

## RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 127/2012

### 1. Introdução

A rodovia BR-116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre/MG integra a 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase I, constante do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, e está prevista no Programa Nacional de Desestatização PND, pelo decreto nº. 2.444, de 30 de dezembro de 1997, ao qual foi alterado pelos Decretos nº 5.432/2005 e nº 6.892/2009, que integra o Programa de Investimentos em Logística lançada pelo governo federal em 15/08/2012.

Os Estudos, desenvolvidos pelo BNDES, foram submetidos à apreciação pelo Tribunal de Contas da União em 2008, que emitiu o Acórdão nº 682/2010-TCU-Plenário, determinando ajustes no projeto. Em 17/08/2012, após novos levantamentos na rodovia e alterações na modelagem da concessão, o BNDES entregou os estudos reformulados e atualizados à ANTT.

O projeto consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade da rodovia. O sistema rodoviário tem extensão de 816,7 km, no trecho que se inicia na divisa com o Estado da Bahia, próximo ao município de Divisa Alegre, Estado de Minas Gerais, até a divisa com o Estado do Rio de Janeiro, próximo ao município de Além Paraíba, no estado de Minas Gerais, incluindo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais ou locais, ciclovias, 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 Programa de Exploração da Rodovia – PER, elaborado pela GEROR a partir das informações obtidas dos estudos, prevê a realização de trabalhos iniciais de recuperação emergencial da rodovia, com duração de um ano. A rodovia, atualmente em pista simples em 815 km de seus 816,7 km, deverá ser totalmente duplicada até o final do 5º ano da concessão. A cobrança de pedágio iniciará apenas após a conclusão dos trabalhos iniciais e após a conclusão de 10% das obras de duplicação previstas até o 5º ano, além da implantação das praças de pedágio. A concessão prevê ainda a construção de 26,7 km de vias marginais à rodovia em trechos urbanos.

A análise dos relatórios dos estudos e das memórias de cálculo dos investimentos, custos operacionais e da projeção de tráfego da rodovia permite constatar que os mesmos são consistentes, foram realizados a partir das melhores práticas de engenharia e de modelagem econômico-financeira e seguem as diretrizes definidas pelo Ministério dos Transportes e pela ANTT.

## **2. Objetivo**

Foi realizada Audiência Pública presencial no dia 5 de setembro de 2012, em Belo Horizonte e dia 13 de setembro, em Brasília, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 127/2012, com período para envio de contribuições das 9 horas do dia 22 de agosto de 2012 até às 18 horas do dia 21 de setembro de 2012. A audiência teve por objetivo colher contribuições aos estudos de viabilidade técnica e econômica para Concessão da rodovia BR-1116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre/MG.

## **3. Justificativa**

Compete à ANTT regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura rodoviária concedida. Desta forma, a Audiência Pública se impõe em respeito à Resolução nº 3.705/2011:

*“Art. 2º Para fins desta Resolução são instrumentos de Participação e Controle Social:*

*(...)*

*IV – Audiência Pública: instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários.”*

## **4. Desenvolvimento**

A partir da análise e da constatação de que o projeto se apresenta potencialmente viável, sugere-se submeter os estudos de estruturação da concessão da rodovia BR-116/MG e o seu PER ao processo de participação social.

Em 05 de setembro de 2012, foi realizada Sessão Presencial da Audiência Pública nº 127/2012 em Belo Horizonte, para colher sugestões e contribuições sobre os estudos de viabilidade técnica e econômica do referido trecho rodoviário. A mesa diretora foi composta pelos servidores Mirian Ramos Quebaud e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Márcio Luis Galindo, representantes da Ouvidoria e PRG. A área técnica foi

representada pelo servidor Érico Reis Guzen, assim como a apresentação dos estudos para concessão da BR-116/MG.

Em 13 de setembro de 2012, foi realizada outra Sessão Presencial da Audiência Pública em Brasília. A mesa diretora foi composta pelos servidores Mirian Ramos Quebaud e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Jorge Alberto de Carvalho e Márcio Luis Galindo, representantes da Ouvidoria e PRG. A área técnica foi representada pelo servidor Érico Reis Guzen, assim como a apresentação dos estudos para concessão da BR-116/MG.

Após a Audiência nº 127/2012, foi realizada a análise das sugestões apresentadas pela equipe técnica/jurídica da ANTT, as quais estão respondidas no Anexo I.

Encontra-se, no Anexo II, o posicionamento do Ministério dos Transportes quando a algumas contribuições desta Audiência, delineando assim a modelagem apresentada no projeto de concessão da BR-116/MG.

## **5. Contribuições Recebidas**

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 127/2012, compreendido de 22 de agosto a 21 de setembro de 2012, foram recebidas 48 (quarenta e oito) contribuições, sendo 42 (quarenta e duas) contribuições por meio eletrônico, 5 (cinco) presenciais por meio oral e uma presencial por meio escrito.

As contribuições apresentadas são *ipsis litteris* às colocadas pelos contribuintes, e as respostas da área técnica encontram-se anexadas a este relatório.

## **6. Relação das instituições e pessoas que apresentaram manifestações**

- CCR S.A;
- Ecorodovias Infraestrutura e Logística S/A;
- Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais
- Isolux Corsán Participações em Infraestrutura Ltda;
- Polícia Rodoviária Federal;
- Triunfo Participações e Investimentos S.A;
  
- Alexandre Verona;
- Daniel Lyra;
- Douglas Kleinschmidt;
- Heleno Guimarães Carvalho;
- Iram Garcia de Almeida;
- José Araújo Silva;

- Luciana de Campos Maciel;
- Luciano Medrado
- Marcelo Cusinato;
- Marta Berzosa Bravo;
- Mathias Häusslein;
- Thales Pimenta Carvalho.

## **7. Considerações Finais**

Após análise das propostas enviadas à Comissão de Audiência Pública nº 127/2012 pelos interessados nos estudos de viabilidade técnica e econômica que versa sobre a concessão da BR-116/MG, essas foram analisadas tecnicamente pela ANTT, e as contribuições que foram aceitas serão incorporadas e, as alterações que se fizerem necessárias serão publicadas.

## **8. Conclusão**

Concluída a apreciação das manifestações recebidas por intermédio do processo de Audiência Pública nº 127/2012, cuja síntese encontra-se registrada no Anexo I, e considerando a necessidade de tornar público os seus resultados, propõe-se o encaminhamento do presente Relatório, bem como da Ata da Audiência para análise e aprovação da Diretoria e posterior divulgação.

Em 02 de outubro de 2012,

**LUCIANA FARIA CORTONESI**  
Secretária da Audiência Pública

**MIRIAN RAMOS QUEBAUD**  
Presidente da Audiência Pública

## **Anexo I**

### **Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 127/2012 e Considerações da Equipe Técnica**

**Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT**  
**(22 de agosto a 21 de setembro de 2012)**

**1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948925**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:**

O item 3.1.1.2 do PER da Rodovia BR-116 exige o número mínimo de 12m<sup>2</sup> de placas por quilômetro ao final dos trabalhos iniciais. Este quantitativo refere-se apenas a novas placas a serem reinstaladas ou poderão ser consideradas também as placas preexistentes em bom estado de conservação?

**Resposta da área técnica:**

O quantitativo mínimo estabelecido no texto do PER refere-se à soma da área das placas a serem instaladas e da área das placas a serem reparadas.

**2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948942**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No item 3.1.1.2 do PER da BR-116 está previsto a reposição de marcos quilométricos na fase de trabalhos iniciais. Deverá ser considerado PNV 2006, conforme referência do próprio PER, ou a versão mais recente deste Plano Nacional de Viação?

**Resposta da área técnica:**

Nos Trabalhos Iniciais, são previstos serviços de adição e reparo de placas para atingimento de quantitativo mínimo sem, no entanto, estabelecer a reposição completa dos marcos quilométricos na rodovia. A atualização dos marcos quilométricos da rodovia conforme a versão mais recente do Sistema Nacional de Viação em vigor é parâmetro de desempenho do final da fase de Recuperação, quando deverá estar implantada a sinalização definitiva da RODOVIA, de acordo com o projeto executivo elaborado nos Trabalhos Iniciais.

**3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948945**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Qual o quantitativo mínimo, em extensão, de barreiras de concreto do tipo New Jersey e de defensas metálicas a serem implantadas na fase de trabalhos iniciais nos termos do item 3.1.1.2 (dispositivos de segurança)?

**Resposta da área técnica:**

Não há definição de quantitativo mínimo para os dispositivos no PER. Os serviços devem atender aos parâmetros de desempenho definidos no item 4.1.2.3 do PER.

#### 4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948955

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Qual a largura dos aceiros exigidos pelo item 3.1.1.6 do PER? Estes elementos são imprescindíveis para a aceitação da fase de trabalhos iniciais?

**Resposta da área técnica:**

O item 4.1.6.2 estabelece que a largura mínima dos aceiros é de 2 m. Quanto à aceitação, uma vez que o item 4.1.6.3 especifica que todas as cercas da RODOVIA deverão estar reposicionadas, complementadas e recuperadas ao fim dos Trabalhos Iniciais, e que os aceiros fazem parte de sua composição, os elementos em questão farão parte da aceitação dos Trabalhos Iniciais.

#### 5. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948958

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Os serviços de reforma e recuperação previstos no item 3.1.1.7 envolvem a adequação a todos os itens previstos na Instrução de Serviço/DG n. 01, de 18 de fevereiro de 2009, inclusive quanto a ampliação de pátios, se houver necessidade?

**Resposta da área técnica:**

Os postos de pesagem devem estar aptos às funcionalidades e padrões de operação exigidos no PER. Em relação a seus pátios, os itens 4.8.9.2 e 4.8.9.3 do PER estabelecem:

*"Os postos de pesagem fixos deverão ter dimensões compatíveis com o fluxo de tráfego de veículos de carga, inclusive com relação aos locais para estacionamento e transbordo de cargas em excesso, além de tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa, etc."*

*[...]*

*"Não será admitida, em hipótese alguma, a formação de filas de veículos em áreas externas às áreas dos postos de pesagem (veículos em espera nos acostamentos ou faixas de tráfego) e também o estacionamento de veículos retidos fora do espaço de estacionamento previsto para esta finalidade."*

#### 6. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948966

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Para atendimento ao item 3.1.1.9 deverão ser seguidas todas as exigências/recomendações da norma técnica NBR 15.486/2007? Em todos os pontos de ônibus que apresentarem parada em faixa de rolamento ou que ofereçam risco ao tráfego deverão ser construídas baias pela concessionária? E a recuperação/conservação dos abrigos destes pontos de

ônibus também serão de responsabilidade da concessionária?

**Resposta da área técnica:**

A concessionária deverá propor e implantar programa de redução de acidentes, que conterà ações para tratamento dos pontos críticos de acidentes na rodovia. A recuperação e a conservação dos abrigos dos pontos de ônibus não serão de responsabilidade da concessionária.

