes do encerramento do ano concessão para a execução das obras e serviços de ampliação de capacidade e melhorias.

5.2.2.3. A Coinf/URSC, por meio do Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC, de 29/11/2021 (SEI nº 8961164) - Avaliação da aplicação do Fator D relativo ao 1º Ano de concessão - Concessionária CCR ViaCosteira -, procedeu a apuração do atendimento ou não dos prazos e parâmetros técnicos necessários para a aferição do desconto de reequilíbrio definitivo em relação à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, apontado que não houve a incidência de Fator D referente ao 1º Ano de Concessão, uma vez que não havia previsão de obras de ampliação de capacidade e melhorias para este período de avaliação:

Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC (SEI nº 8961164):

(...)

"V - Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias

Não estão previstas obras referentes aos 15 (quinze) itens constantes na Tabela II referentes à Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias previstas no primeiro ano concessão da Concessionária CCR ViaCosteira.

(...)

VIII - CONCLUSÃO

Este parecer técnico abordou a aferição do percentual de desconto de reequilíbrio definitivo a ser aplicado na tarifa básica de pedágio, conforme Anexo 5 do contrato de concessão.

Para a Frente de Recuperação e Manutenção, a Concessionária não atendeu a obrigação contratual referente aos seguintes itens da Tabela I:

Item 13 - Cercas, perfazendo um percentual de 0,0005346%.

Quanto a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, ressaltamos que não foi objeto deste relatório por tratar-se do 1º ano concessão;.

Para a Frente de Serviços Operacionais, a Concessionária não atendeu a obrigação contratual referente ao seguinte item da Tabela III:

Item 7 - Implantação do Sistema de Controle de Velocidade, perfazendo um percentual de 0,961532%.

Assim, o Fator D final a ser aplicado é de 0,9620666%"

5.2.2.4. Sobre as obrigações da mesma frente com prazo para o 2º Ano de Concessão, ou seja, até o dia 06/08/2022, o Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC, de 29/11/2021 (SEI nº 8961164), aponta que não existem evidências suficientes que permitam considerar que qualquer obra de ampliação de capacidade e melhoria prevista no PER para execução no 2º ano concessão, a findar em 06/08/2022, não serão totalmente executadas no período em questão:

Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC (SEI nº 8961164):

(...)

"VII - Portaria SUINF nº 216/2019

41. Finalmente, nos manifestamos sobre o previsto no artigo 13 da Portaria nº 216, de 01/07/2019:

Art. 13º Quando não houver tempo hábil de aplicar o desconto e o acréscimo de reequilíbrio na revisão de tarifa imediatamente subsequente, excepcionalmente a COINF poderá aferir o nível parcial de execução das obras e serviços de ampliação de capacidade e melhorias antes do encerramento do ano concessão, conforme critérios definidos pela GEFIR.

42. Excepcionalmente, a Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - COINFSC se manifesta sobre o nível parcial de execução das obras de ampliação de capacidade e melhorias antes do encerramento do 2º ano concessão informando que não constatamos evidências suficientes que permitam considerar que qualquer obra de ampliação de capacidade e melhoria prevista no PER para execução no 2º ano concessão, a findar-se em 07/08/2022, não será totalmente executada no período."

(...)

5.2.2.5. Diante do exposto, de acordo com o apurado pela Coinf/URSC, para a Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço, referente ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021, não há incidência do Fator D, e de forma preliminar, para o 2º Ano de Concessão - 07/08/2021 a 06/08/2022 -, também não há incidência do Fator D preliminar, a ser incorporado na 1ª Revisão Ordinária da TBP.

5.3. Frente de Serviços Operacionais:

5.3.1. Proposta da Concessionária:

4.3 Frente de Serviços Operacionais

O item 3.4 do PER estabelece a implantação e operacionalização de infraestruturas e serviços a serem implantados até o 36º mês.

Com relação aos serviços do 1º ano, o contrato define que as obrigações a serem atendidas em até 12 meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato. Considerando a Deliberação nº 151, de 20 de abril de 2021 já citada que aprovou a conclusão dos Trabalhos Iniciais, fica elucidado o atendimento aos serviços do 1º ano de concessão.

