



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 70200-003 – fone: (61) 3410.1741

## NOTA TÉCNICA Nº 038 /2014/GEINV/SUINF

Brasília, 03 de outubro de 2014.

**Assunto: 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – BR 153/SP.**

**Referência: Processo nº 50515.032029/2014-32.**

1. Por meio da presente Nota Técnica, apresenta-se a análise, no que cabe a esta GEINV/SUINF, da proposta apresentada pela Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A. para a 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da BR-153/SP, bem como propõe-se alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER e respectivo Cronograma Físico-Financeiro, aprovados por meio da Resolução ANTT nº 4.207, de 11/12/2013.
2. A proposta da Transbrasiliana foi encaminhada por meio da Carta TBR 1591/2014-SP, de 22/08/2014. Além da análise dos itens do PER que contém proposta de alteração, serão consideradas nesta Nota Técnica as inexecuções do 6º ano concessão e a prestação de contas da verba de Aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.
3. Para cada item do PER analisado, apresentamos a Proposta da Concessionária e a Proposta da GEINV/SUINF, levando em conta os comentários e as observações feitas sobre a Proposta da Concessionária.
4. Embora os serviços de reposição, operação e conservação do item Operação sejam classificados como não obrigatórios no PER, a reprogramação de seus cronogramas, assim como a exclusão proporcional dos valores dos custos operacionais destes itens, se baseia na cláusula 6.38 do Contrato de Concessão, que dispõe que, nas revisões, será considerada a data da efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.
5. Vale comentar que todos os valores apresentados neste documento referem-se à data base de julho/2007 e o PER vigente é o da 6ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, aprovadas pela Resolução ANTT nº 4.207, de 11/12/2013.

*Handwritten signatures and initials:*  
Sobrinha, N, F, S

## I - Inexecuções do 6º ano da Concessão

### Comentário

6. O Parecer Técnico Nº 90/2014/GEINV/SUINF, de 14/04/2014, relatou que não existiu inexecuções, tendo em vista o Termo de Ajuste de Conduta – TAC assinado.

### Proposta SUINF

7. Diante o exposto acima, não haverá postergação de obras para o ano subsequente em função das inexecuções do 6º Ano de Concessão da BR-153/SP.

## II – Propostas

### Item 11.1 - Verba para Aparelhamento da PRF

#### Proposta Concessionária

8. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“A verba apurada para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal apurada ao longo do 6º ano de concessão representa um montante de R\$ 413.826,00 em valores de julho de 2007. Este custo foi apurado ao longo do ano de 2013 conforme indicado na carta TBR 846/2014, protocolada junto a ANTT em 07 de maio de 2014.”*

#### Comentário

9. O valor desta verba aplicado no 6º ano concessão e aprovado pela ANTT foi de R\$ 218.246,79 a preços iniciais do contrato, conforme a Nota Técnica nº 029/2014/GEINV/SUINF, de 09/09/2014 (Processo nº 50515.017444/2014-66).

#### Proposta da SUINF



10. De acordo com os itens 13.1 e 13.2 do Contrato de Concessão:

*“A Concessionária deverá firmar convênio com o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, nos termos a serem estabelecidos pela ANTT, para promover o aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização na Rodovia concedida.*

*Para cumprimento do disposto no item 13.1, a Concessionária proporcionará ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal os meios e instrumentos necessários à fiscalização, a serem indicados pela ANTT, no montante anual de até R\$ 440.200,00 (quatrocentos e quarenta mil e duzentos reais), em valores de julho de 2007, corrigidos conforme estabelecido no item 12.3.*

11. Os valores não aplicados ou não aprovados pela ANTT são revertidos à modicidade tarifária. Desta forma, submete-se à apreciação o ajuste do cronograma financeiro do presente item, conforme apresenta a tabela abaixo:

Cronograma físico-financeiro para o item 11.1(valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
I	FO	10.462.447,62	440.200,00	440.200,00	440.200,00	440.200,00
II	FO	10.430.409,58	413.826,00	440.200,00	440.200,00	440.200,00
III	FO	10.307.996,21	218.246,79	440.200,00	440.200,00	440.200,00

Legenda:

I - Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III - Cronograma proposto ANTT - Revisão Ordinária

Receitas Alternativas (Este item será analisado pela GEROR/SUINF)

Tráfego Real (Este item será analisado pela GEROR/SUINF)

Item 8.1 – Verba para Desapropriações e Indenizações

#### Proposta Concessionária

12. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“A concessionária divide as desapropriações e indenizações em três tópicos: as pagas; as em trâmite judicial, portanto pagas parcialmente; as programadas para serem pagas. O quadro geral contemplando toda a reprogramação da verba de desapropriações e indenizações é apresentado a seguir.*

ANO	DESAPROPRIAÇÕES PAGAS	DESAPROPRIAÇÕES PAGAS PARCIALMENTE (EM TRÂMITE JUDICIAL)	DESAPROPRIAÇÕES A SEREM PAGAS	TOTAL
1º ano	R\$ 30.663,13	R\$ 43.418,17	R\$ 0,00	R\$ 74.081,30
2º ano	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
3º ano	R\$ 73.930,23	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 73.930,23
4º ano	R\$ 0,00	R\$ 69.132,50	R\$ 0,00	R\$ 69.132,50
5º ano	R\$ 0,00	R\$ 35.852,88	R\$ 0,00	R\$ 35.852,88
6º ano	R\$ 0,00	R\$ 47.978,24	R\$ 0,00	R\$ 47.978,24
7º ano	R\$ 0,00	R\$ 155.579,92	R\$ 4.656.220,38	R\$ 4.811.800,30
8º ano	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 7.458.824,55	R\$ 7.458.824,55

*A reprogramação da Verba para Desapropriações e Indenizações ocasionam um impacto negativo de 0,099% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.”*

### Proposta da GEINV

13. A Concessionária não apresentou notas fiscais e recibos relativos a valores utilizados no 4º, 5º e 6º ano concessão para a promoção de desapropriações e desocupações, assim como cópias dos respectivos Contratos e Laudos Periciais. Segundo o PER, os valores previstos e não utilizados anualmente para este item ensejarão revisão da tarifa de pedágio.

14. Para o item 8.1, propõe-se a alteração do cronograma previsto, no 6º e 7º ano concessão, conforme mostrado a seguir na linha II:

Cronograma físico-financeiro item 8.1 valores em R\$ - data base: julho/2007)										
TOTAL DO ITEM		6º ano	7º ano	8º ano	9º ano	10º ano	(...)			
I	Cronograma Vigente	R\$ 14.830.400,00	12.408.212,93	0,00	0,00	0,00	0,00			
II	Cronograma Proposto ANTT - R0	R\$ 14.830.400,00	0,00	12.408.212,93	0,00	0,00	0,00			

### 5-MELHORAMENTOS DA RODOVIA

Item 5.1.10.A – Implantação de Trevos em Desnível, com alças, em Pista Dupla – Completo – Km 334,5 e Km 338,3.

### Proposta Concessionária

*Handwritten signatures and initials: M, Isabela, M, F*

15. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*"De acordo com correspondência n.º 1.251/2014 enviada para a ANTT em 3 de julho de 2014 e protocolada na ANTT em 04/07/2014, foi solicitada uma revisão das planilhas dos cálculos orçamentários e respectivos memoriais descritivos e de cálculos do dispositivo do item do PER 5.1.10 Implantação de Trevo em Desnível, com alças, em pista dupla, completo, km 334,5 e km 338,3. O valor a ser considerado para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme constante na mencionada correspondência é de R\$ 11.168.864,00 a preços de julho de 2007*

*O montante de investimentos previstos no PER para essa obra era de R\$ 8.519.132,97 e conforme resolução a concessionária solicita a inclusão de R\$ 2.649.731,03 por FCM como medida de reequilíbrio."*

### Comentários

16. O dispositivo de término da variante, segundo Acordo de Cooperação assinado com a Concessionária estadual responsável pela gestão da SP-270, CART, com a interveniência e anuência da ANTT e da ARTESP, teve sua execução compartilhada. O convênio assinado entre as partes (as duas concessionárias) definiu o pagamento na proporção financeira de 50% para cada uma.