**7. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-948975**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No item 3.1.2.2 é citado o Manual de Sinalização Rodoviária (DNER/1999). Sugestão: atualizar para o Manual de Sinalização Rodoviária (DNIT/2010). Recomenda-se, ainda, atender às exigências do Manual de Sinalização Horizontal - Vol. IV (CONTRAN/2007).

**Resposta da área técnica:**

A contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do item 3.1.2.2 da minuta do PER.

**8. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 948980**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No item 3.1.2.3 todos os guarda-corpos de pontes deverão ser substituídos por barreiras de concreto do tipo New Jersey?

**Resposta da área técnica:**

O item 4.2.3.2 do PER, que trata dos procedimentos executivos na fase de Recuperação das OAE indica que todos os guarda-corpos deverão ser substituídos por barreiras do tipo New Jersey.

**9. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 948985**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No item 3.1.2.4, todas as OACs que apresentarem deficiência hidráulica deverão ser ampliadas (aumento de seção transversal)? A recuperação de erosões existentes em terrenos de terceiros (fora da faixa de domínio) provocadas pelo lançamento inadequado do sistema de drenagem da rodovia será de responsabilidade da concessionária?

**Resposta da área técnica:**

De acordo com item 4.2.4.2 do PER, deverão ser implantados novos dispositivos ou substituídos os existentes, conforme indicado pela monitoração, o que abrange a ampliação de seção transversal de dispositivos hidráulicos.

A constatação de responsabilidade sobre danos a terrenos de terceiros e sobre a forma de reparação, preexistentes ou não, deverá ser tratada pela via judicial.

**10. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 948993**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Recomenda-se que o levantamento de área trincada, citado no item 4, seja realizado de acordo com a norma técnica DNIT 007/2003-PRO.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do item 4 da minuta do PER.

**11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 948996**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Os serviços previstos nos itens 4.1.1, 4.1.2, 4.2.1 e 4.2.2 deverão ser executados inclusive nas vias marginais/ruas laterais existentes dentro da faixa de domínio da rodovia?

**Resposta da área técnica:**

Correto. Os serviços previstos nos itens 4.1.1, 4.1.2, 4.2.1 e 4.2.2 deverão ser executados inclusive nas vias marginais e ruas laterais existentes na faixa de domínio da rodovia. O texto do PER será alterado para que o entendimento seja mais claro.

**12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949003**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** O limite de 1 m2 imposto no item 4.1.1.3 para área exsudada refere-se a segmento de qual extensão? Os valores individuais a que se refere o limite de IRI serão considerados como cada um dos segmentos homogêneos (de 1 a 10 km) ou a cada lance integrado de 320 metros, conforme definido pela norma?

**Resposta da área técnica:**

O valor da exsudação, de acordo com o PER, não depende de segmento. Quanto aos valores individuais do IRI, o PER estabelece um padrão para apresentação dos resultados, enquanto que a norma estabelece um procedimento para levantamento. Portanto, não há conflito entre a norma e o PER, referindo-se a questões distintas.

**13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949016**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Os dispositivos de segurança (barreiras de concreto e defensas metálicas, cujo estudo está previsto no item 4.1.2.2, deverão ser implantados apenas nos pontos considerados críticos ou deverão ser implantados em todos os locais necessários para atendimento à norma NBR 15.486/2007?

**Resposta da área técnica:**

O PER define os casos de implantação dos dispositivos, segundo extrato do item 4.1.2.2:

*"[...] deverá ser realizado e apresentado à ANTT, para aceitação, estudo com levantamento de todos os pontos críticos da RODOVIA para a implantação de defensas, barreiras, dispositivos antiofuscentes e atenuadores de impacto. No caso das barreiras, dentre outros, deverão ser analisados os locais com possibilidade de escape, especialmente em curvas, e as consequências decorrentes. Deverão ser previstos defensas ou atenuadores em todos os postes, árvores e outros obstáculos fixos com distância inferior a 10 metros do limite dos acostamentos, não protegidos por aclives, guias ou outros elementos, além de outros locais que representem riscos aos usuários."*

#### **14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949020**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** A ponte existente na divisa entre os estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro faz parte da concessão da BR-116/MG?

#### **Resposta da área técnica:**

A Ponte sobre o Rio Paraíba do Sul, localizada entre os Municípios de Além Paraíba (MG) e Sapucaia (RJ) pertence à concessão da Rodovia BR-393/RJ, administrada pela Rodovia do Aço e, portanto, não fará parte do contrato de concessão da BR-116.

A análise dos estudos de viabilidade indica que a ponte e os serviços a ela associados foram equivocadamente incluídos no objeto da concessão. Tais serviços serão desconsiderados do objeto, resultando em reavaliação da tarifa-teto de leilão.

O item 2.1 do PER será alterado para constar a exclusão da ponte da definição do trecho de concessão.

#### **15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949025**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Sugestão: não há necessidade para recuperação estrutural integral das passarelas de pedestres na fase de trabalhos iniciais (pode ser realizada dentro da fase de recuperação junto com as demais OAEs). Caso se mantenha esta exigência, existe possibilidade de os trabalhos iniciais serem recebidos sem a execução desse serviço?

#### **Resposta da área técnica:**

A contribuição será acatada. Dessa forma, a recuperação estrutural integral das passarelas, prevista na minuta para os Trabalhos Iniciais (item 4.1.3 do PER) passará a constar da fase de Recuperação (item 4.2.3).

#### **16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949031**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Sugestão: No item 4.1.4, incluir junto à necessidade de solução para os pontos de empoçamento de água, a exigência de eliminação de pontos com água cruzando a pista, inclusive nos casos provenientes de acessos (particulares ou não) com drenagem deficiente.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição será acatada, resultando em alterações na definição dos itens 4.1.4.1 e 4.1.4.3 do PER, passando a constar a exigência de eliminação de pontos com água cruzando a pista, inclusive nos casos provenientes de acessos (particulares ou não).

**17. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949035**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Sugestão: No item 4.1.4.2 atualizar a norma DNER-DEP-ES D15-88 para a norma DNIT 028/2004-ES.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do item 4.1.4.2 da minuta do PER.

**18. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949038**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Sugestão: No item 4.1.4.2, corrigir/atualizar a norma DNIT ES-D 16/88 para a norma DNIT 029/2004-ES.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do item 4.1.4.3 da minuta do PER.

**19. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949045**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No cadastro de terraplenos e estruturas de contenção previsto no item 4.1.5 devem ser apresentados apenas os elementos que apresentem danos ou deverão ser cadastrados TODOS os terraplenos e estruturas de contenção existentes na rodovia?

**Resposta da área técnica:**

O item 4.1.5.1 trata do cadastro de terraplenos e estruturas de contenção existentes. Ou seja, com defeitos ou não, todos os elementos dessa natureza que fizerem parte da rodovia deverão ser cadastrados.

**20. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949049**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Na ausência de informações oficiais por parte do DNIT

(ausência de projetos com informação dos limites, inexistência de declaração de utilidade pública e/ou inexistência de processos de desapropriações) como deverá ser definido os limites da faixa de domínio (especialmente em perímetros urbanos, trevos e em segmentos de corte e aterro cujos limites dessa faixa devem respeitar o offset), cuja locação precisa está prevista no item 4.1.6?

**Resposta da área técnica:**

A minuta do contrato de concessão prevê, em seu item 4.2.1:

*"O Sistema Rodoviário e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1 (ii) acima serão transferidos à Concessionária mediante a assinatura de Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária, o DNIT e a ANTT, cujo modelo integra o Anexo 1; este termo de arrolamento deve ser firmado em 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do Contrato de Concessão no DOU."*

Os limites da faixa de domínio devem constar do Termo de Arrolamento.

O item 4.1.6.2 da minuta do PER também prevê que os limites da faixa de domínio deverão ser objeto de trabalho de levantamento pela CONCESSIONÁRIA.

Nos casos em que houver conflito de registro imobiliário, a Concessionária deverá proceder à regularização durante o prazo previsto no Programa de Exploração da Rodovia.

**21. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949058**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Sugestão: No item 4.1.6.2, exigir a roça em toda a faixa de domínio, assim como nas concessões referentes ao segundo lote de concessões. A roçada em apenas 4 metros do bordo prejudica a verificação do estado das cercas, do sistema de drenagem, das condições dos terraplenos, etc.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do item 4.1.6.2 da minuta do PER e dos estudos de viabilidade.

**22. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949062**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Como verificar as condições das cercas, terraplenos, sistema de drenagem, etc se o item 4.1.6.3 permite a existência de vegetação (mato) alta, superior a 30 cm, entre o limite da faixa de domínio até 4 metros do bordo da pista? Retrocesso total em relação às concessões do lote de segunda etapa.

**Resposta da área técnica:**

A contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do item 4.1.6.3

da minuta do PER e dos estudos de viabilidade.

**23. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949068**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No item 4.1.8, os sistemas elétrico e de iluminação existentes na faixa de domínio que estiverem sob responsabilidade de outro órgão que não seja o DNIT (por exemplo a CEMIG) também deverão ser recuperados integralmente?

**Resposta da área técnica:**

Serão alvo dos serviços de recuperação as instalações transferidas, de responsabilidade original do DNIT.

**24. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949078**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** No item 4.2.1.3, permite que segmentos com terceira faixa apresentem tratamento diferenciado com relação às larguras de faixas de tráfego. Pergunta-se se, nesses casos, não será obrigatório o atendimento às normas técnicas e manuais do DNIT referentes à geometria viária?

**Resposta da área técnica:**

A referida ressalva será excluída do texto do item 4.2.1.3 do PER.

**25. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949084**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Com relação à adequação de gabaritos verticais prevista no item 4.2.3.2, TODAS as OAEs deverão apresentar gabarito vertical superior a 5,5 metros, independentemente do grau de complexidade da obra necessária (alçamento da estrutura ou rebaixamento do greide do pavimento da rodovia)?

**Resposta da área técnica:**

A reforma das OAE prevista no PER compreenderá as ações destinadas à melhoria da funcionalidade das OAEs, tais como a readequação de gabaritos.

**26. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949090**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Sugestão: a periodicidade para a realização dos serviços de monitoração do sistema de drenagem pode ser alterada para anualmente sem prejuízos à fiscalização. A execução desse serviço com periodicidade trimestral é EXTREMAMENTE desnecessária. Ressalta-se, entretanto, a necessidade de se efetuar os serviços de capina e roçada em TODA a faixa de domínio, e não apenas em faixa de 4 metros do bordo da pista!

**Resposta da área técnica:**

A periodicidade dos serviços de monitoração do sistema de drenagem será alterada para semestral no item 4.6.4.4 do PER.

**27. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949098**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Não será necessário implantar estacionamentos para veículos transportadores de cargas perigosas a cada 500 km de rodovia (em cada sentido de pista), conforme exigido pelo Manual para Implementação de Planos de Ação de Emergência para Atendimento a Sinistros Envolvendo o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (DNIT/2005)?

**Resposta da área técnica:**

Tal estacionamento não foi previsto no estudo em questão, caso se verifique a inexistência de tal estacionamento no trecho concedido e sua real necessidade, o Programa de Exploração poderá ser adequado durante sua vigência.