Cabe destacar que, em atendimento ao item 3.4.3.5 - Sistema de controle de velocidade, a Concessionária obteve aprovação do estudo com a proposta de localização dos equipamentos de controle de velocidade – radares – e informou à esta Agência por meio da carta VC-ADC-0275/2021 (Processo nº 50500.001783/2021-19) e realizou a implantação dos equipamentos, entregue por meio da carta VC-ADC-0389/2021 (Processo nº 50500.001783/2021-19), ambos em cumprimento ao prazo contratual.

5.3.2. Proposta SUROD:

5.3.2.1. No item 4.3 do Memorial de Cálculo (SEI nº 8875712), referente ao atendimento dos parâmetros de desempenho da Frente de Serviços Operacionais, a Concessionária se manifesta no sentido de não haver nenhum descumprimento contratual relativo ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021.

5.3.2.2. A Coinf/URSC, por intermédio do Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC, de 29/11/2021 (SEI nº 8961164) - Avaliação da aplicação do Fator D relativo ao 1º Ano de concessão - Concessionária CCR ViaCosteira -, apurou para a Frente de Serviços Operacionais, o seguinte:

Parecer nº 70/2021/COINFSC/URSC (SEI nº 8961164):

(...)

"VI - Frente de Serviços Operacionais

(...)

40. Quanto ao item 7 da Tabela III – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais **Implantação de sistema de controle de velocidade**, conforme estabelecido no PER:

40.1. O quantitativo de Controladores de Velocidade está definido no Apêndice C, da seguinte forma:

Equipamentos Operacionais	
ITS	
PMV fixo	10
PMV móvel	3
Câmeras de Circuito Fechado de TV (pista)	171*
Câmeras para passarelas	64**
Sensoriamento de Tráfego- SAT	10***
Deteção de Altura	2
CCO (monitores, software e mobiliário)	1
Radar Fixo	41****
Estação meteorológica	01

(*) câmeras: deverão ser implantadas de forma a possibilitar a cobertura da rodovia, dos postos da Polícia Rodoviária Federal, dos postos de pesagem, das praças de pedágio (uma em cada sentido de tráfego), dos túneis e da Ponte Anita Garibaldi.

(**) 2 câmeras por passarela

(***) 1 equipamento por trecho homogêneo, cobrindo todas as faixas

(****) deve cobrir todas as faixas

40.2. Assim, a Concessionária deveria implantar 41 Equipamentos de Controle de Velocidade até o final do 12º ano e atender integralmente aos oito itens do escopo constantes do item 3.4.3.5, dos quais a concessionária somente cumpriu o primeiro: item (i) disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade:

3.4.3.5 Sistema de controle de velocidade	
Escopo	Implantação de um sistema de controle automático de velocidade de veículos composto pelas unidades de monitoração eletrônica de velocidade fixa, podendo ser do tipo radar fixo ou "barreira eletrônica".
	Os serviços a serem realizados compreendem: (i) disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade; (ii) coleta e processamento de imagens e dados captados pelos equipamentos; (iii) envio das imagens captadas à ANTT para validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários; (iv) processamento dos dados e imagens validados pela ANTT; (v) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade; (vi) envio das notificações à ANTT para postagem; (vii) geração de relatórios estatísticos e gerenciais a partir dos dados coletados pelos equipamentos e sistema de processamento; (viii) disponibilização à ANTT de todas as imagens captadas e dados processados.
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão.
	Estudo com a proposta de localização pela concessionária: até o 6º mês prazo para implantação do prazo de concessão.
	Prazo para implantação: 3 meses após a aprovação dos estudos de localização pelo órgão de trânsito competente.

40.3. Conforme o exposto acima, conclui-se que o item teve um percentual de conclusão de 0,00% sendo que a concessionária deveria ter implementado um sistema de controle automático de velocidade composto por 41 equipamentos, e para este item o cálculo do Fator D é:

$$D = DT \times CAT \Rightarrow D = 0,02132\% \times 1,100 = \%$$

$D = 0,023452\% \times 41 = 0,961532\%$

$D = 0,961532\%$

(...)