17. Por meio do Ofício n.º 1.086/2013/SUINF, de 02/08/2013, a ANTT solicitou à Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP informações quanto à forma de remuneração que será considerada no contrato de concessão da CART, de forma a promover a justa remuneração da Transbrasiliana, mediante o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em vista de que a obra foi compartilhada com a concessionária da rodovia estadual. Ainda não tivemos resposta da ARTESP.

18. Então, passou-se à análise orçamentária dos dispositivos da variante. A apresentação de planilhas de cálculos orçamentários e respectivos memoriais foi encaminhada pela Concessionária através da Carta TBR 1251/2014-SP, em 03/07/2014.

19. Temos que o valor apurado pelo Relatório de Análise de Projeto Nº 1193/2014, de 06/08/2014, para o dispositivo do início da Variante de Ourinhos foi de R\$ 2.700.864,88 (Dois milhões setecentos mil oitocentos e sessenta e quatro reais e oitenta e oito centavos). O valor apurado para o dispositivo do término da Variante de Ourinhos foi de R\$ 13.085.119,45 (treze milhões oitenta e cinco mil cento e dezenove reais e quarenta e cinco centavos). Ambos os valores supracitados estão a preços de julho de 2007.

### Proposta da SUINF

*Ja*  
*11*  
*Seabeta*

20. Diante do exposto, mantemos para o dispositivo do Km 334,5 a proposta apresentada por meio do Ofício nº 1330/2014/GEINV/SUINF, de 28/08/2014, e para o dispositivo do Km 338,3 propomos a manutenção do valor previsto no PER, R\$ 4.259.566,485, até que seja analisada a Carta TBR 1933/2014-SP, enviada via e-mail no dia 02/10/2014, por meio da qual a Concessionária apresentou novos argumentos. A proposta final será apresentada na Nota Técnica complementar.

21. Segue a tabela com os valores propostos para o item em questão:

5.10.A Implantação de trevos em desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo	PER	Orçamento conforme projetos	Valores a serem considerados
Km 334,5	R\$ 4.259.566,485	R\$ 2.700.864,88	R\$ 2.700.864,88
Km 338,3	R\$ 4.259.566,485	-	R\$ 4.259.566,485
<b>Total</b>	<b>R\$ 8.519.132,97</b>		<b>R\$ 6.960.431,365</b>

22. Portanto, apresentamos o resumo dos valores a serem considerados:

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.10.A (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7
I	FO	8.519.133,00	425.956,65	5.827.086,95	2.266.089,37	-
II	FO	11.168.864,00	425.956,65	5.827.086,95	2.266.089,37	-
	FM		-	-	-	2.649.731,00
III	FO	6.960.431,365	425.956,65	5.827.086,95	707.387,765	-

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

Item 5.2.1.B – Duplicação - do km 338,20 ao km 345,20.

### Proposta Concessionária

23. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“Em atendimento ao PER vigente, está em andamento a obra de duplicação em Ourinhos. Esta é integrante do TAC e está prevista para conclusão ainda no 7º ano de concessão.”*

*Ocorre que, no desenvolvimento dos projetos executivos para execução da obra em questão foi constatada a existência de camadas de solo com baixa capacidade de suporte, denominadas "solo mole", ao longo do trecho de duplicação.*

*Tal material só pôde - e só assim de fato poderia - ser descoberto com uma campanha específica de sondagem, o que devidamente ocorreu e tais resultados já foram objeto de análise pela ANTT na aprovação dos projetos executivos desta obra.*

*O resultado desta investigação, vinculado ao projeto executivo e, portanto, escopo exclusivo de investigação da concessionária, e não licitante, enquadra-se como fato supervenientes.*

*Nota-se que a própria resolução nº 1187 de 2005, prevê que tais fatos poderão ocorrer para as obras previstas no PER.*

*Ademais, tem-se ainda configurado o vício oculto atrelado a impossibilidade de detecção de tais fatos no âmbito da proposta de licitação.*

*(...)*

*E portanto esses serviços adicionais relativos a remoção de solo, empréstimos e reaterro executados no ano 7 resultaram em dispêndios que necessitam ser ressarcidos, sendo seus custos (a preços de julho 2007):*

*Segmento do Km 338,9 ao Km 341,2 – R\$ 237.633,45;*

*Segmento do Km 341,3 ao Km 344,7 – R\$ 458.265,49."*

## **Comentários**

24. Entende-se que a existência de camadas de solo com baixa capacidade de suporte ao longo do trecho da duplicação não gera o direito de reequilíbrio do contrato.

25. Ressalta-se que a obra esta prevista no PER por valor global, ou seja, a Concessionária assume todos os riscos associados a quantidades e deficiência nos projetos.

26. Cabe mencionar o disposto nas perguntas e respostas do Edital, ANTT/Ouvidoria/2007-103212:

*ANTT/Ouvidoria/ 2007-103212*

*Itens conforme identificado, referentes ao Edital 001/2007 e respectivos nos Editais 002 a 007/2007 - 1. REFERENTE AO ITEM 1.48. Dentro do material disponibilizado pelo DATA ROOM, e demais documentos oferecidos por esta Ilustre Comissão de Outorga, não encontramos alguns elementos que consideramos essenciais à perfeita elaboração das propostas comerciais.*

*Solicitamos, então, a disponibilização dos seguintes projetos, memoriais de cálculo, estudos geotécnicos e quantidades, além daqueles já apresentados: a) Projeto Básico relativo às obras de duplicação da Serra do Cafezal, situada na BR-116, entre as cidades de São Paulo e Curitiba. b) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Curitiba, situado na BR-116. c) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Florianópolis, situado na BR-101.*

*(...)*

*Resposta:*

*1) Conforme item 1.56 do Edital, "A Proponente arcará com todos os custos relacionados com a preparação e apresentação de sua proposta", incluindo, se necessário a elaboração dos ante-projetos ou projetos básicos necessários para a formulação da proposta.*

27. Do exposto, verifica-se que se a Concessionaria, na época da licitação, entendendo que as informações disponibilizadas pela ANTT sobre o trecho eram insuficientes para a elaboração de sua proposta comercial, poderia ter elaborado projeto básico para minimizar seus riscos.