**28. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949104**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** A capacidade de pesagem dinâmica é obrigatória para o sistema de detecção de tráfego previsto no item 4.8.5.2?

**Resposta da área técnica:**

Correto. O item 4.8.5.2 prevê que os dispositivos de detecção e sensoriamento de pista deverão dispor da função de pesagem dinâmica de veículos.

**29. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 949111**

**Nome:** Thales Pimenta Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** A operação permanente dos painéis de mensagens variáveis móveis, citada no item 4.8.5.2, significa que estes equipamentos devem estar em operação na rodovia 24 horas por dia ou podem ser permanecer estacionados (desligados) em pátios da concessionária com utilização esporádica apenas em casos de acidentes, obras, etc?

**Resposta da área técnica:**

O item 4.8.5.2 do PER indica sua operação apenas enquanto houver necessidade:

*"O regime de operação dos PMVs móveis deverá ser permanente, após entrada em funcionamento, enquanto se configurar sua necessidade."*

**30. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 996369**

**Nome:** Heleno Guimarães Carvalho

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Prezados Senhores, Recomendo que os novos leilões de

rodovias incorporem serviços de bombeiros a cada 300 Km. O índice de queimadas está muito elevado e o risco de acidentes é elevado nos trechos de cerrado e a fumaça pode prejudicar a visibilidade dos motoristas.

**Resposta da área técnica:**

O item 3.1.6 do PER prevê que, na fase de Trabalhos Iniciais, a Concessionária deverá elaborar e apresentar à ANTT um plano de contingências com propostas de medidas a serem implementadas na eventual ocorrência de obras ou serviços emergenciais. Tal plano deverá prever ações para tratamento de queimadas, podendo envolver a coordenação com entes públicos, como a Defesa Civil.

**31. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 1018545; Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012 – 1018561 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012 – 1018580**

**Nome:** Alexandre Verona

**Empresa/Entidade:** Polícia Rodoviária Federal

**Contribuição:**

1 Em atenção ao Aviso da Audiência Pública Nº 127/2012, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão da rodovia PER BR-116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre/MG, integrante da 3ª Etapa - Fase 1 das Concessões Rodoviárias Federais.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instalados às margens da rodovia BR 116.

3 Com o intuito de tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, sugere-se que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão. Tal medida contribuirá com a preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os custos de manutenção deste patrimônio da União.

4 Também, sugerimos a alteração da redação dos seguintes itens do PER BR-116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre de Minas/MG, integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais - Fase 1:

4.1.1 No item 4.1.7.2 - Procedimentos executivos na página 43, alterar o texto para:

Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ou implantados novos postos, observando as Características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidade da Polícia Rodoviária Federal. Todas as unidades deverão ser adequadas visando o atendimento às normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004) e sustentabilidade (Instrução Normativa nº 01/2010 do MPOG). O padrão de qualidade das edificações também deve ser garantido nas bases da PRF a serem construídas.

Todos os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público.
- OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.

4.1.2 No item 4.8.3.1 – Escopo dos serviços página 108.

Deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ou construídos os postos no trecho sob concessão . A relação dos postos identificados na rodovia é indicada na Tabela 4.1.

**TABELA 4.1: Localização dos postos da Polícia Rodoviária Federal**

POSTO PRF	LOCALIZAÇÃO	SITUAÇÃO
Leopoldina	KM 768MG	REFORMAR/AMPLIAR
Muriaé	KM 706MG	REFORMAR/AMPLIAR
Fervedouro	KM 654MG	REFORMAR/AMPLIAR
Realeza	KM 589MG	REFORMAR/AMPLIAR
Caratinga	KM 524MG	REFORMAR/AMPLIAR
Governador Valadares	KM 408MG	REFORMAR/AMPLIAR
Teofilo Otoni	KM 278MG	REFORMAR/AMPLIAR
Padre Paraíso	KM 200MG	REFORMAR/AMPLIAR
Itaobim	KM 117MG	REFORMAR/AMPLIAR
Leopoldina	KM 773MG	A CONSTRUIR (400 m2)
Caratinga	KM 530MG	A CONSTRUIR (250 m2)
Teofilo Otoni	KM 294MG	A CONSTRUIR (400 m2)
Governador Valadares	KM 419MG	A CONSTRUIR (400 m2)

Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), conforme anexo II, cabendo a CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida conforme anexo III.

Visando tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações de trânsito, e em especial as relativas à excesso de peso, deverão ser instaladas coberturas de pistas, conforme anexo IV, balanças móveis e/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais) nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão, bem como a criação de pontos de parada/estacionamento a cada 10KM ou em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, velocidade e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes, desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da

Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

5 Na oportunidade renovamos protestos de elevada estima e consideração.

**Resposta da área técnica:**

O PER estabelece como obrigações da Concessionária a reforma de 8 postos da PRF e a reforma ou construção de novos postos de pesagem fixa, em um total de 6.

A respeito dos postos da PRF existentes, o texto do item 4.8.3.1 do PER será alterado para fazer constar que os mesmos deverão ser relocados caso as obras a serem realizadas pela Concessionária assim exijam.

A atenção à NBR 9.050/2004 da ABNT é obrigatória em todas as edificações existentes e a serem construídas na concessão.

A previsão de muro ou gradil e de área para retenção de veículos, totalmente monitoradas, será incluída no PER.

O texto do item 4.8.3.1 do PER referente aos postos da PRF será revisto, devendo constar que o trecho conterá 8 postos da PRF, conforme definição da tabela 4.1, podendo contemplar a reforma das edificações existentes ou a construção de novas, a critério da concessionária, com o aceite da ANTT e da PRF.

O item 4.8.5.2 do PER prevê a monitoração dos postos da PRF, ativos ou não, através de CFTV.

**32. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018483**

**Nome:** Iram Garcia de Almeida

**Empresa/Entidade:** Grupo CCR

**Contribuição:**

**CONTRIBUIÇÕES AO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIA - PER**

**1. Item 3.1.1.2 – Elementos de Proteção e Segurança**

O Subitem “Dispositivos de Segurança”, constante do Item 3.1.1.2 do PER, prevê que os trechos com necessidade de intervenção encontram-se no Apêndice G do PER. No entanto, o referido apêndice dispõe acerca dos parâmetros para monitoramento do tráfego. Diante disso, solicitamos esclarecer em que documento se encontram descritos tais trechos e adequar o conteúdo do PER nesse sentido.

**2. Item 3.2.1.1 – Melhoramentos em Trechos Urbanos**

O Item 3.2.1.1 do PER prevê que as melhorias em trechos urbanos deverão ser implantadas de acordo com o indicado no Apêndice D do PER, com início após o término dos Trabalhos Iniciais. No entanto, existem 2 subtrechos no Apêndice D (trecho 3 e trecho 7) que preveem a implantação de vias locais ou marginais no 1º ano da concessão. Diante disso, solicitamos esclarecer o prazo referido e adequar o conteúdo do PER nesse sentido.

**3. Item 3.2.1.2 – Duplicações em Trechos de Pista Simples**

O Item 3.2.1.2 do PER prevê que os quantitativos de duplicação e seu cronograma de execução são apresentados no Apêndice D do PER. Porém, no referido apêndice são explicitadas apenas as extensões anuais a serem duplicadas, sem priorizar os segmentos.

Diante disso, sugerimos que seja disponibilizada aos licitantes e previsto expressamente no PER a sequência dos subtrechos a serem duplicados, de forma a:

- i. atender aos princípios de equidade das propostas a serem apresentadas pelas licitantes;
- ii. minimizar os impactos na fluidez do tráfego durante as obras de duplicação decorrentes de eventual segmentação descontínua do trecho rodoviário;
- iii. facilitar as obtenções das licenças ambientais de forma parcial; e
- iv. permitir o pleno atendimento aos parâmetros de desempenho estipulados no PER, concomitantemente à execução das obras de duplicação.

#### **4. Item 3.2.3 – Sistema de Arrecadação de Pedágio**

O Item 3.2.3 do PER prevê que as praças de pedágio deverão ser implantadas até o final do 18º mês do prazo da Concessão. Tal Item diverge do quanto disposto no Item 4.8.3.4 do PER que prevê o prazo final de implantação das praças até o término dos Trabalhos Iniciais. Diante disso, solicitamos esclarecer o prazo referido e adequar o conteúdo do PER nesse sentido.

#### **5. Item 4.2.3.2 – RECUPERAÇÃO DE OAE'S – Procedimentos Executivos**

O 6º parágrafo, do Item 4.2.3.2, do PER, prevê que "*Não é previsto o alargamento das passagens superiores, exceto quando da ocorrência de estreitamento da pista*". Solicitamos esclarecer tal disposição e sugerimos aprimorar a redação do texto citado para perfeito entendimento por parte dos licitantes.

#### **6. Item 4.2.3.2 – RECUPERAÇÃO DE OAE'S – Procedimentos Executivos**

O 8º parágrafo, do Item 4.2.3.2, do PER, prevê que as obras de arte especiais deverão ser elevadas à classe TB-45, caso não tenham sido dimensionadas para este trem-tipo. Porém, de acordo com análise do **Produto 19** (Relatório Síntese de Atualização dos Estudos), constatamos que não foi considerado tal serviço de reforço na atualização das diversas planilhas orçamentárias oriundas do **Produto 5A** da Audiência Pública de 2008. Diante disso, solicitamos esclarecer e adequar o conteúdo do Produto 19 nesse sentido.

#### **7. Item 4.4.4 – Características Geométricas**

O Item 4.4.4 do PER prevê que as duplicações deverão ser feitas com seção-tipo em pista dupla com separador central (canteiro central com largura variável). Sugerimos que seja facultada à concessionária a livre escolha entre as opções de barreira central ou canteiro central, conforme os obstáculos de geometria da pista ao longo dos subtrechos a serem duplicados.

#### **8. Item 4.8.5.4 – Sistemas de Controle de Tráfego – Cronogramas de Execução**

O Item 4.8.5.4 do PER prevê que o Circuito Fechado de TV deverá estar concluído até o final do 2º ano da concessão. Tal Item diverge do quanto disposto no Apêndice H do PER que prevê a instalação de 412 câmeras ao longo da rodovia, sendo 103 unidades por ano, entre o 2º e 5º ano, com distanciamento médio de 2 km. Diante disso, solicitamos esclarecer o prazo referido e adequar o conteúdo do PER nesse sentido.

## 9. Apêndice D (Obras De Caráter Obrigatório), Trechos Urbanos – Extensão de Vias Locais ou Marginais

Em referência à tabela de “Quantitativos para Implantação de Melhorias de Trechos Urbanos”, constante do Apêndice D (Obras de Caráter Obrigatório), do PER, solicitamos esclarecer se a extensão de 26,7 km de vias prevista em referida tabela já contempla ambos os lados da rodovia.