VIII - CONCLUSÃO

Este parecer técnico abordou a aferição do percentual de desconto de reequilíbrio definitivo a ser aplicado na tarifa básica de pedágio, conforme Anexo 5 do contrato de concessão.

Para a Frente de Recuperação e Manutenção, a Concessionária não atendeu a obrigação contratual referente aos seguintes itens da **Tabela I**:

Item 13 - Cercas, perfazendo um percentual de **0,0005346%**.

Quanto a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, ressaltamos que não foi objeto deste relatório por tratar-se do 1º ano concessão;

Para a Frente de Serviços Operacionais, a Concessionária não atendeu a obrigação contratual referente ao seguinte item da **Tabela III**:

Item 7 - Implantação do Sistema de Controle de Velocidade, perfazendo um percentual de **0,961532%**.

Assim, o Fator D final a ser aplicado é de **0,9620666%**"

5.3.2.3. Nesse sentido, restou apurado pela Coinf/URSC pendência para o funcionamento do sistema de controle de velocidade conforme requisitos previstos no PER, incidindo, dessa maneira, o Fator D de 0,961532%.

5.3.2.4. Sobre o Fator D, o item 4.3.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão define que, uma vez incorporado à tarifa por meio de revisão ordinária, será aplicado até que a obrigação seja cumprida:

"4.3.1. O **Fator D** permanecerá constante e será aplicado enquanto perdurar a inexecução, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária." (grifo no original)

5.3.2.5. Nos termos dos arts. 11, 12 e 15 da Portaria SUINF nº 216/2019, a apuração da execução e do atendimento aos parâmetros de desempenho dos demais itens da Frente de Serviços Operacionais, para o 2º Ano de Concessão, será realizada apenas após o encerramento do respectivo ano, em 06/08/2022, não cabendo, portanto, tratar de eventual desconto de reequilíbrio correspondente neste momento.

5.3.2.6. **Diante do exposto, de acordo com o apurado pela Coinf/URSC, para a Frente de Serviços Operacionais, referente ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021, propõe-se a aplicação do Fator D que perfaz 0,961532%, a ser incorporado na 1ª Revisão Ordinária da TBP.**

5.4. **Verba de Segurança no Trânsito**

5.4.1. **Proposta da Concessionária:**

5.1 Verba de segurança no Trânsito

Considerando que o Contrato de Concessão dispõe que cabe à ANTT indicar a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba e que o assunto demanda uma regulamentação prévia, definindo a sua forma de utilização, contendo os critérios objetivos, bem como a forma de prestação de contas, a Concessionária aguarda até que se defina a forma e oportunidade em que se dará a utilização da referida verba.

Diante do exposto, não houve dispêndios de referida verba, sendo o valor previsto em contrato revertido a modicidade tarifária via Fator C. O valor da verba de segurança estipulado no Item 14.11.1 do Contrato é de R\$ 449.656,80 a ser reajustado pelo IRT, que será realizado quando calculado o Conta C.

Destaca-se que a Concessionária, em função das regras de aporte de Capital Social, dispõe dos recursos para a implementação das verbas de segurança e tem interesse de realizar tais investimentos em benefício da segurança do usuário, sendo essencial que essa d. Agência Reguladora assegure a regulamentação da verba de segurança de forma a incrementar os investimentos relacionados a segurança dos usuários. A título de exemplo cita-se a possibilidade da verba de segurança no trânsito ser utilizada para implementar a metodologia IRAP que tem o intuito de mitigar os riscos nas estradas do mundo todo.

5.4.2. **Proposta SUOD:**

5.4.2.1. No item 5.1 do Memorial de Cálculo (SEI nº 8875712), referente à verba de segurança no trânsito, a Concessionária informa que não houve dispêndios da referida verba, sendo, o valor previsto em Contrato, revertido à modicidade tarifária.

5.4.2.2. A cláusula 14.11.1 do Contrato de Concessão prevê a utilização da verba em questão da seguinte forma:

"14.11 Segurança no Trânsito

14.11.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 449.656,80 (quatrocentos e quarenta e nove mil seiscentos e cinquenta e seis reais e oitenta centavos) a ser atualizado pelo IRT.