28. Ainda, cabe mencionar o disposto nas perguntas e respostas do Edital nº 001/2007:

*Item 1.48 do Edital nº 001/2007 (válido para todos) - Solicitamos, então, a disponibilização dos seguintes projetos, memoriais de cálculo, estudos geotécnicos e quantidades, além daqueles já apresentados: a) Projeto Básico relativo às obras de duplicação da Serra do Cafezal, situada na BR-116, entre as cidades de São Paulo e Curitiba. b) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Curitiba, situado na BR-116. c) Projeto Básico do Contorno da Cidade de Florianópolis, situado na BR-101. Dentro do material disponibilizado pelo DATA ROOM, e demais documentos oferecidos por esta Ilustre Comissão de Outorga, não encontramos alguns elementos que consideramos essenciais à perfeita elaboração das propostas comerciais.*

*Resposta:*

*(...)*

*Para a preparação das propostas, os interessados deverão assumir todas as despesas inerentes a elas, inclusive a elaboração de eventuais projetos e estudos julgados necessários na sua elaboração, conforme descrito no Edital:*

*1.57 - A Proponente arcará com todos os custos relacionados com a preparação e apresentação de sua proposta, não sendo a ANTT, em nenhuma hipótese, responsável por tais custos, quaisquer que sejam os procedimentos seguidos no Leilão ou seus resultados.*

### **Proposta da SUINF**

29. Do exposto, não será proposta a inclusão de novos investimentos para esse item.

**Item 5.2.1.B – Duplicação - km 51,7 ao km 58,7; km 64 ao km 74,9; km 338,20 ao km 345,20**



## Proposta Concessionária

30. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*"Foi apresentada a ANTT solicitação para revisão do cronograma atual da obra de duplicação do Km 72,1 ao Km 74,9, visando compatibilizar temporalmente a execução da duplicação com o dispositivo previsto para o mesmo segmento, km 73 - correspondência TBR 1329/2014-SP. Prevista inicialmente para o 7º e 8º ano de concessão, a Concessionária solicita a postergação para o 8º ano, mantendo o prazo final inicialmente estabelecido para conclusão da obra.*

*"Tal pleito foi objeto de análise e resposta negativa pela ANTT, por meio do ofício nº 1114/2014/GEINV/SUINF.*

*No entanto, solicitamos a reconsideração da tal resposta, e ratificamos os argumentos apresentados pela Transbrasiliana na TBR 1329/2014-SP.*

*Por fim, apresentamos que a reprogramação da obra de duplicação do km 72,1 ao km 74,9 (parcial do tópico 5.2.1.B do PER) ocasiona um impacto negativo de 0,011% em relação à Tarifa Básica de Pedágio."*

## Comentários

31. Por meio da carta TBR 1329/2014-SP, de 17/07/2014, a Transbrasiliana solicitou a prorrogação da obra obrigatória – item do PER 5.2.1.b – duplicação do km 72,1 ao km 74,9 (parcial) para início no 8º ano de concessão.

32. A Concessionária justificou o pedido de postergação em função do descompasso entre os períodos de execução da obra de duplicação, que está prevista no PER para o 7º e 8º ano, e a execução do dispositivo tipo galeria no km 72,9, previsto para o 8º ano. Ratificou a data de término prevista em contrato, qual seja, 8º ano de concessão.

33. Em uma análise prévia esta Gerência já não havia autorizado o pedido da Concessionária, por meio do Ofício nº 1114/2014/GEINV/SUINF, de 04/08/2014, justificando que a postergação para o ano subsequente de obras e serviços previstos para o ano em vigor só poderá ocorrer após o seu término, quando da apuração das inexecuções contratuais.

34. A obra de duplicação do km 72,1 ao km 74,9 teve seu início autorizado por meio do Ofício nº 483/2014/GEINV/SUINF, de 10/04/2014, e no PER está previsto a execução de 50% no 7º ano e 50% no 8º ano.

## Proposta da SUINF

35. Diante às justificativas apresentadas pela Concessionária mantemos o cronograma previsto no PER visto que não vemos problema no fato de iniciar a obra de duplicação anteriormente à execução do

dispositivo tipo galeria. Além disso, entendemos que a postergação do início desta obra não gera benefício ao usuário.

36. Reiteramos que eventual não execução do mesmo será quando da apuração das inexecuções contratuais ao término do ano concessão.

## Proposta de Substituição de Trechos de Duplicações da Rodovia BR-153/SP em função DNIT

### Proposta Concessionária

37. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“Conforme Ofício TBR n.º 1088/2014 protocolado na ANTT em 03 de junho de 2014 contendo respostas aos ofícios da ANTT n.º 354/2014 e n.º 653/2014 ambos da GEINV/SUINF, que tratam a argumentação de saldo de 14,8 km de extensão em duplicações a serem realizadas em segmentos não previstos no contrato, originalmente previsto para a Região de São José do Rio Preto, a Concessionária solicita que tais adequações do contrato ocorram em um único momento, aplicando, dessa forma, um planejamento eficaz e global em todas as obras do contrato.*

*E por assim ser, (i) como ainda consta no PER diversos itens que terão que ser reanalisados e alterados, face a esse novo contexto de obras desenhado para o contrato da Transbrasiliiana, e ainda, (ii) que estes itens estão previstos para execução, segundo PER atual, a partir do presente ano concessão, 7º ano; torna-se necessário postergar as obras desta forma impactadas, quer pelas novas duplicações, ou ainda pelas obras do DNIT, visando o não prejuízo das análise e estudos em andamento, bem como também, a oficialização da execução de obras pelo DNIT.*

*Desta forma, para as obras identificadas na tabela do item 5.1.5 deste relatório, com a legenda “impactada pelos estudos de novas duplicações” e “impactadas obras DNIT”, solicitamos a reprogramação de todas estas inicialmente previstas no 7º e 8º ano, para o 9º ano de concessão, garantindo assim tempo hábil para as devidas adequações contratuais.*

*Neste contexto, considerando ainda os estudos de técnicos em andamento, conforme narrado no item 5.1.5, a saber, EVTEA para novas obras duplicação, foi solicitada a postergação em 1 das obras previstas para melhoria de 2 dispositivos existentes – correspondência TBR 1216/2014-SP. No entanto, retifica-se tal pleito, e solicitamos que essa também seja reprogramada para o 9º ano de concessão, como igualmente as demais pleiteado.*

*A reprogramação da obra de melhoria de acessos existentes - 2 unidades (tópico 5.1.5.A do PER) ocasiona um impacto negativo de 0,011% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.*

*5.1.4.A - Melhoria de Acessos Existentes - 23 Acessos - ocasiona um impacto negativo de 0,007% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.*

*5.1.9.B - Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - km 70,7 Avenida JK - ocasiona um impacto negativo de 0,042% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.*



5.1.14.A - Execução de Passarelas sobre Pista Dupla - km 70, km 75 e km 64,2 – ocasiona um impacto negativo de 0,007% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.

5.2.1.B - Duplicações (inclusive OAE's) - km 54,3 ao km 58,7 - ocasiona um impacto negativo de 0,056% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.

5.2.1.B - Duplicações (inclusive OAE's) - km 64 ao km 72,1 - ocasiona um impacto negativo de 0,007% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.

5.2.2.A - Execução de Terceiras Faixas - 21,6 km - km 99,8 ao km 161,8; 4,3 km - km 161,8 ao km 174,1 - ocasiona um impacto negativo de 0,031% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.”

## Comentários

38. Através da Deliberação nº 163, de 20 de maio de 2008, foi dada a autorização para a implantação de duplicação, entre o km 54,3 e o km 72,1, e travessias urbanas no município de São José do Rio Preto/SP na BR 153/SP, de interesse do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

39. Na tabela a seguir estão os itens que a Concessionária apresentou que serão impactados pelos estudos de novas duplicações e pelas obras do DNIT. São os seguintes:

5.	MELHORAMENTOS DA RODOVIA	Situação	Ano Previsto PER
5.1	MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS		
5.1.3	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples		
5.1.3.A	a) Km 50,3 ao Km 69,3 – região de S. J. Rio Preto	Impactada obras DNIT - parcialmente	9º
5.1.4	Melhoria de Acessos Existentes		
5.1.4.A	a) 23 Acessos	Impactada pelos estudos de novas duplicações	8º e 10º
5.1.5	Melhoria de Interseções Existentes		
5.1.5.A	a) 2 unidades	Impactada pelos estudos de novas duplicações	7º
5.1.5.B	b) 2 unidades	Impactada pelos estudos de novas duplicações	9º
5.1.9	Implantação de Trevo em Desnível. Com Alças, em Pista Dupla - Parcial		
5.1.9.B	b) Km 70,7 – Avenida JK	Impactada obras DNIT	7º
5.1.10	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Completo		
5.1.10.B	Km 55,7	Impactada obras DNIT	13º
	Km 76,3	Impactada pelos estudos de novas	13º

		duplicações	
	Km 86,1	Impactada pelos estudos de novas duplicações	13º
<b>5.1.12</b>	<b>Implantação de Passagens em Desnível Inferior Tipo Galeria</b>		
5.1.12.A	a) Km 58,8 – Av. N.S. da Paz	Impactada obras DNIT	10º
<b>5.1.14</b>	<b>Execução de passarelas sobre pista dupla</b>		
5.1.14.A	a) Km 70, Km 75; Km 64,2	Impactada obras DNIT	8º
<b>5.2</b>	<b>AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE</b>		
<b>5.2.1</b>	<b>Duplicações (inclusive OAE's)</b>		
5.2.1.B parcial	Km 54,3 ao Km 58,7	Serão realizadas pelo DNIT	7º
5.2.1.B parcial	Km 64 ao Km 72,1	Serão realizadas pelo DNIT	7º e 8º
<b>5.2.2</b>	<b>Execução de Terceiras Faixas</b>		
5.2.2.A	a) 21,6 Km – Km 99,8 ao Km 161,8; 4,3 Km – Km 161,8 ao Km 174,1	Impactada pelos estudos de novas duplicações	8º
5.2.2.B	b) 15,6 Km – km 0 ao Km 51,7; 16,4 Km – Km 182,7 ao Km 230	Impactada pelos estudos de novas duplicações	11º
5.2.2.C	c) 19,9 Km – Km 255,4 ao Km 334,5	Impactada pelos estudos de novas duplicações	13º

40. No PER, as obras de duplicações que serão executadas pelo DNIT estão no item 5.2.1.B – b) km 51,7 ao km 58,7; km 64 ao km 74,9; km 338,20 ao km 345,20.

41. Para melhor compreendermos o item em questão, segue o seu detalhamento na tabela abaixo:

5.	MELHORAMENTOS DA RODOVIA	Situação	Ano Previsto PER
<b>5.2</b>	<b>AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE</b>		
<b>5.2.1</b>	<b>Duplicações (inclusive OAE's)</b>		
5.2.1.B parcial	Km 51,7 ao Km 54,3	TAC	Não se aplica
5.2.1.B parcial	Km 54,3 ao Km 58,7	Obra do DNIT	
5.2.1.B parcial	Km 64 ao Km 72,1	Obra do DNIT	
5.2.1.B parcial	Km 72,1 ao Km 74,9	A ser realizada	7º e 8º ano
5.2.1.B parcial	Km 338,20 ao Km 345,20	TAC	Não se aplica

42. As obras que estão no TAC não são objeto de análise para revisão de cronograma no âmbito da Revisão Ordinária e Extraordinária, portanto, não serão abordados.

43. Em 21/03/2014, a GEINV respondeu a Carta da Concessionária TBR 128/2014-SP a qual solicitava autorização da ANTT para a elaboração

de estudos técnicos e projetos visando propor a realocação de recursos das obras de duplicação que serão executadas pelo DNIT. Por meio do Ofício nº 358/2014/GEINV/SUINF solicitamos que a Concessionária apresentasse o estudo com base no Estudo de Nível de Serviço da Rodovia.

44. Por meio da Carta TBR 671/2014-SP, de 04/04/2014, a Concessionária alegou que os trechos elegíveis no Estudo de Nível de Serviço para aumento de capacidade superam, em extensão, o trecho que será executado pelo DNIT. Em resposta, através do Ofício nº 653/2014/GEINV/SUINF, de 20/05/2014, a GEINV sugeriu um trecho para ser duplicado (Km 36,9 ao Km 51,7).

45. Por fim, a Concessionária respondeu através da Carta TBR 1088/2014-SP, em 05/06/2014, que queria realizar o estudo em toda a rodovia para então escolher o melhor trecho.

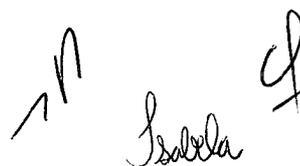
46. A elaboração do estudo de viabilidade de duplicação pela Concessionária foi autorizada por meio do Ofício nº 1614/2014/SUINF, em 06/06/2014.

47. Cabe lembrar que o saldo de 14,8 Km de duplicação citado na proposta da Concessionária, são os 12,5 Km que serão realizados pelo DNIT mais 2,3 Km que foram executados a menos quando da realização da obra do Km 74,9 ao Km 99,8 - item 5.2.1.A do PER - que na verdade foi do Km 76,2 ao Km 98,8, pois os demais trechos já haviam sido duplicados pelo DNIT.

### Proposta da SUINF

48. Os estudos para a Concessionária propor o trecho a ser duplicado em substituição àqueles que serão executados pelo DNIT ainda estão sendo realizados. Só após a aprovação do novo trecho, a Concessionária irá apresentar o projeto funcional, o projeto executivo, e depois a Agência terá o prazo de 2 (dois) meses para a análise. Até a conclusão dessas etapas calcula-se o prazo de 8 (oito) meses. Ainda, é necessário considerar o prazo para o licenciamento ambiental, que estima-se em 12 (doze) meses (iniciando após a definição do trecho). Portanto, consideramos aproximadamente o prazo de 12 meses para o início das novas obras de duplicação, contando a partir de janeiro/2015. Temos que o 9º ano concessão inicia-se em fevereiro/2016, desse modo, estima-se o início das obras no 9º ano.

49. Diante o exposto, quanto aos trechos a serem duplicados pelo DNIT, propõe-se a alteração do texto do PER, excluindo-os do item existente (5.2.1.B) e substituindo-os por um novo item com a quilometragem equivalente (12,5 Km) com previsão de execução para o 9º ano, conforme mostrado a seguir:



**"5.2.4 Cronograma de Execução - Duplicações (inclusive OAE's):**  
(...)

~~- Km 51,7 ao Km 58,7 = 7 Km; Km 64 ao Km 74,9 = 10,9 Km e Km 338,2 ao Km 345,2 = 7 Km com execução prevista no 7º e 8º anos.~~

- Km 51,7 ao Km 54,3 - 2,6 Km; Km 72,1 ao Km 74,9 - 2,8 Km e Km 338,20 ao Km 345,20 - 7,0 Km com execução prevista no 7º e 8º anos;

- 12,5 Km (a definir) com execução prevista no 9º ano.<sup>1</sup>"

50. Nota-se que o prazo de execução para os trechos previstos no TAC foram mantidos.

51. Apresentamos a seguir a tabela com os valores do item 5.2.1.B, separados por trecho e com o valor equivalente às suas respectivas extensões:

ITEM	DESCRIÇÃO	EXTENSÃO	VALOR (R\$)	CRONOGRAMA PROPOSTO
5.2.1.B (parcial)	Km 51,7 ao Km 54,3	2,6 Km	4.352.702,63	42% no 7º ano e 58% no 8º ano
5.2.1.B (parcial)	Km 72,1 ao Km 74,9	2,8 Km	4.687.525,91	50% no 7º ano e 50% no 8º ano
5.2.1.B (parcial)	Km 338,20 ao Km 345,20	7,0 Km	11.718.814,78	7º ano
5.2.1.B (parcial)	A definir	12,5 Km	20.926.454,97	9º ano
<b>TOTAL</b>		<b>24,9 Km</b>	<b>41.685.498,29</b>	

52. Com a alteração do texto do PER e com base na tabela anterior, propõe-se os seguintes cronogramas físico-financeiros:

Cronograma físico-financeiro para o item 5.2.1.B - Km 51,7 ao Km 54,3; Km 72,1 ao Km 74,9 e Km 338,20 ao Km 345,20 (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
I	FO	41.685.498,29	-	30.625.837,70	11.049.660,59	-

<sup>1</sup> Redação dada pela 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária do PER, aprovada pela Resolução n.º X.XXX, de xx.xx.xxxx.