### CONTRIBUIÇÕES AOS ESTUDOS DE VIABILIDADE DA ANTT

#### 10. Produto 16 x Produto 19

Considerando que:

- i. No Produto 16 (Atualização dos Estudos de Tráfego Finais), em sua Tabela 6.2, é apresentada uma listagem do VDM Equivalente para cada praça de pedágio ao longo da concessão que totalizam 4.443.161 eixos diários equivalentes a serem pedagiados;
- ii. No Produto 19 (Relatório Síntese da Atualização dos Estudos), em seu Item 3.2, é previsto a adoção de uma projeção do PIB com taxa anual de crescimento constante de 4,2% ao ao longo de toda a concessão e ainda uma elasticidade do tráfego de 1,14 atrelada ao PIB, conforme orientações da Nota Técnica 105/2012/GEROR/SUINF;
- iii. No Produto 19 (Relatório Síntese da Atualização dos Estudos), em sua Tabela 6.6, é apresentada uma listagem do VDM Equivalente para cada ano da concessão, onde estranhamente, o crescimento vegetativo do tráfego dá um grande salto do 14º para o 15º anos da concessão, gerando um total de 5.555.093 eixos diários equivalentes a serem pedagiados; e
- iv. A modelagem econômico-financeira utilizada pela ANTT adotou os dados da Tabela 6.6 do Produto 19.

Podemos observar que a Receita Tarifária Total sofreu um acréscimo de 25,03% sobre os valores de seu próprio estudo de atualização. Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão. Anexamos abaixo a tabela comparativa.

Licitação 2012					
ANTT - Audiência 127 / 12					
Ano Concessão		VDM Equiv Produto 16 - Tab 6.3		VDM Equiv Produto 19 - Tab 6.6	
1	2013	0		0	
2	2014	119.123		95.564	
3	2015	123.841	1,0396	122.302	1,2798
4	2016	128.709	1,0393	129.756	1,0609
5	2017	133.382	1,0363	137.586	1,0603
6	2018	138.432	1,0379	145.718	1,0591
7	2019	143.529	1,0368	154.223	1,0584
8	2020	148.826	1,0369	163.067	1,0573
9	2021	154.229	1,0363	172.272	1,0564
10	2022	159.842	1,0364	181.795	1,0553

11	2023	165.589	1,0360	191.718	1,0546
12	2024	171.522	1,0358	201.970	1,0535
13	2025	177.616	1,0355	212.561	1,0524
14	2026	183.911	1,0354	223.557	1,0517
15	2027	190.377	1,0352	246.473	1,1025
16	2028	197.062	1,0351	258.499	1,0488
17	2029	203.892	1,0347	270.823	1,0477
18	2030	210.935	1,0345	283.464	1,0467
19	2031	218.207	1,0345	296.419	1,0457
20	2032	225.690	1,0343	309.698	1,0448
21	2033	233.384	1,0341	323.257	1,0438
22	2034	241.311	1,0340	337.133	1,0429
23	2035	249.462	1,0338	351.257	1,0419
24	2036	257.851	1,0336	365.674	1,0410
25	2037	266.443	1,0333	380.309	1,0400
			<b>4.443.161</b>	<b>5.555.093</b>	

### 11. Produto 19 (Relatório Síntese da Atualização dos Estudos) – Ponte sobre Rio Doce (Subtrecho 5 - Obra 42, km 414 + 900)

Em relação ao Produto 19 (Relatório Síntese da Atualização dos Estudos) – Ponte sobre Rio Doce (Subtrecho 5 - Obra 42, km 414 + 900), considerando que:

- i. O cadastro da OAE encontra-se no Produto 5A da Audiência Pública 094 de 2008 – Extensão 450,00 m;
- ii. No **Produto 19**, em sua **Tabela 4.12**, é previsto uma verba estimada de R\$ 434.322,14, para a recuperação da obra, decorrente da planilha constante do Produto 5A da Audiência Pública 094 de 2008;
- iii. No **Produto 19**, em sua **Tabela 4.21**, é previsto uma verba estimada de R\$ 4.400.000,00 para a duplicação de 03 OAE's no Subtrecho 5, entre elas a Ponte sobre Rio Doce.

Entendemos que tais valores são irrisórios para a efetiva duplicação desta ponte, ou mesmo para a construção de uma nova OAE na lateral desta, além do fato de ter sido considerada uma área de tabuleiro de apenas 2.200 m<sup>2</sup>, também insuficiente para tal duplicação, devido a extensão de 450,00 m. Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão.

### 12. Produto 19 - Reforço de OAE's para o Trem Tipo TB 45

O Produto 19, em sua Tabela 4.12, prevê o orçamento para os serviços de recuperação e alargamento de todas as obras de arte especiais, compreendidas entre os subtrechos 1 a 11, orçamento este vinculado aos valores das planilhas constantes do Produto 5A da Audiência Pública 094 de 2008.

Podemos constatar que nos Estudos de Viabilidade não foi considerado reforço da estrutura para o TB 45 para nenhuma OAE do trecho a ser concedido, sendo que tal reforço constitui uma exigência prevista no Item 4.2.3.2 do PER. Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão.

### 13. Produto 19 – Anexo I (Custos de Investimentos por ano), Item 3

O Item 3 do Cronograma constante do Anexo I (Custos de Investimentos por ano), do Produto 19, prevê um valor para duplicação de **R\$ 1.634.453,99/km** (inclusive OAEs), oriundo das Tabelas do Produto 17.1.

No entanto, conforme se pode verificar no sítio eletrônico do DNIT onde são publicados os Custos Médios Gerenciais baseados no SICRO2 que servem para as licitações de obras deste órgão federal, constam os seguintes valores referenciais para o mês janeiro /2012:

- Duplicação R\$ 4.881.000,00 (média R\$/km)
- Projeto Duplicação R\$ 116.000,00 (média R\$/km)
- OAE (duplicação) R\$ 4.500,00 / m<sup>2</sup>
- Projeto OAE R\$ 80,00 / m<sup>2</sup>

Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão.

#### **14. Produto 19 – Anexo I (Custos de Investimentos por ano), Item 4**

O Item 4 do Cronograma constante do Anexo I (Custos de Investimentos por ano), do Produto 19, prevê uma verba para a fase de **Manutenção**, com valores oriundos das Tabelas do produto 17.1, apenas para Pavimentação, OAE's e Sinalização.

Porém, o Item 4.3 do PER prevê a necessidade de execução dos seguintes serviços não contemplados no Estudo de Viabilidade da ANTT:

- ✓ Demais Elementos de Proteção e Segurança,
- ✓ Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes,
- ✓ Terraplenos e Estruturas de Contenção,
- ✓ Canteiro Central e Faixa de Domínio,
- ✓ Edificações e Instalações Operacionais,
- ✓ Sistemas de Energia e Iluminação.

Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão.

#### **15. Produto 19 – Anexo I (Custos de Investimentos por ano), Item 8**

O Item 8 do Cronograma constante do Anexo I (Custos de Investimentos por ano), do Produto 19, não prevê nenhuma verba para as **Desapropriações** necessárias às obras de ampliação de capacidade e/ou melhorias de Trechos Urbanos.

No entanto, as obras de melhorias e ampliação de capacidade exigidas no PER para os primeiros 5 anos da concessão exigirão desapropriações. Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão.

#### **16. Produto 19 – Anexo II (Custos Operacionais por ano)**

O Item 1 do Cronograma constante do Anexo II (Custos Operacionais por ano), do Produto 19, prevê o valor para **Conservação de Rotina** (subitens 1.1 a 1.5) de **R\$ 4.016,00 km/ano**.

No entanto, conforme se pode verificar no sítio eletrônico do DNIT onde são publicados os Custos Médios Gerenciais baseados no SICRO2 que servem para as contratações dos serviços deste órgão federal, constam os seguintes valores referenciais para o mês janeiro /2012:

- Conservação Rotineira Pista Simples → R\$ 41.000,00 / KM / ANO (média)

- Conservação Rotineira Pista Dupla → R\$ 74.000,00 / KM / ANO (média)

Diante disso, sugerimos adequação dos valores nos estudos de modelagem relativos a esta concessão.

### **17. Produto 19 – Anexo II (Custos Operacionais por ano)**

O Item “Custos Terceirizados” previstos no Cronograma, constante do Anexo II (Custos Operacionais por ano), do Produto 19, prevê um montante anual de R\$ 690.000,00, a partir do 2º ano da concessão para os Serviços de Guincho.

Tendo em vista o número mínimo de 27 guinchos exigidos no Apêndice H do PER, constata-se que a ANTT previu em sua modelagem o montante de apenas **R\$ 2.130,00/guincho/mês**, verba esta insuficiente para cobrir valor mensal da locação, salários dos operadores nos 4 turnos diários, leis sociais e combustível.

Diante disso, sugerimos adequação dos valores citados, tendo em vista sua incidência no custo operacional total da modelagem.

### **18. Produto 17.1 – Atualização do Programa de Investimentos**

Em referência ao item 2.3 (Composição de Custos Unitários) constante do Produto 17.1, considerando que:

- i. A Figura 2.1 apresenta a localização das jazidas e fornecedores ao longo da BR 116/MG. A título de exemplo, nota-se a existência de apenas 03 pedreiras ao longo de toda a extensão (km 255, km 709, km 773);
- ii. A Tabela 2.3 apresenta o resumo das composições de custos unitários dos serviços de pavimentação, oriundos do Produto 5.6 da Audiência 094 de 2008, mediante o qual se pode constatar as seguintes inconsistências:
  - o transporte de brita entre pedreira e usina com uma distância média de apenas 5 km;
  - transporte de CBUQ com distância média de 25 km, ou seja, a concessionária deverá instalar 8 usinas de asfalto apenas para atender à extensão a ser duplicada no 3º ano da concessão;
  - na seção “materiais” foi adotado o emprego de brita comercial, com distância média de transporte 20 km, ou seja, como se houvesse facilidade de compra deste material ao longo da extensão total de 816,7 km a cada 40 km.

Em referência ao item 5.1 (Duplicação) constante do Produto 17.1, considerando que

- i. A Tabela 5.2 apresenta os quantitativos físicos e financeiros anuais, abrangendo a totalidade das Obras de Duplicação, ou seja, 815 km;
- ii. Não foram computadas nos quantitativos da Tabela 5.2, as exigências contidas no item 4.4.4 do PER (Características Geométricas), quanto aos parâmetros geométricos a serem seguidos para as duplicações paralelas às pistas exigentes, em atendimento às normas do DNIT para rodovias de classe IA (pista dupla), conforme Quadro 5.8.3 do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais;
- iii. A Tabela 5.2 contempla, no caso específico das faixas de rolamento, apenas a implantação de 2 faixas com largura de 3,50 m, transformando simplesmente a rodovia existente em uma “multivia

precária”, como também não prevê afastamentos internos entre as pistas, nem espaço para canteiro central e/ou barreira e/ou defesa, conforme exemplificado abaixo

⇒ Exemplo: Item 1.5.1 da Tabela (Capa de rolamento espessura 5 cm) →  $285.154,20 \text{ m}^3 / 0,05 \text{ m} / 815.000 \text{ m} / 2 = 3,50 \text{ m}$  de largura de faixa por sentido;

iv. Na Tabela 5.2, a consideração para o acostamento nas obras de duplicação é ainda pior, conforme exemplificado abaixo

⇒ Exemplo: Item 1.6.12 da Tabela (Regularização de subleito) →  $2.542.626 \text{ m}^2 / 815.000 \text{ m} / 2 = 1,56 \text{ m}$  de largura por sentido

Pelas deficiências acima expostas, sugerimos a revisão dos Estudos de Viabilidade da ANTT, pois as premissas acima consideradas em sua modelagem impactam de forma relevante nos serviços de pavimentação e podem ter contribuído para a adoção da verba irrisória destinada às obras de duplicação da concessão (R\$ 1.634.453,99 / km), constante do Anexo I do Produto 19.