(ii) A **ANTT** indicará a forma e oportunidade em que a **Concessionária** disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá:

(a) compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da **ANTT**;

(b) ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao **Sistema Rodoviário**; ou

(c) reverter em favor da modicidade tarifária."

(...)

5.4.2.3. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da não utilização da verba em pauta deve ser realizada por meio da aplicação do Fator C, nos termos do item 1.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão:

"Anexo 6 - Fator C:

(...)

1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas de pedágio, extraordinárias ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrentes dos seguintes eventos, dentre outros:

(...)

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no **Contrato**;"

(...)

5.4.2.4. Sobre a utilização da verba em questão, esta GEFIR solicitou, ainda em 2019, que a então Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias ("GEREG"), atual Gerência de Regulação Rodoviária ("GERER"), realizasse estudos visando à publicação de norma regulamentadora definindo a forma de utilização da Verba de Segurança no Trânsito, contendo critérios objetivos e a forma de prestação de contas. A solicitação foi feita por meio do Despacho GEFIR nº 0411209, de 28/05/2019, e consta no Processo Administrativo nº 50500.322882/2019-17.

5.4.2.5. No Processo Administrativo nº 50500.085847/2020-45 consta a Nota Técnica nº 3863/2020/GERER/SUOD/DIR, de 28/08/2020 (SEI nº 3947370), em que a GERER detalha o tema "*Regulamento de Concessões Rodoviárias - RCR*", que contempla, entre outros assuntos, a regulamentação da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, atualmente em desenvolvimento na ANTT.

5.4.2.6. Pelo exposto, com base na alínea c da Cláusula 14.11.1 do Contrato de Concessão e tendo em vista que a utilização da presente verba está pendente de regulamentação definindo critérios técnicos para a sua utilização, propõe-se que, para a 1ª Revisão Ordinária, a referida verba seja integralmente revertida em favor da modicidade tarifária para os usuários da rodovia.

5.4.2.7. **Diante do exposto, para a Verba de Segurança no Trânsito, referente ao 1º Ano de Concessão - 07/08/2020 a 06/08/2021, propõe-se reverter integralmente em favor da modicidade tarifária a verba para segurança no trânsito o montante anual de R\$ 449.656,80, a ser atualizado pelo IRT por parte da GEGEF.**

5.5. Verba de Desapropriação da Faixa de Domínio:

5.5.1. Proposta da Concessionária:

5.5.1.1. A Concessionária não apresentou informações sobre eventuais dispêndios realizados na vigência do Contrato de Concessão em relação à rubrica "Desapropriações".

5.5.2. Proposta SUOD:

5.5.2.1. Quanto aos recursos disponibilizados contratualmente para as desapropriações necessárias à consecução das obras, o Contrato de Concessão estabelece que:

"8.2 Desapropriações

8.2.1 Cabe à **Concessionária**, como entidade delegada do **Poder Concedente**, promover desapropriações e servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à **Concessão**.

(...)

8.2.2 A **Concessionária** considerou na **Proposta** apresentada o montante para desapropriação de R\$ 13.672.195,15 (treze milhões, seiscentos e setenta e dois mil, cento e noventa e cinco reais e quinze centavos).

(i) O montante previsto para desapropriação deverá ser utilizado exclusivamente para a execução dos atos referidos na subcláusula 8.2.1.

8.2.3 A **Concessionária** deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 8.2.1, por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba referida na subcláusula 8.2.2, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, por meio do **Fluxo de Caixa Marginal**, na forma prevista na subcláusula 21.5.

8.2.4 Após o término das obras previstas no subitem 3.2.1 do **PER**, a verba não utilizada será revertida à modicidade tarifária por meio da aplicação do **Fator C**, nos termos do **Anexo 6**, em momento a ser definido pela **ANTT**.

(...)

Anexo 6 - Fator C:

(...)

1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas de pedágio, extraordinárias ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrente dos seguintes eventos, dentre outros:

(...)

1.3.7 Não utilização da totalidade das verbas de desapropriação, conforme previsto na subcláusula 8.2.2 do **Contrato**;"

(...)