II	FO	21.438.609,39	-	14.460.721,60	6.977.887,79	-
III	FO	20.759.043,32	-	15.890.712,84	4.868.330,48	-

Legenda:

I - Cronograma vigente

II - Cronograma proposto pela Concessionária

III - Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

Cronograma físico-financeiro para o novo item 5.2.1.D - 12,5 Km (a definir) (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
I	FO	-	-	-	-	-
II	FO	20.246.888,90	-	-	-	20.246.888,90
III	FO	20.926.454,97	-	-	-	20.926.454,97

Legenda:

I - Cronograma vigente

II - Cronograma proposto pela Concessionária

III - Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

53. A seguir apresentamos as obras previstas no 7º e 8º ano de Concessão que estão no trecho a ser duplicado pelo DNIT:

ITEM	DESCRIÇÃO	ANO PREVISTO PER
5.1.9	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial	
5.1.9.B	b) Km 70,7 - Avenida JK	7º
5.1.14	Execução de passarelas sobre pista dupla	
5.1.14.A (parcial)	a) Km 70 e Km 64,2	8º

54. Quanto à implantação de trevo em desnível com alças, em Pista Dupla - Parcial Km 70,7 - Avenida JK propõe-se a manutenção do cronograma pelo fato da Concessionária não ter apresentado motivos que comprovem a impossibilidade de execução da obra anteriormente ou paralelamente à execução da obra de duplicação do DNIT.

55. Quanto à execução de passarelas sobre pista dupla nos Km 70, Km 75 e Km 64,2 - item 5.1.14.A - informamos que não há interferência com as obras de duplicação a serem realizadas pelo DNIT e vice-versa.

56. Portanto, não aceitamos a proposta da Concessionária para estes itens e propomos a manutenção do cronograma, conforme apresentado a seguir:

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.B (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
I	FO	5.390.517,77	-	5.390.517,77	-	-

*Isabela*

II	FO	5.390.517,77	-	-	-	5.390.517,77
III	FO	5.390.517,77	-	5.390.517,77	-	-

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.14.A (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
I	FO	5.390.517,77	-	-	1.765.445,97	-
II	FO	5.390.517,77	-	-	-	1.765.445,97
III	FO	5.390.517,77	-	-	1.765.445,97	-

Legenda:

I – Cronograma vigente

II- Cronograma proposto pela Concessionária

III – Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

57. Quanto à proposta de reprogramação para o 9º ano das obras Impactadas pelos estudos de novas duplicações, especificamente no que diz respeito ao item 5.1.5.A, negamos o pedido por ainda estarem em estudo os trechos passíveis de duplicação. Após a aprovação dos novos trechos o projeto executivo será elaborado para a análise e aprovação. Desse modo, o início das obras de duplicação dos novos trechos levará muito tempo. Portanto, os prazos para essas obras permanecem os estabelecidos no PER.

**Obras da Serra de Marília – Km 273 a Km 276 da Rodovia BR 153/SP**

### Proposta da Concessionária

58. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“De acordo com a Ação Civil Pública, processo de nº 0016726-10.1993.403.6100, do Ministério Público Federal, no qual tanto a ANTT como a Transbrasiliana foram inseridas como parte, foi designada a execução das obras para readequação da contenção tida como instável na BR-153/SP, denominada Serra de Marília, ou Serra da Torre, ou Serra do Mirante.*

(...)

*Resta ainda, a necessidade de reequilibrar economicamente o contrato de concessão da Transbrasiliana, visto que tal obrigação não prevista inicialmente recaiu sob sua responsabilidade.*

(...)

*Handwritten signatures and initials.*

*A obra foi realizada em 2 etapas, os valores a serem considerados em termos da 1ª etapa e 2ª etapa são de R\$ 3.312.552,75 e R\$ 383.305,34, respectivamente, a preços de julho de 2007. No caso da 1ª etapa o valor é alocado, como de fato ocorreram as obras, para 4º ano da concessão. A 2ª etapa teve sua execução no 6º e 7º ano da concessão, sendo R\$ 282.385,90 (73,67% no 6º ano) e R\$ 100.919,44 (26,33% no 7º ano)”.*

## **Proposta da SUINF**

59. No que concerne à solicitação da Transbrasiliana, por não ter novo argumento, reiteramos a análise exposta na Nota Técnica nº 23/2011/GEINV/SUINF, de 22/11/2011, que trata da 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão:

*“Consta no Anexo XIV do Edital de Concessão, um Relatório Ambiental Sintético RODOVIA: BR-153 SP – LOTE 01 (disponível no site da ANTT), no qual estão listados uma erosão e escorregamento no Km 275,1 – fls. 23 (6.5.2.1 Passivos Ambientais ocorrentes internamente à Faixa de Domínio, cuja recuperação será responsabilidade da Concessionária) e fls. 62 (6.5.3.1 Inventários dos Passivos Ambientais). Justamente nesse local, existem blocos de rocha soltos a serem retirados ou atirantados, conforme o Projeto Executivo de Proteção da Encosta na Serra do Mirante, km 275,000 da BR-153/SP, encaminhado pela Carta TBR 202/2011 – LINS, de 03/06/2011.*

*O Relatório de Cadastro de Passivos Ambientais na Rodovia BR-153/SP, elaborado pela concessionária e encaminhado mediante a Carta TBR – 75/2008/SP, de 14/10/2008, indica que no Ponto 53 (km 275+300) a única instabilidade verificada foi a falta de cobertura vegetal, não tendo sido citados outros locais entre os km 274 + 600 e 275+ 400 com ocorrência de passivos ambientais.*

*Dessa forma, entende-se que não cabe reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão, pois a situação de instabilidade do talude que acarretou as obras de proteção eram do conhecimento da Concessionária quando da elaboração de sua Proposta Comercial. Os passivos ambientais de responsabilidade da Concessionária que não foram incluídos no PER são tratados no âmbito do item “Recuperação da Rodovia.”*

## **Construção de dispositivo na altura do Km 339 para novo acesso a Faculdade FIO**

### **Proposta da Concessionária**

60. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“O ofício TBR nº 1072/2014 enviado e protocolado na ANTT em 03 de junho de 2014, apresenta uma solução de implantação de novo retorno para atender os alunos da Faculdade FIO nas proximidades do Km 339. Conforme constou na mencionada correspondência os recursos estimados para essa implantação em valores de julho de 2007 são de R\$ 3.879.464,07, com a seguinte programação de ocorrência que seria*

*inserida no Fluxo de Caixa Marginal (FCM): no 8º ano de concessão serão executadas 70% das intervenções que representa R\$ 2.715.624,85 e no 9º ano da concessão os 30% restantes que representam R\$ 1.163.839,22 a preços de julho de 2007.”*

## **B - Proposta da SUINF**

61. A construção do novo dispositivo na altura do Km 339 para acesso a Faculdade FIO ainda está em análise nesta Agência.
62. Por ainda não termos uma definição sobre o assunto, propomos não inserir esta obra no PER.