### **Resposta da área técnica:**

1. Não há definição de quantitativo mínimo para os dispositivos de segurança no PER. Os serviços devem atender aos parâmetros de desempenho definidos no item 4.1.2.3 do PER. A referência do item 3.1.1.2 ao apêndice G é equivocada e será excluída.

2. O texto do item 3.1.1.2 do PER será adequado indicando as obras e prazos estabelecidos no apêndice D.

3. A priorização de implantação das obras de duplicação será definida pela concessionária, desde que atendidos os quantitativos definidos no apêndice D e respeitados os parâmetros de desempenho definidos no PER.

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, serão alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

4. O texto do item 4.8.3.4 será corrigido de maneira a constar o prazo para implantação das praças de pedágio até o final do 18º mês do prazo da concessão.

5. A redação do PER define com clareza as obrigações previstas.

6. O reforço estrutural das OAE para atendimento ao TT classe 45 foi considerado nos estudos de viabilidade, tal como descrito no item 2.2 do relatório do Produto 5A, parte 3. A consideração de tal serviço nos estudos será indicada nos relatórios de atualização.

7. A definição de seção-tipo de pista duplicada com canteiro central, conforme item 4.4.4 do PER, configura-se como solução padrão. No entanto, o próprio item prevê a possibilidade de modificação desse parâmetro, a fim de garantir melhores condições de operação e, principalmente, de segurança aos usuários, sujeitas a aceitação pela ANTT.

8. O prazo de 2 anos para implantação de CFTV refere-se às edificações operacionais. O prazo para implantação do monitoramento da pista por câmeras segue cronograma estabelecido no apêndice H. Tal detalhamento

será esclarecido no PER.

9. A via marginal prevista no PER caracteriza-se por pista simples com uma faixa de tráfego por sentido, sem acostamento, desenvolvida em um lado da via. Tal definição será incorporada ao PER.

10. A inconsistência indicada na projeção de tráfego será corrigida nos estudos de viabilidade.

Sobre a diferença entre as projeções de tráfego constantes dos produtos 16 e 19, observou-se que o produto 16 e análises anteriores consideravam coeficientes de elasticidade muito baixos em relação à realidade observada na prática. Além disso, as projeções de crescimento econômico eram desatualizadas, considerando as projeções realizadas nos estudos originais. A atualização das projeções econômicas e das elasticidades, consideradas mais condizentes com a realidade atual, resultam nos dados constantes do Relatório 19.

11. Os investimentos previstos para a ponte sobre Rio Doce, km 414 + 900, serão revisados nos estudos de viabilidade.

12. O reforço estrutural das OAE para atendimento ao TT classe 45 foi considerado nos estudos de viabilidade, tal como descrito no item 2.2 do relatório do Produto 5A, parte 3.

13. Os valores previstos para duplicação referem-se ao trecho específico em análise, enquanto que o valor referencial do DNIT corresponde a valor médio de diferentes obras, com diferentes condições de contorno.

Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

14. Os itens previstos na minuta do PER para manutenção, que não foram previstos nos estudos de viabilidade, serão incluídos nos estudos revisados.

15. Haverá previsão de verba para desapropriações.

16. O conceito de conservação da minuta do PER é diferente do conceito utilizado pelo DNIT. Na concessão são previstos também trabalhos de manutenção de pavimento, obras de arte especiais, sinalização e elementos de segurança.

17. Os valores previstos para os serviços de guinchos nos estudos de viabilidade serão revisados.

18. Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais,

Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

### **33. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018589 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018604**

**Nome:** Marcelo Cusinato

**Empresa/Entidade:** Ecorodovias Infraestrutura e Logística SA

**Contribuição:**

#### **Licenciamento Ambiental**

A Nota Técnica 78/2012, utilizada para a modelagem, considera que as obras dispõem de licenciamento ambiental em toda sua extensão, sem qualquer descontinuidade, inclusive o desimpedimento das fontes de materiais (jazidas – pedra, solo e areia) e das tomadas de água. Na minuta de contrato, o licenciamento ambiental está por conta do parceiro privado, o que é discordante da Nota Técnica e pode inviabilizar a possibilidade de cumprir o estabelecido em Contrato.

#### **Desapropriações**

A Nota Técnica 78/2012 considera como premissas para a elaboração dos cronogramas que as desapropriações demandadas encontram-se efetuadas, não implicando na descontinuidade dos serviços. Na minuta do contrato, estas desapropriações estão como responsabilidade do parceiro privado. Caso as desapropriações venham a ficar a cargo do parceiro privado na minuta final do Contrato, sugerimos que seja adicionado prazo suficiente para que as mesmas possam ser performadas.

No estudo econômico – financeiro feito para o projeto, não há previsão de custos associados a possíveis desapropriações. Sugerimos que estes sejam incluídos na modelagem.

#### **Projetos**

A Nota Técnica 78/2012, utilizada para a modelagem financeira do projeto, diz que a metodologia proposta pela SEGES/MT para a elaboração dos cronogramas tem como premissa que “Os projetos executivos da duplicação encontram-se concluídos antes do início das obras, no Ano I” – No Contrato de concessão, a responsabilidade pelo desenvolvimento dos projetos é do parceiro privado. Sugerimos que, caso a responsabilidade pela elaboração de projetos venha a ficar por conta do parceiro privado, seja alocado tempo

no cronograma, para que os projetos possam ser desenvolvidos /aprovados (5 a 6 anos).

### **Execução obras de duplicação**

Os estudos de tráfego da rodovia não indicam a necessidade de duplicação imediata de todo o trecho (5 anos). Executar 800 Km de duplicações em menos de 4 anos (necessidade de licenças ambientais e desapropriações irão reduzir a disponibilidade de trechos nos quais se possam trabalhar nas obras de duplicação) nos parece excessivo (até a Nota Técnica 78/2012, utilizada para a elaboração de cronogramas físicos para as obras de duplicação, indica como parâmetros para a duplicação de rodovias 80 a 100 Km por ano para áreas rurais e 35 a 50 Km por ano para área urbanas ou semi urbanas). Por outro lado, os estudos de tráfego indicam a necessidade de duplicação de cerca de 261 Km de rodovias nos primeiros 5 anos (trechos 21, 23, 24 e 28). Sugerimos então que as duplicações sejam pautadas pela real necessidade de atendimento ao tráfego, por nível de serviço, ou seja: duplicação de 261 Km de rodovias nos primeiros 5 anos e duplicação dos demais trechos homogêneos que chegue ao nível de serviço D, quando isto ocorrer. Em qualquer caso, entrega de toda a rodovia duplicada até o final do período de concessão.

### **Início da cobrança de pedágio**

Assumindo que a sugestão acima (execução de obras de duplicação), seja acatada, sugerimos que o início da cobrança de pedágio se de após a Provação dos Trabalhos iniciais e implantação das praças de pedágio. Sugerimos também que o contrato contemple um gatilho de interrupção / suspensão de cobrança, caso 10 % das obras de duplicação (80 Km) não estejam concluídos ao final do 3º ano de concessão (assumindo que o 1º ano seja consumido para a execução dos serviços iniciais e os 2 anos subsequentes para a execução dos 80 Km de duplicação), até que 10% das obras de duplicação estejam concluídas. Adicionalmente, caso o parceiro privado não seja capaz de concluir dos 261 Km de duplicação ao final do 5º ano, sugerimos haver a previsão de multas contratuais por não cumprimento.

### **Transferência de Controle**

Sugerimos que a transferência de controle possa ser realizada após o 3º ano de concessão.

### **Garantias de Proposta**

Sugerimos que as garantias de proposta sejam apresentadas 72 horas antes do certame, de forma a garantir que as mesmas sejam válidas.

### **Inversão de Fases**

Sugerimos que não haja inversão de fases e que a proposta econômica dos proponentes somente seja aberta após a verificação das atestações e documentação dos proponentes.

### **Passivos Ambientais**

Sugerimos que seja de responsabilidade do parceiro privado a resolução dos passivos ambientais identificados em rol taxativo pelo poder concedente e os passivos ambientais criados pelo parceiro privado durante o período de concessão.

### **Sugestões ao PER**

## **1. ITEM 3 - OBRIGAÇÕES DE INVESTIMENTOS**

### 3.1.1.2 Elementos de proteção e segurança - página 16

“Os trechos com necessidade de intervenção na sinalização e dispositivos de segurança durante a fase de TRABALHOS INICIAIS abrangem, mas não se limitam aos indicados no Apêndice G.” O Apêndice G refere-se a PARÂMETROS PARA MONITORAMENTO DO TRÁFEGO.

### 3.2.1.1 Melhoramentos em trechos urbanos - página 23

“As melhorias em trechos urbanos deverão ser implantadas de acordo com o indicado no Apêndice D, com início após o término dos Trabalhos Iniciais.” Os Trabalhos Iniciais têm prazo de 12 meses, ou seja, não deveriam ocorrer obras desta natureza no 1º ano, porém no apêndice D constam obras desta natureza no 1º ano (inclusive podendo haver necessidade de licenças ambientais específicas).

### 3.3.1 Faixas adicionais condicionadas ao volume de tráfego – Trechos de pista dupla - página 25

Qual fator de equivalência deve ser utilizado no cálculo dos veículos equivalentes? Este fator é o mesmo para todos os subtrechos? Quais categorias pedagógicas devem ser consideradas no cálculo?

## **2. ITEM 4 - PARÂMETROS DE DESEMPENHO e DIRETRIZES TÉCNICAS**

### 4.2.3.2 Procedimentos executivos (Recuperação de Obras de Arte Especiais) – página 52

A frase “Não é previsto o alargamento das passagens superiores, exceto quando da ocorrência de estreitamento da pista.” Não está clara, sugere-se alterar a redação.

“O reforço contemplará o conjunto de ações de caráter estrutural que objetivem a restituição da capacidade portante inicial das OAEs ou, mesmo, elevação de sua classe, caso não tenha sido dimensionada para o trem-tipo TB-45, da ABNT (norma NBR 7.188), mediante ações nos seus diversos componentes estruturais, tais como aumentos de seção transversal, elevação da capacidade das fundações, etc.”

Não foi identificado nos estudos de viabilidade nenhum investimento para este serviço de reforço. Podemos concluir que todas as obras de arte especiais estão adequadas à exigência do PER?