5.5.2.2. Conforme disposto na subcláusula 8.2.2 do Contrato de Concessão, estimou-se um montante de R\$ 13.672.195,15 (treze milhões, seiscentos e setenta e dois mil, cento e noventa e cinco reais e quinze centavos) para desapropriações que eventualmente fossem necessárias ao longo do período de concessão.

5.5.2.3. **1º Ano de Concessão:** no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.047484/2021-21, consta o Despacho COFAD nº 8224275, de 08/11/2021, que reporta a existência de pendência por parte da Concessionária quanto ao envio do registro de matrícula das áreas desapropriadas. Em razão disso, por meio do Despacho GEFIR nº 8959323, de 29/11/2021, o processo foi restituído para continuidade da análise por parte da Coordenação de Faixa de Domínio da Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (COFAD/GEENG).

5.5.2.4. Como há pendência por parte da Concessionária quanto à prestação de contas do 1º Ano de Concessão, não há valores a serem registrados na presente revisão tarifária.

5.5.2.5. **Considerando-se que a aplicação do Fator C, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do Contrato de Concessão, somente ocorrerá após o término das obras previstas no subitem 3.2.1 do PER, o que ainda não ocorreu, não será proposto o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão por conta do presente item.**

6. TABELA RESUMO DA PROPOSTA

1ª Revisão Ordinária da TBP - Consolidação do Fator D - Concessionária Catarinense de Rodovias - VIA COSTEIRA

Frete	Item	Método de Reequilíbrio	Proposto Concessionária	Apurado	Ano Concessão	Mérito	Status
Recuperação e Manutenção	Item 13 - Recomposição de cercas	Fator D	0%	0,0005346%	1º	Reconhecido	Concluído
Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço	Não há obras no 1º Ano de Concessão		0%	0%	1º	Reconhecido	Concluído
Serviços Operacionais	Item 7 - Implantação do Sistema de Controle de Velocidade		0%	0,961532%	1º	Reconhecido	Concluído
Verbas	Segurança no Trânsito	Fator C	Reverter a Totalidade da verba anual	Reverter a Totalidade da verba anual	1º	Reconhecido	Concluído
	Desapropriação		Não Apresentado	-	-	Indefinido	Em análise

6.1. Por todo o exposto, para a 1ª Revisão Ordinária da TBP, com base na apuração realizada pela Coinf/URSC, o Fator D para o 1º Ano de Concessão perfaz o percentual de 0,9620666%. Ainda, propõe-se reverter integralmente em favor da modicidade tarifária a verba para segurança no trânsito no montante anual de R\$ 449.656,80, a ser atualizado pelo IRT por parte da GEGEF.

7. CONCLUSÃO

7.1. Ante o exposto na presente nota técnica, submete-se, à apreciação superior, a proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão da VIA COSTEIRA, cujos efeitos financeiros deverão ser contabilizados quando da próxima 1ª Revisão Ordinária da TBP, de acordo com o preconizado pela Resolução ANTT nº 675/2004.

7.2. Por fim, ressalta-se que os tópicos relacionados ao: reajuste, definições - TBP e IRT, Fator C, Recurso para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), Arredondamento, Receitas Extraordinária, Conta C e Determinação da Tarifa não são temas afetos à GEFIR.

Brasília, data da assinatura eletrônica.

(assinado eletronicamente)

JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA

Coordenador de Fiscalização de Investimentos e Gestão de Investimentos de Rodovias I

(assinado eletronicamente)

CLÁUDIO RENÊ VALADARES LOBATO

Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR

(assinado eletronicamente)

MÍRIAN RAMOS QUEBAUD

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária - SUROD - Substituta



Documento assinado eletronicamente por **JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA, Coordenador(a)**, em 03/12/2021, às 16:46, 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 **CLAUDIO RENÊ VALADARES LOBATO, Gerente**, em 03/12/2021, às 16:47, 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 **MÍRIAN RAMOS QUEBAUD, Superintendente Substituto(a)**, em 03/12/2021, às 17:00, 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 **8902668** e o código CRC **56C18C61**.