## **Execução de Drenagem em Diversos Trechos da Rodovia BR-153/SP**

### **Proposta da Concessionária**

63. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“Ao longo do ano de 2012 a Transbrasiliana enviou diversos projetos de drenagem para apreciação e aprovação da ANTT, para ser executado ao longo da Rodovia BR 153/SP, conforme as correspondências da Transbrasiliana 745/2012 e 805/2012. No encaminhamento daqueles projetos as correspondências citavam explicitamente que metade da erosão existente na faixa de domínio era causada por contribuição proveniente de áreas externas e do lindeiro, enquanto o restante era gerado pela própria rodovia. Em outros, mencionava-se claramente que as causas da erosão eram atreladas ao município. Na ocasião solicitava-se verificação das atribuições quanto aos custos incorridos, de forma estabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Esses projetos de drenagem estão localizados nos seguintes subtrechos da Rodovia BR 153/SP km 31+ 300 na região de Nova Granada, Km 112 + 900m – José Bonifácio, km 124 + 500 m Ubarana, km 161 + 500 m Ourinhos, km 345 + 476 Ourinhos.*

*Conforme constante nos ofícios da Transbrasiliana TBR 745/2012 e TBR 805/2012, também autorizado pelo memorando circular nº 167/2011 GEINV/SUINF, os investimentos estimados com essas intervenções em preços de julho de 2007 e os impactos de cada tópico são:*

*km 31+ 300 na região de Nova Granada, com valor de R\$ 779.563,77 e ocasiona um impacto positivo de 0,163% em relação à Tarifa Básica de Pedágio;*

*km 112 + 900m José Bonifácio, com valor de R\$ 163.242,24 e ocasiona um impacto positivo de 0,034% em relação à Tarifa Básica de Pedágio;*

*km 124 + 500 m Ubarana, com valor de R\$ 161.436,17 e ocasiona um impacto positivo de 0,026% em relação à Tarifa Básica de Pedágio;*

*km 161 + 500 m, com valor de R\$ 136.434,35 e ocasiona um impacto positivo de 0,031% em relação à Tarifa Básica de Pedágio;*

*km 345 + 476 Ourinhos, com valor de R\$ 174.080,57 e ocasiona um impacto positivo de 0,039% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.”*



## Comentário

64. De acordo com o estipulado no PER, no item 1.2.4.1 – Recuperação de Sistemas de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes, “nesta fase, deverão ser realizados os serviços de restauração e aumento da eficiência (grifo nosso) 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. 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”.

65. Portanto, devemos observar que existe a previsão contratual de ampliação do sistema de drenagem da rodovia na fase de recuperação e que, quando o fato causador tem origem fora da faixa de domínio, a concessionária deve notificar os possíveis responsáveis para resolução dos problemas.

## Proposta SUINF

66. Diante do exposto, por ser esta uma obrigação da Concessionária, este pleito não pode ser aceito.

## Execução de Drenagem Km 272 ao Km 279

### Proposta da Concessionária

67. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“O trecho da Rodovia entre o km 273 ao km 279 não apresenta atualmente qualquer problema de erosão decorrente da vazão da Rodovia. No entanto, a Secretaria de Agricultura e Abastecimento de Marília (SAA) entende que o processo de erosão verificado fora da faixa de domínio é causado pela drenagem superficial da Rodovia e, por isso, quer responsabilizar a Concessionária por tais problemas ambientais e impor que esta realize obras de drenagem.*

*O laudo técnico elaborado por consultoria especializada contratada pela Concessionária comprova que, diferentemente do alegado pela SAA, os passivos registrados fora da faixa de domínio não foram causados pela vazão gerada pela Rodovia e, tampouco, pela drenagem existente.*

*Assim, o sistema de drenagem em referido trecho não se encontra entre as obrigações contempladas no PER e no Contrato, de forma que sua execução deve ser considerada como melhoramento da rodovia a ensejar o devido reequilíbrio.*



*Tais projetos foram encaminhados para análise da ANTT, por meio da correspondência TBR 2251/2013-SP. O valor previsto em projeto para execução desta obra, à moeda de julho 2007, é R\$ 637.440,88, previsto para execução, mediante a aprovação da ANTT, no 8º ano de concessão."*

### **Proposta da SUINF**

68. No que concerne à solicitação da Transbrasiliana, reiteramos a análise exposta na Nota Técnica nº 23/2011/GEINV/SUINF, de 22/11/2011, que trata da 4ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão:

*"Trata-se de obra emergencial de recomposição do aterro e da pista devido à erosão do terrapleno no km 31+900, sentido norte da BR-153/SP, cujo início foi autorizado mediante o Ofício n.º 965/2011/GEINV/SUINF, de 15/06/2011. Conforme a Carta TBR – 158/2011 – Lins, de 05/05/2011, a elaboração do projeto e execução da obra decorreu do Termo de Registro de Ocorrência (TRO) nº 13265 emitido pela equipe de fiscalização da URSP/ANTT. A autorização emergencial deveu-se à necessidade de restabelecimento do corpo estradal na maior brevidade possível.*

*De acordo com o estipulado no PER, no item 1.2.4.1 – RECUPERAÇÃO de Sistemas de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes, "nesta fase, deverão ser realizados os serviços de restauração e aumento da eficiência (grifo nosso) 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. 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".*

*Assim sendo, entende-se que a obra em questão constitui um item de recuperação da rodovia, não passível de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão."*

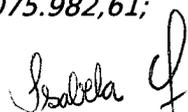
### **Medidas de Reequilíbrio em função de melhorias no pavimento da BR 153/SP – Trecho da Rodovia BR 153/SP do Km 255 ao Km 347**

#### **Proposta da Concessionária**

69. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*"Na 4ª Revisão a Transbrasiliana apresentou a necessidade de ao reequilíbrio, tendo como referência a carta TBR 243-SP/2011 de 18 de maio de 2011 enviada ao DNIT e a ANTT, onde consta avaliação técnica da intervenção realizada pelo DNIT no ano de licitação do lote de concessão da BR-153/SP no trecho compreendido entre o km 255 e o km 347, bem como as divergências entre o projeto e a execução, afetando conseqüentemente a durabilidade e qualidade do pavimento entregue a concessionária. A adequação do pavimento e da sinalização em trechos com intervenção prévia do DNIT soma o valor de R\$ 69.894.881,43, a preços de julho de 2007 e o cronograma de desembolsos foi o seguinte: *

*· No ano 1 o total investido em pavimentação foi de R\$ 9.075.982,61;*

- No ano 3 o total investido em pavimentação foi de R\$ 7.985.168,88;
- No ano 4 o total investido em pavimentação foi de R\$ 25.851.025,12;
- No ano 5 o total investido em pavimentação foi de R\$ 6.691.896,05; e
- No ano 6 o total investido em pavimentação foi de R\$ 20.290.808,77."

## Proposta da SUINF

70. No que concerne à solicitação da Transbrasiliana, apresentamos a análise exposta no Parecer Técnico nº 12/2014/CPROJ/SUINF, de 25/02/2014, que tratou do assunto em questão:

"(...)