### 4.8.3.4 Cronograma de execução - página 111

“A implantação das praças de pedágio, a reforma/construção dos postos e delegacias da Polícia Rodoviária Federal, a construção dos edifícios administrativos e a reforma dos postos de pesagem existentes, deverá ocorrer até término da fase de TRABALHOS INICIAIS, previsto para o final do 12º mês da concessão.”

Na página 25 do mesmo volume, o prazo de implantação das praças de pedágio é até 18º mês.

### 4.4.2 Melhorias físicas e operacionais - página 70

“As obras de MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS são aquelas que se enquadram entre os seguintes tipos de intervenções: (i) correções de traçado; (ii) execução de contornos e variantes, inclusive obras de arte especiais; (iii) construção de vias laterais; (iv) melhoria de acessos; (v) melhoria de interseções; (vi) implantação de trevos; (vii) execução de passagens em desnível; (viii) implantação de passarelas para pedestres; (ix) implantação de barreiras divisórias de pistas; e (x) implantação de pórticos.”

Os vários tipos de melhorias citados no trecho acima (trevos, interseções, passarelas, etc.) não aparecem no apêndice D, constam apenas quantidades de vias laterais e duplicação;

#### 4.4.4 Características geométricas – páginas 71 e 72

“As duplicações deverão ser feitas com seção-tipo em pista dupla com separador central (canteiro central com largura variável).” Sugere-se que seja mantida a redação do edital anterior, da BR-101/ES, que permitia a opção separador central de barreira tipo New Jersey, onde os obstáculos não permitirem a adoção de canteiro central.

#### 4.8.5.4 Cronograma de execução (sistemas de controle de tráfego) – página 123

“Os serviços relativos à implantação dos sistemas de detecção e sensoriamento da pista, monitoração ambiental, Circuito Fechado de TV e detecção de altura deverão estar concluídos até o final do segundo ano da CONCESSÃO.”

Esta redação conflita com o Apêndice H, que indica a instalação de 412 câmeras ao longo da rodovia entre o 2º e 5º ano. Sugerimos que seja mantido o indicado no apêndice H.

### **3. APÊNDICE D - OBRAS DE CARÁTER OBRIGATÓRIO**

\* Quantitativos para implantação de melhorias em trechos urbanos

Não está claro se as extensões indicadas no quadro contemplam ambos os lados da rodovia.

#### **Estudos de Viabilidade da ANTT**

##### **1. Comentários sobre o Produto 19**

- Não foi incluído no estudo, o item Pesagem em movimento, exigido no PER no item Sistema de Contagem de Tráfego. Sugere-se incluí-lo, adequando o Estudo ao solicitado no PER.
- As fugas apresentadas na tabela 3.4 da página 13 do produto 19 referem-se a qual tarifa?
- Na página 25 do produto Produto 4B ESTUDOS DE TRÁFEGO FINAL - Parte 1 MODELO DE DEMANDA, REDES DE SIMULAÇÃO Revisão 2 de Outubro/08 consta que as fugas estão apresentadas nas tabelas 5.1 e 5.2 deste relatório, entretanto tais tabelas não constam do referido relatório. As fugas apresentadas na tabela 3.4 da página 13 do produto 19 são as mesmas das referidas tabelas 5.1 e 5.2?
- No Produto 19 (capítulo 2, página 9) diz-se que os custos têm por base o mês de janeiro/2007. No mesmo documento, a tabela 4.4 (capítulo 4 página 45) tem por base o mês de setembro/2006. Os valores desta tabela aparecem idênticos novamente em outra tabela (anexo I página 113). Solicita-se esclarecer qual a base efetivamente deve ser utilizada, bem como a atualização dos valores que se fizerem necessários para que os mesmos tenham a mesma base.

##### **2. Divergências entre o Produto 19 e o PER**

- Na página 60 do PER, diz-se que a restauração do pavimento deve ser feita logo após os trabalhos iniciais (2º ano), entretanto no Produto 19 (tabela 4.10 da página 52) existe alocação de recursos para este item a partir do 3º ano. Favor esclarecer.

- No item 4.2.3.2 do PER solicita-se o reforço da estrutura para o trem tipo TB 45. Entretanto na tabela 4.12 do Produto 19 (serviços de recuperação e alargamento de OAE) não se encontra alocação de recursos para tal finalidade.
- No item 4 (Manutenção) do Anexo I do Produto 19, constam as seguintes atividades de manutenção:  
Pavimentação,  
OAE's  
Sinalização.

No Capítulo 4.3 do PER solicita-se que sejam previstos uma série de serviços não contemplados no referido item 4, tais como: Demais Elementos de Proteção e Segurança, Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes, Terraplenos e Estruturas de Contenção, Canteiro Central e Faixa de Domínio, Edificações e Instalações Operacionais, Sistemas de Energia e Iluminação. Sugere-se a inclusão destes serviços, adequando o Estudo ao solicitado no PER

### **3. Ponte sobre Rio Doce - Obra 42, km 414 + 900**

- De acordo com o cadastro rodoviário constante no Produto 5A da Audiência Pública 094 de 2008, a extensão desta OAE é 450,00 m. Na tabela 4.12 do Produto 19 foi alocada a quantia de R\$434.322,14 para a recuperação da obra.
- Na tabela 4.21 do Produto 19 alocou-se R\$ 4.400.000,00 para a duplicação de 03 OAE's (uma delas a referida OAE). Tal valor pode ser considerado inadequado para a duplicação ou construção de uma nova OAE, considerando-se as extensões e áreas de tabuleiro envolvidas.

### **4. Produto 19 – Anexo I**

1. No item 3 (Obras de Melhoria e Ampliações - Duplicações) consta o valor total de investimento de R\$1.332,08 milhões para a duplicação de toda a extensão da rodovia, resultando no valor médio de R\$ 1.634.453,99 / km. A título de referência, segue abaixo os valores médios constantes no SICRO2 (base janeiro/2012):  
Obras de Duplicação R\$ 4.881.000,00 (R\$/km)  
Projeto Duplicação R\$ 116.000,00 (R\$/km)

Nota-se a divergência significativa entre os valores, sendo então sugerido que os mesmos sejam revistos.

2. No item 8 (Desapropriações) não foram alocados recursos para as desapropriações requeridas pelas duplicações. Sugere-se a inclusão destes valores, adequando o Estudo ao solicitado no PER.

### **5. Anexo II do Produto 19 - Custos Operacionais por ano**

Comparando-se o valor adotado para **Conservação de Rotina** - item 1, subitens 1.1 a 1.5 do Cronograma - de **R\$ 4.016,00 / km / ano** com os Custos Médios Gerenciais encontrados no SICRO2 disponibilizado no site do DNIT, onde constam os seguintes valores referenciais para o mês janeiro /2012 de **R\$ 41.000,00 / KM / ANO (média)** para Conservação Rotineira Pista Simples e **R\$ 74.000,00 / KM / ANO (média)** para Conservação Rotineira Pista Dupla, sugere-se uma revisão nos cálculos destes itens específicos.

### **6. Produto 17.1 – Atualização do Programa de Investimento**

#### **2.3 Composição de Custos Unitários**

Comparando a localização das jazidas e fornecedores ao longo da BR 116/MG apresentada na Figura 2.1, onde nota-se a existência de apenas 03 pedreiras ao longo de toda a extensão, nos quilômetros 255, 709 e 773, com a Tabela 2.3, que apresenta o resumo das composições de custos unitários dos serviços de pavimentação, observa-se que foi considerado o transporte de brita entre pedreira e usina com uma distância média de apenas 5 km; o transporte de CBUQ com distância média de 25 km; na seção “materiais” adotou-se o emprego de brita comercial, com distância média de transporte 20 km. Acreditamos que as distâncias não condizem com a disponibilidade de material ao longo de toda a extensão das obras. Assim sendo, sugerimos uma revisão nos Estudos de Viabilidade, pois as premissas acima consideradas impactam de forma relevante nos serviços de pavimentação nas obras de duplicação da concessão que resultaram em apenas R\$ 1.634.453,99 / km, conforme Anexo I do Produto 19.

**Resposta da área técnica:**

**Licenciamento Ambiental:**

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, foram alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

**Desapropriações:**

Haverá previsão de verba para desapropriações.

**Projetos:**

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, foram alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

**Execução obras de duplicação e início da cobrança de pedágio:**

O anexo II apresenta resposta à contribuição concernente ao cronograma de obras de duplicação.

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, foram alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

**Transferência de controle:**

Tal contribuição se refere à minuta do contrato de concessão, objeto da Audiência Pública nº 125/2012, e não será tratada no âmbito da Audiência Pública nº 127/2012.

**Garantias de proposta:**

Tal contribuição se refere à minuta do contrato de concessão, objeto da Audiência Pública nº 125/2012, e não será tratada no âmbito da Audiência Pública nº 127/2012.

**Inversão de Fases:**

Tal contribuição se refere à minuta do contrato de concessão, objeto da Audiência Pública nº 125/2012, e não será tratada no âmbito da Audiência Pública nº 127/2012.

**Passivos ambientais:**

Tal contribuição se refere à minuta do contrato de concessão, objeto da Audiência Pública nº 125/2012, e não será tratada no âmbito da Audiência Pública nº 127/2012.

**Sugestões ao PER:**

**1. ITEM 3 - OBRIGAÇÕES DE INVESTIMENTOS**

3.1.1.2 Elementos de proteção e segurança - página 16

O referido texto será excluído do PER, devendo os serviços atender aos parâmetros de desempenho estabelecidos para o item.

3.2.1.1 Melhoramentos em trechos urbanos - página 23

A implantação de vias marginais, conforme quantitativos previstos no apêndice D, terão seus prazos revisados no PER.

3.3.1 Faixas adicionais condicionadas ao volume de tráfego – Trechos de pista dupla - página 25

Os volumes equivalentes devem ser obtidos a partir da consideração dos multiplicadores tarifários definidos na cláusula 16.2.6 do contrato de concessão, conforme definição xlii da minuta do Contrato de Concessão.

**2. ITEM 4 - PARÂMETROS DE DESEMPENHO e DIRETRIZES**

**TÉCNICAS**

4.2.3.2 Procedimentos executivos (Recuperação de Obras de Arte Especiais) – página 52

O reforço estrutural das OAE para atendimento ao TT classe 45 foi considerado nos estudos de viabilidade, tal como descrito no item 2.2 do relatório do Produto 5A, parte 3.

Com relação à sugestão de alterar a redação da previsão do alargamento das passagens superiores, a redação do PER define com clareza as obrigações previstas.

4.8.3.4 Cronograma de execução - página 111

O prazo para implantação das praças será após a conclusão de 10% das duplicações. O texto será corrigido no PER.

4.4.2 Melhorias físicas e operacionais - página 70

O apêndice D do PER será alterado para fazer constar previsão de implantação de novas melhorias físicas e operacionais.

4.4.4 Características geométricas – páginas 71 e 72

A definição de seção-tipo de pista duplicada com canteiro central, conforme item 4.4.4 do PER, configura-se como solução padrão. No entanto, o próprio item prevê a possibilidade de modificação desse parâmetro, a fim de garantir melhores condições de operação e, principalmente, de segurança aos usuários, sujeitas a aceitação pela ANTT.

4.8.5.4 Cronograma de execução (sistemas de controle de tráfego) – página 123

O prazo de 2 anos para implantação de CFTV refere-se às edificações operacionais. O prazo para implantação do monitoramento da pista por câmeras segue cronograma estabelecido no apêndice H. Tal detalhamento será esclarecido no PER.

**APÊNDICE D - OBRAS DE CARÁTER OBRIGATÓRIO:**

Quantitativos para implantação de melhorias em trechos urbanos  
O apêndice D do PER será alterado para fazer constar previsão de implantação de novas melhorias físicas e operacionais.

#### **Estudos de Viabilidade da ANTT:**

##### **1. Comentários sobre o Produto 19:**

Os valores previstos para o sistema de pesagem móvel são apresentados na tabela 4.39 do relatório do produto 19.

As fugas apresentadas na tabela 3.4 da página 13 do produto 19 referem-se a tarifa de R\$ 4,08.

No Produto 19, a tabela 4.4 (capítulo 4 página 45) há erro de edição indicando como base o mês de setembro/2006. No entanto, o valor considera a base correta - janeiro/2007.

##### **2. Divergências entre o Produto 19 e o PER**

O PER, no item 4.2.1.4 estabelece que “Os serviços a serem executados no pavimento referentes à fase de RECUPERAÇÃO deverão ter início imediatamente após a conclusão dos TRABALHOS INICIAIS e deverão se estender até o final do quinto ano do prazo da CONCESSÃO. A distribuição percentual dos serviços deve corresponder às necessidades, de acordo com os PARÂMETROS DE DESEMPENHO exigidos anualmente e com os resultados da MONITORAÇÃO da RODOVIA”. Nesse sentido o estudo, conforme apresentado no Produto 19 (tabela 4.10), só identificou a necessidade de intervenções no pavimento a partir do 3º ano para atingimento dos parâmetros de desempenho exigidos anualmente na fase de Recuperação. Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

O reforço estrutural das OAE para atendimento ao TT classe 45 foi considerado nos estudos de viabilidade, tal como descrito no item 2.2 do relatório do Produto 5A, parte 3. A consideração de tal serviço nos estudos será indicada nos relatórios de atualização.

Os itens previstos na minuta do PER para manutenção, que não foram previstos nos estudos de viabilidade, serão incluídos nos estudos revisados.

##### **3. Ponte sobre Rio Doce - Obra 42, km 414 + 900**

Os investimentos previstos para a ponte sobre Rio Doce, km 414 + 900, serão revisados nos estudos de viabilidade.

#### **4. Produto 19 – Anexo I**

Os valores previstos para duplicação referem-se ao trecho específico em análise, enquanto que o valor referencial do DNIT corresponde a valor médio de diferentes obras, com diferentes condições de contorno. Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

Haverá previsão de verba para desapropriações.

#### **5. Anexo II do Produto 19 - Custos Operacionais por ano**

O conceito de conservação da minuta do PER é diferente do conceito utilizado pelo DNIT. Na concessão são previstos também trabalhos de manutenção de pavimento, obras-de-arte especiais, sinalização e elementos de segurança. Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

#### **6. Produto 17.1 – Atualização do Programa de Investimento**

Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e

regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

**34. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018616 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018623**

**Nome:** Marta Berzosa Bravo e Luciana de Campos Maciel

**Empresa/Entidade:** Isolux Corsán Participações em Infraestrutura Ltda.

**Contribuição:**

Ref.: *Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a Concessão da Rodovia BR -116 - Consulta Pública*

Prezados Senhores,

Isolux Corsán Participações em Infraestrutura Ltda., vem por meio desta, apresentar suas contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão da BR-116/MG, trecho Além Paraíba-MG – Divisa Alegre-MG, que integra a 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase 1.

I. PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA - PER		
PONTO	ITEM/ CLÁUSULA	CONTRIBUIÇÃO/SUGESTÃO
1	2.3	<p>A minuta do PER vincula a subcláusula 16.1 da minuta do Contrato de Concessão. Diferentemente dos outros modelos de concessão já outorgadas pela ANTT, além da conclusão dos trabalhos iniciais e a construção das praças de pedágio pela concessionária, vincula o início da cobrança da tarifa de pedágio ao acontecimento dos seguintes eventos: (i) execução de 10% das obras de duplicação previstas no PER; e (ii) entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.</p> <p>Considerando que (i) os documentos editalícios determinam que a duplicação das rodovias pelas concessionárias será considerada obra obrigatória, sem qualquer vinculação a níveis de serviço ou, especificamente, a determinado nível de tráfego da rodovia; (ii) obras de duplicação das rodovias deverão ser concluídas em até 5 anos, sendo que a conclusão de 10% destas obras, no prazo máximo de 18 meses, é uma das condições essenciais para o início da cobrança de pedágio; (iii) o prazo de 18 (dezoito) meses não é factível para que a concessionária execute 10% da duplicação da rodovias, haja vista a necessidade de uma série de medidas preliminares ao início da execução das obras tais como (a) a obtenção de licenças ambientais, (b) aprovações de projetos pela ANTT e (c) expedição de decreto de utilidade pública, que independem da gestão da concessionária e, por si só, já consumiriam o prazo estabelecido no Contrato de Concessão; (iv) mesmo que todas as medidas preliminares à execução das obras de duplicação ocorressem em um espaço de tempo mínimo, ou até mesmo fossem providenciadas pelo Poder Concedente anteriormente à</p>

		licitação, ainda assim, não seria possível o atendimento de tais prazos pela concessionária, tendo em vista a carência no mercado brasileiro de mão-de-obra e de fornecedores de insumos com capacidade de atender a demanda da concessionária, sugere-se a exclusão da obrigação de conclusão de 10% das obras de duplicação para o início da cobrança de pedágio.
2	3.2.1.2 e Apêndice D	<p>A minuta do PER estabelece que apenas as obras relacionadas à construção de faixas adicionais estarão condicionadas ao atingimento do VMD previsto no PER. As obras de duplicação, que nos outros modelos de contratação da ANTT também estavam condicionadas ao atingimento de VMD previsto no PER, agora são consideradas como obras de caráter obrigatório, a serem realizadas até o 5º ano do prazo de concessão.</p> <p>Considerando que (i) os documentos editalícios determinam que a duplicação das rodovias pelas concessionárias será considerada obra obrigatória, sem qualquer vinculação a níveis de serviço ou, especificamente, a determinado nível de tráfego da rodovia; (ii) obras de duplicação das rodovias deverão ser concluídas em até 5 anos, sendo que a conclusão de 10% destas obras, no prazo máximo de 18 meses, é uma das condições essenciais para o início da cobrança de pedágio (iii) o cronograma previsto na minuta do Contrato de Concessão para a duplicação da rodovia não é exequível, haja vista que (a) em experiências anteriores os contratos de concessão contemplavam limite de duplicação de 90 km da rodovia por ano, de modo que o cronograma de execução das obras previstos para esta licitação exigem investimentos muito superiores aos limites de investimentos considerados coerentes em contratos de concessão anteriores; (b) a carência no mercado brasileiro de mão-de-obra e de fornecedores de insumos com capacidade de atender a demanda da concessionária, aumentará os custos da concessionária e ensejará propostas menos competitivas e; (c) os picos de investimentos exigidos no cronograma para a duplicação da rodovia onerará excessivamente as concessionárias nos primeiros anos da concessão, o que consequentemente poderá dificultar a financiabilidade do projeto; (iv) os documentos editalícios não contemplaram qual é o trecho da rodovia que deverá ser inicialmente duplicado, tampouco previram se esta duplicação será realizada de forma contínua ou seccionada; propõe-se uma reavaliação do novo modelo para que as obras de duplicação da rodovia voltem a ser condicionadas ao volume de tráfego, de tal sorte que as duplicações ocorressem prioritariamente nos trechos de maior necessidade e condicionando a duplicação dos demais trechos à sua efetiva necessidade, inclusive como medida de não onerar o usuário com tarifas mais elevadas.</p> <p>Ademais, considerando que existem uma série de medidas preliminares à execução das obras tais como (i) obtenção de licenças ambientais, (ii) aprovações de projeto pela ANTT e (iii) expedição de decreto de utilidade pública para a realização das desapropriações, medidas estas que independem da gestão da concessionária, propõe-se as seguintes medidas alternativas para substituir o mecanismo de início de cobrança da tarifa de pedágio previsto na minuta do Contrato de Concessão, para os fins de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) considerar que as obras de duplicação sejam condicionadas ao atingimento do volume de tráfego, tal como consta dos contratos de concessão anteriores;</li> <li>2) considerar a possibilidade de cobrança de tarifa de pedágio diferenciada, de modo que exista uma tarifa para pista simples, que seria cobrada logo após a conclusão dos trabalhos iniciais e uma tarifa para pista dupla, nos caso em que fossem realizadas as duplicações necessária;</li> <li>3) combinação das duas medidas sugeridas acima.</li> </ol>
3	3.2 do PER	Em função da nova Lei Nº 12.619/2012, que obriga os caminhoneiros a pararem para descanso ao menos 11 horas no intervalo entre jornadas,

		sugere-se prever Pontos de Apoio ao Caminhoneiro ao longo do trecho de interesse.
4	Apêndice F e Apêndice H do PER	A minuta do PER define no apêndice (F) o C.O.R – Centro de Operação da Rodovia (04 unidades). Entretanto, em consulta ao Apêndice H, não identifica-se a quantidade mínima de C.O.R exigida. Sendo assim, sugere-se definir o número obrigatório de unidades de C.O.R que deverão ser construídos pela concessionária.
5	Produto 17.1 da atualização dos estudos de engenharia finais. Tabela 5.1 Obras de Melhorias e Ampliações – Duplicação	As obras de duplicação, que nos outros modelos de contratação da ANTT também estavam condicionadas ao atingimento de VMD previsto no PER, agora são consideradas como obras de caráter obrigatório, a serem realizadas até o 5º ano do prazo de concessão. Todavia, o Produto 17.1 denominado Atualização dos Estudos de Engenharia Finais, Tabela 5.1 Obras de Melhorias e Ampliações – Duplicação, estabelece que as obras de duplicação deverão ser feitas ao longo da concessão, de modo que os prazos previstos superam o limite de 5 anos previstos na minuta do Edital. Considerando que esta informação influi diretamente em todo programa de investimentos, sugere-se que haja a adequação das informações constantes no Produto 17.1 e na minuta do Edital e Contrato de Concessão, para que não haja dúvidas para os licitantes no momento de elaboração de suas propostas.
6	Tabela 6.3 - Custos Operacionais do Produto 19 – Relatório síntese da atualização dos estudos	O valor adotado para Conservação é um valor muito baixo em relação ao aplicado no mercado, principalmente os itens de Faixa de Domínio e Pavimentação, assim como os valores para Administração. Sugere-se que seja feita uma reavaliação desses valores para que estejam em conformidade com as práticas adotadas pelo mercado.
7	Tabela 6.3 - Custos Operacionais do Produto 19 – Relatório síntese da atualização dos estudos	Conforme apresentado na tabela 6.3- Custos Operacionais, para os itens de Obras-de-arte Especial e Trechos Urbanos, o valor disponibilizado é Zero. Considerando que na tabela 6.3 – Custos Operacionais mencionada acima não existe a previsão da concessionária de efetuar a conservação das OAE e Trechos Urbanos, sugere-se a exclusão desta obrigação no Programa de Exploração da Rodovia - PER.
8	Capítulo 5- Produto 17.1 da atualização dos estudos de engenharia finais	O valor apresentado para Obras de Melhorias e Ampliações constante no Capítulo 5 do Produto 17.1 – Atualização dos Estudos de Engenharia Finais é muito inferior ao praticado no mercado. Sugere-se que seja feita uma reavaliação desses valores para que estejam em conformidade com as práticas adotadas pelo mercado.
9	Produto 19 – Relatório síntese da atualização dos estudos	Em razão dos grandes volumes para investimentos do projeto se faz necessário um financiamento com entidades de crédito. Para que este financiamento seja eficiente, é necessário que a TIR do projeto seja igual ou superior ao custo do financiamento, conforme práticas econômico-financeiras.  O custo de financiamento de um projeto dessas características segundo as práticas habituais de mercado se estabelece com a TJLP, atualmente em 5,5%, mais uma margem adicional exigido pelas entidades de crédito. (normalmente varia entre 2% a 3%). Considerando esses valores, tem-se um contexto menos atrativo, haja vista que a parcela financiável do projeto será consideravelmente menor. Com isso, o projeto terá que ser financiado