### II – ANÁLISE

*A Instrução de Serviço DG/DNIT nº 11, de 16/09/2003, fls. 06-14 do processo nº 192388, que dispõe sobre as instruções para elaboração e apresentação dos Projetos Básicos a serem desenvolvidos no âmbito do PIR IV, estabelece que as intervenções do referido programa possuem soluções de caráter funcional. Já a Instrução de Serviço DIT/DNIT nº 01, de 15/09/2004, fls. 15-16 do processo nº 192388, ao conceituar o programa PIR IV, estabelece que ele consiste na recuperação funcional do pavimento, não caracterizando uma restauração ou reforço da estrutura existente.*

*Conforme as disposições do Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos do DNIT, o desempenho funcional se refere à capacidade do pavimento de satisfazer sua função principal, que é a de fornecer uma superfície com serventia adequada em termos de qualidade de rolamento. Assim, uma falha funcional do pavimento é, na definição do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários do DNIT, a condição em que um pavimento deixa de oferecer o desempenho previsto, resultando desconforto para o usuário e solicitações adversas ao veículo.*

*O referido Manual estabelece que o desempenho estrutural se refere à capacidade de um pavimento em manter sua integridade estrutural, sem apresentar falhas significativas. O citado Glossário define uma falha estrutural do pavimento como a condição em que ele deixa de ter capacidade de suportar cargas, por ter havido ruptura de um ou mais de seus componentes.*

*Estabelecida a diferenciação entre as intervenções de caráter funcional e as de cunho estrutural em um pavimento, resta enquadrar em tais conceitos as obras aqui discutidas.*

*De acordo com o relatório de análise do pavimento elaborado pela empresa Pavesys Engenharia de Pavimentos, fls. 25-50 do processo nº 192388, os serviços originalmente previstos nos contratos do DNIT para os três lotes consistiam originalmente de:*

- *Execução de reparos localizados em cerca de 3,5% da área da pista, envolvendo substituição do revestimento em CBUQ existente;*
- *Fresagem e reposição de 3 cm do revestimento existente em CBUQ, dentro de cerca de 60km do lote;*
- *Reciclagem do revestimento e de 15 cm da camada de base, com acréscimo de novo revestimento em CBUQ (5cm), em cerca de 26km de extensão.*

*Tais serviços envolvem reparos localizados, substituição de camadas degradadas com recapeamentos esbeltos, além de reconstruções localizadas. Desta forma, conforme a definição do DNIT, eles se enquadram nas intervenções funcionais.*

*O item 1.2.1 do PER, ao tratar dos serviços de recuperação da rodovia, estabelece que a recuperação do pavimento flexível compreenderá, fundamentalmente:*

- Execução dos reparos localizados necessários, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complemento ao tratamento iniciado nos trabalhos iniciais;*
- Reforço estrutural do pavimento existente;*
- Eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambas a indiquem, não recomendando o reforço do pavimento existente; e*
- Restauração ou recomposição dos acostamentos existentes.*

*Neste caso, as principais diferenças estão no reforço estrutural do pavimento existente e na eventual reconstrução de alguns segmentos, o que faz com que tais serviços se caracterizem como intervenção de cunho estrutural.*

*Além disso, o item 1.2.1.3 do PER estabelece os parâmetros de desempenho a serem seguidos ao longo da fase de recuperação da rodovia, do 1º ao 5º ano de concessão.*

*Desse modo, é notória a diferença técnica entre os serviços contratados pelo DNIT, no âmbito do PIR IV, e os serviços de obrigação da Concessionária, na fase de recuperação do pavimento. Enquanto que os primeiros tratam de soluções de caráter funcional, os últimos englobam serviços de cunho funcional e estrutural.*

*Com isso, fica evidente a obrigação da Concessionária de ter previsto, em sua proposta técnica, as obras de cunho estrutural a serem realizadas na fase de recuperação da rodovia, não cabendo a alegação de que ela não havia previsto nenhuma intervenção nos primeiros cinco anos da Concessão.*

*A Concessionária, ao trabalhar em sua proposta, percorreu os trechos que seriam objeto da Concessão. Tanto assim que assinou o Contrato de Concessão, que em seu item 4.3 pactua que não cabe 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, ressalvado o previsto no item 5.31 (que trata dos passivos ambientais) do Edital, sendo de sua responsabilidade a vistoria do trecho concedido, bem como o exame de todos os projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes, quando da apresentação de sua proposta no leilão.*

*O DNIT afirmou que os serviços por ele contratados foram executados adequadamente, não havendo vícios construtivos.*

*O relatório técnico de medição dos parâmetros funcionais do segmento da BR-153/SP, do km 255+000 ao km 347+700, elaborado pela empresa Pavesys Engenharia de Pavimentos, afirma que a condição funcional foi avaliada em novembro/dezembro de 2010. Dado que o contrato do DNIT com a empresa Construtora Sanches Tripolini Ltda. foi assinado em 13/11/2006, e que o PIR IV estabelecia que as intervenções de recuperação deveriam ser realizadas no primeiro ano da vigência do contrato, resta que a avaliação funcional mencionada no relatório foi efetuada cerca de 3 (três) anos após a obra contratada pelo DNIT. Nesse período, é razoável supor que a degradação natural do pavimento continuou, e que houve mudanças nas características funcionais da via. Desta forma, não há como comprovar*



*que tenha havido algum tipo de equívoco por parte do DNIT ao receber a obra.*

*Além disso, não há como caracterizar o ocorrido como um caso fortuito ou uma interferência imprevista, pois a Concessionária tinha pleno conhecimento dos limites contratuais dos serviços contratados pelo DNIT, e tinha conhecimento técnico para avaliar que tais serviços não a eximiriam da fase de recuperação da rodovia, conforme as exigências do PER e do Contrato de Concessão.*

### **III – CONCLUSÕES**

*Assim, considerando o exposto acima, entendo que o serviço executado pelas empresas contratadas pelo DNIT possui características técnicas diferentes das demandadas nos serviços da fase de recuperação do pavimento prevista no PER, não havendo razão para a não previsão de obras de cunho estrutural nos primeiros cinco anos da Concessão.*

*Entendo, também, que não cabe análise da solicitação de execução de uma eventual garantia, pois não restou comprovado que os serviços contratados pelo DNIT tenham sido mal executados, nem que a rodovia tenha sido entregue à Concessionária com vícios construtivos.*

*Entendo, por fim, que a alegação da Concessionária de ter ocorrido gasto superior ao previsto é decorrente de desconhecimento das características da rodovia e dos projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes, se enquadrando no item 4.3 do Contrato.*

*(...).”*

71. Dessa forma, entende-se que não cabe reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão.

## **6.3 – SISTEMA DE CONTROLE DE TRÁFEGO**

### **Item 6.3.3.1.8 – Sistema de Controle de Velocidade (operação)**

#### **Proposta Concessionária**

72. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“Obedecendo ao quantitativo de faixas a serem monitoradas previstas no PER, a saber, 16, foram definidos 13 pontos para implantação dos equipamentos. Ocorre que, para um dentre estes 13 pontos, vislumbrando a monitoração de 16 faixas, se fez necessário acrescentar mais um equipamento, perfazendo o total de 17 faixas monitoradas.*

*Ademais, em resposta a solicitação do ofício nº 1067/2012/GEINV/SUINF, de 11/06/2012, foi apresentado novo estudo para implantação de novos medidores de velocidade na BR 153/SP. Tal envio foi registrado pela correspondência TBR 592/2012-SP, de 04/11/2012, para devidas análises e revisão do PER.*



*Esta nova proposta conclui a necessidade de acréscimo de 14 novos equipamentos, visando a monitoração de 15 novas faixas da Transbrasiliana, e consente com a expectativa de atuação da concessionária em locais caracterizados como "pontos críticos".*

*Em decorrência das 16 faixas a serem monitoradas e os 13 equipamentos, o valor previsto no Fluxo de Caixa Original (FCO) é de R\$ 1.461.042,81, atualmente o PER considera um valor de R\$ 91.315,18 por faixa por ano. A partir do 6º ano de concessão estamos solicitando a inclusão de 1 faixa, já implantada, medida que requer o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato via FCM e que ocasiona um impacto positivo de 0,276% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.*

*Ainda, em decorrência da inclusão de 15 novas faixas a serem monitoradas, o valor a ser adicionado é de R\$ 91.315,18 por faixa/ano a partir do 8º ano de concessão, totalizando um acréscimo de R\$ 1.369.727,70/ano, também reequilibrado via FCM o que ocasionam um impacto positivo de 3,377% em relação à Tarifa Básica de Pedágio."*

### **Proposta da SUINF**

73. Na Rodovia BR-153/SP, encontram-se instalados os equipamentos de controle de velocidade previstos no PER, porém até o presente momento não estão em operação. Visando viabilizar a operação dos dispositivos, foi assinado o 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 008/2008, em que foram fixadas as responsabilidades da ANTT, Concessionárias e PRF.

74. Diante disso, com o início da operação dos dispositivos será possível avaliar a eficiência dos mesmos, bem como o impacto sobre a operação da rodovia como um todo. Segundo o CONTRAN, o prazo para reavaliação da operação dos dispositivos é de 1 ano.

75. Diante disso, propomos não incluir, neste momento, a instalação de novos equipamentos de controle de velocidade, que, uma vez comprovada sua eficiência e necessidade, poderá se dar em oportunidades futuras.

## **6.6 – SISTEMA DE COMUNICAÇÃO**

**Item 6.6.1.2 – Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas - Telefonia de Emergência - Call Boxes**

**Item 6.6.2.2 – Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistema - Telefonia de Emergência - Call Boxes**

**Item 6.6.3.1.2 – Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas - Telefonia de Emergência - Call Boxes**

**Item 6.6.3.2.2 – Conservação - Telefonia de Emergência - Call Boxes**

**Proposta Concessionária**



76. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“Conforme último ofício circular que trata do assunto em questão, enviado pela ANTT, qual seja, ofício circular nº 006/2014/GEINV/SUINF, de 30/07/2014, foi solicitada a apresentação de propostas alternativas para complementação dos sistemas já existentes nas rodovias integrantes da Segunda Etapa de Concessão Federal, com o intuito de substituir a implantação dos fones de emergência, “callbox”, naquelas rodovias.*

*No entanto, devido ao prazo necessário para apresentação de tais estudos, tornou-se prejudicado vincular a análise de tal item na presente proposta de revisão ordinária e extraordinária do PER.*

*Desta forma, propõem-se a postergação de 1 ano para este item contratual, passando então do 7º ano para o 8º ano de concessão, viabilizado o término das análises e discussões finais que se fizerem necessárias com a Agência, para equalização da melhor proposta a ser implementada na BR 153/SP e demais rodovias federais, e conseqüente adequação contratual.*

*A alteração na data de implantação dos Callbox (tópicos 6.6.1.2, 6.6.2.2, 6.6.3.1.2 e 6.6.3.2.2) ocasionam um impacto negativo de 0,032% em relação à Tarifa Básica de Pedágio.”*

#### **Proposta da SUINF**

77. Primeiramente, informamos que este assunto encontra-se em análise na GEINV/SUINF, quando será apresentada uma proposta que contempla todas as Concessionárias administradas pela ANTT.

78. De toda a forma, propomos manter a execução do item no 7º ano concessão. Eventual não execução do mesmo será quando da apuração das inexecuções contratuais ao término do ano concessão.

#### **Antenas – nova resolução ANTT**

#### **Proposta Concessionária**

79. Quanto ao assunto em questão, a Concessionária apresentou a seguinte proposta:

*“Em 17/02/2014 foi publicada a Resolução ANTT nº 4.281/2014, que dispõe sobre as normas para a padronização, implementação e operação do sistema de Arrecadação Eletrônica de Pedágio nas rodovias federais reguladas pela ANTT.*

*Conforme regradada pela referida resolução, foi estabelecido o prazo de 120 dias para adequação do sistema após a publicação da resolução.*

*Assim procedeu a Transbrasiliana, e que precisou adquirir o software módulo de interoperabilidade da COMPSIS, que é integradora de sistemas de arrecadação da empresa. Desta forma as cotações apresentadas para reequilíbrio econômico, no que se refere ao módulo e computadores de via*

tornou-se restrito a sistema já implantado no sistema de arrecadação, sendo:

- Módulo de interoperabilidade – COMPSIS;
- Computadores de via completos;
- Leitores de frequência (antenas) que operam na frequência 915MHz;
- Substituição das placas com a informação das operadoras;

Tais custos não estavam previstos inicialmente, os quais apresentamos abaixo (valores de julho/2014, executados no 7º ano de concessão):

SERVIÇO	EMPRESAS	ORÇAMENTO (R\$)	ORÇAMENTO (US\$)*	MENOR ORÇAMENTO (R\$)
Software do Módulo de Interoperabilidade	Compisis	356.973,46	-	356.973,46
Computadores de Via completos	Advantech Brasil	245.866,15	-	236.267,12
	SDC Engenharia	236.267,12	-	
Antenas e Acessórios	BRId	189.460,80	84.960,00	189.460,80
	3M	337.750,45	151.457,60	
	DBTrans	240.489,60	-	
Placas Verticais	Alta Noroeste	144.625,34	-	144.625,34
	Pavilux	164.968,00	-	
	More	158.808,50	-	
		<b>TOTAL A REEQUILIBRAR</b>		<b>927.326,72</b>

(\*) US\$ = R\$ 2,23

A inclusão de R\$ 622.190,44 (a preços de julho de 2007) referentes aos gastos com a padronização, implementação e operação do sistema de Arrecadação Eletrônica de Pedágio ocasiona um impacto positivo de 0,032% em relação à Tarifa Básica de Pedágio."

### Proposta da SUINF

80. Informamos que esse assunto ainda está em análise nesta Agência, principalmente no que diz a necessidade de novos investimentos pelas Concessionárias em função da publicação da Resolução ANTT nº 4.281/2014.

81. Sendo assim, por ainda não termos uma definição sobre o assunto, propomos não inserir esse custo no PER.

## 6.3 – SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO

### Item 6.5.1.2 – Implantação das edificações – Balança Móvel (investimento)

#### Proposta SUINF

82. O item 6.5.1.2 - Implantação das Edificações - Balança Móvel é um item do TAC e o seu cronograma não poderá ser alterado. Porém, propomos a correção do cronograma pelo fato de no TAC este item já estar programado para o 8º ano concessão.

*M. Sabela*

83. Portanto, propõe-se a alteração do cronograma previsto, conforme mostrado a seguir na linha III das tabelas:

Cronograma físico-financeiro para o item 6.5.1.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)

	Fluxo	TOTAL DO ITEM	ANO CALENDÁRIO (ANO DE CONCESSÃO)			
			Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8
I	FO	6.116.344,61	-	-	6.116.344,61	-
II	FO	-	-	-	-	-
III	FO	6.116.344,61	-	-	-	6.116.344,61

Legenda:

I - Cronograma vigente

II - Cronograma proposto pela Concessionária

III - Cronograma proposto ANTT - Revisão Extraordinária

84. Assim, propõe-se a alteração do texto do PER, conforme descrito a seguir:

#### ***“6.5.4 Cronograma de Execução***

#### ***IMPLANTAÇÃO DAS EDIFICAÇÕES***

*Os serviços relativos à implantação das edificações dos Postos de Pesagem Móveis, deverão se dar até no 7º 8º ano.<sup>2</sup>”*

### **III - Planilha Resumo dos Itens Alterados na 7º Revisão Extraordinária**

#### **OBRAS E SERVIÇOS INCLUÍDOS NO PER (Fluxo Marginal)**

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
-	Nenhum	-	-	-

#### **OBRAS EXCLUÍDAS DO PER**

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
	Nenhuma			

#### **OBRAS POSTERGADAS (sem considerar Inexecuções e TAC)**

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
5.2.1.D	d) 12,5 Km (a definir)		9º	20.926.454,97
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações		7º	12.408.212,93

\*Justificativas descritas no corpo do texto

<sup>2</sup> Redação dada pela 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária do PER, aprovada pela Resolução n.º X.XXX, de xx.xx.xxxx.

#### IV - Conclusão

85. Considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-financeiro Plurianual da Concessão da Rodovia Transbrasiliana, BR-153/SP, e a alteração do texto do PER, conforme apresentado.