		<p>com o próprio fluxo operacional da concessão, implicando necessariamente o aumento de receitas de pedágio. Sendo assim, o modelo proposto não incentiva que as licitantes ofertem tarifas com deságios mais relevantes, o que indubitavelmente impactará o usuário final.</p> <p>Nesse sentido, sugerimos que os estudos de viabilidade sejam revistos a fim de reconsiderar a TIR do projeto, o que poderá ser indubitavelmente obtido inclusive levando-se em consideração todas as otimizações técnicas já sugeridas como condicionar as obras de duplicação da rodovia ao volume de tráfego, sempre respeitado o limite no período de um ano, com extensão máxima de 90 km para duplicação, iniciar com a cobrança de uma tarifa simples de pedágio e após a duplicação cobrar outra tarifai, além de todas as outras sugestões já realizadas aos documentos editalícios e contratuais anteriormente encaminhadas.</p>
--	--	---

### **Resposta da área técnica:**

1.e 2. A sugestão de exclusão do critério de conclusão de 10% das duplicações como uma das condicionantes para início da cobrança de pedágio e a proposição de alteração do modelo de duplicações não serão acatadas, conforme orientação do Ofício nº 015/2012/DECON/SFAT/MT, constante do anexo II.

Com relação às medidas preliminares a execução das obras, visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, serão alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

Desde que atendidos os quantitativos definidos no apêndice D e respeitados os parâmetros de desempenho definidos no PER, a concessionária terá liberdade para priorizar os segmentos de implantação das obras de duplicação, de maneira a minimizar os possíveis problemas apontados na contribuição.

3. Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a contribuição é oportuna e será considerada para a revisão da minuta do PER, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

4. O apêndice F será excluído do PER, sendo válidos os quantitativos previstos no apêndice H da minuta submetida à Audiência Pública.

5. A execução dos estudos de viabilidade técnica e econômica foi acompanhada da confecção de produtos numerados cronologicamente, retratando as avaliações das condições e necessidades da rodovia e subsidiando a concepção do modelo de concessão. Todas as decisões que alteraram premissas já consideradas em produtos anteriores foram reportadas no Produto 19, sendo este o produto mais atualizado. Sempre que houver divergências entre os estudos, deve-se considerar as informações constantes do Produto 19.

6. O conceito de conservação da minuta do PER é diferente do conceito utilizado pelo DNIT. Na concessão são previstos também trabalhos de manutenção de pavimento, obras-de-arte especiais, sinalização e elementos de segurança. Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente

são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

7. A contribuição será acatada e os estudos serão alterados de forma a contemplar custos de conservação para as obras-de-arte especiais e para os trechos urbanos. A conservação dos trechos urbanos será considerada, no entanto, através dos itens de pavimentação e obras-de-arte especiais.

8. Os valores previstos para duplicação tiveram como premissas orçamentárias as condições específicas do trecho, podendo variar significativamente com orçamentos de outros trechos. Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

9. A TIR de 5,5% a.a. foi calculada pela Secretaria do Tesouro Nacional e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (do Ministério da Fazenda), de acordo com a NT 663/2012/STN/SEAE/MF, refere-se ao custo de captação de financiamento próprio e de terceiros, a qual já vem sendo aplicada aos programas de concessões federais desde a segunda etapa.

### **35. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018637**

**Nome:** José Araújo Silva

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Prever que no Projeto de concessão da BR 116/MG, que liga os municípios de Além Paraíba/MG e Divisa Alegre/MG, sejam construídos pela concessionária pontos de apoio a cada 200 km de rodovia, devendo portanto serem construídos 4 pontos de apoio num trecho de 816,7 km.

**Resposta da área técnica:**

Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a contribuição é oportuna e será considerada para revisão da minuta do PER, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

**36. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018649**

**Nome:** Mathias Häusslein

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:**

ASSUNTO	OBSERVAÇÕES
Estudos com valores base em Janeiro 2007	A correção pelo IPCA de 2007 para 2012 corrige todos os valores da viabilidade econômica-financeira. O ideal é ter um orçamento revisado com base de 2012. No período de Jan/07 a Jan/12 a variação do IPCA foi de 30,31%, já o INCC foi de 42,66%. Mostrando uma defasagem clara dos investimentos.
Percentual do Desconto do Reequilíbrio	No estudo do governo este desconto pode chegar a 43%. A sugestão é limitar o mesmo a 20%.
Adoção de elasticidade de 1,14 em relação ao PIB para veículos leves e pesados	Estimativa muito otimista. Depende muito, das características de composição do tráfego. Mas, em diversas concessões que estudamos raramente a elasticidade de veículos comerciais passa de 1,00. Em regiões metropolitanas os veículos de passeio raramente ultrapassam 1,05. Além do mais, o governo federal lançou o pacote de ferrovias juntamente com os de rodovias. Os impactos dos investimentos em ferrovias não estão sendo levados em consideração. Isso impacta diretamente na quantidade de veículos comerciais e na elasticidade. A linha férrea Uruaçu – Corinto - Campos compete diretamente com a BR-040 e a linha férrea Belo Horizonte - Salvador compete com a BR-116. O fato de serem programas de desenvolvimento integrados essas diferenças deveriam ser consideradas.
Estudos da revisão de 2012 consideram as mesmas contagens e as mesmas fugas de 2007	O ideal é refazer tais estudos em 2012. O tráfego atual não mostra o aumento esperado no estudo do governo de 2007.
A obrigação de duplicação de toda a rodovia de 100% em 5 anos, e, 10% em 18 meses.	Não está coerente com a necessidade técnica, tendo em vista, os VDMs projetados. Mais investimento, sem precisar e que onera a tarifa. Além disso, mesmo que o trecho de 10% da duplicação seja cumprido em 18 meses, não existe garantias do governo com relação a desapropriação e LP, nem a previsão desses investimentos no modelo financeiro. Por fim, a definição dos 10% a serem duplicados manteria a isonomia das propostas.

No quadro resumo de Investimentos do PER não consta valor para desapropriações.	Como avaliar este valor? Existe demarcação de faixa de domínio? E as remoções e relocações dos desapropriados?
A verba prevista para o Passivo Ambiental está muito baixa.	R\$ 14 milhões. Praticamente inexistente.
A TIR do projeto sendo considerada como 5,5% (STN) não espelha a remuneração que a iniciativa privada precisa, hajam vistos os riscos adicionais não computados no cálculo dessa taxa, tais como:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risco de sobrepreço nos investimentos, por causa de falta de projetos nessa fase e pelo descasamento do IPCA em relação aos preços dos insumos. O IPCA tem uma defasagem de 12% em relação ao INCC no período.</li> <li>- Risco de perda de receita pela aplicação do fator X, do desconto de reequilíbrio relativamente aos índices de desempenho. Totalmente vago esse ponto. O que seria ganhos do setor de rodovia? Pode ser para acrescentar valor X na tarifa também, caso os ganhos sejam perdas do setor? O que se percebe é que as obras e procedimentos do setor estão cada vez mais caros. Além desse Fator X tem as revisões de tarifas quinquenais.</li> <li>- Os 3% da modicidade tarifária são aplicados mesmo sem a comprovação desse montante de receita acessória.</li> <li>- Passivos Ambientais não estão dimensionados.</li> <li>- Risco de redução da rentabilidade do negócio pelo atraso na aprovação dos reequilíbrios econômico-financeiros.</li> <li>- Aumento de modais concorrentes (ferrovias, aéreas) que podem reduzir o tráfego nas rodovias, com conseqüente redução das receitas.</li> <li>- Aumento do custo dos combustíveis acima da inflação pode reduzir o tráfego nas rodovias, com conseqüente redução das receitas.</li> </ul>
O início da cobrança de pedágio somente após a duplicação de 10% da rodovia, ou seja, após o 18º mês.	Prejudica enormemente a viabilidade, pois expõe um caixa alto no primeiro 1º ano, quando ainda não se tem financiamento do BNDES. Sem falar nos riscos de desapropriação e obtenção de licenças para execução da duplicação no prazo. Rodovias semelhantes, como a Fernão dias, não obtiveram produção de duplicação para cumprir um serviço de 82 km em 18 meses.

### Resposta da área técnica:

1. A proposta de revisão de todos os custos considerados no Modelo Econômico-Financeiro não se justifica diante do fato de os diversos preços e índices flutuarem distintamente ao longo do tempo, de forma que sempre se poderia alegar a falta de atualidade dos preços utilizados. Optou-se, portanto, pela correção através do índice e fórmula estabelecidos na minuta de contrato.
2. O Desconto de Reequilíbrio tem o propósito de reequilibrar economicamente o contrato de concessão, incidindo na proporção em que se verifica que os investimentos não foram executados. Assim, os usuários se encontram resguardados de forma que pagarão apenas pela proporção dos serviços que lhes forem oferecidos. Se todos os serviços e investimentos previstos em contrato forem constatados, não haverá aplicação de Desconto de Reequilíbrio.
3. A elasticidade considerada na projeção de tráfego baseia-se em análise da relação entre o crescimento do tráfego nas rodovias federais concedidas e o

crescimento do PIB. Tanto os volumes considerados na análise quanto os volumes projetados para os estudos, consideram tráfego metropolitano e de longa distância, de veículos de passeio de comerciais, diferentemente do referencial indicado na contribuição. Além disso, há de se levar em conta a elevação dos índices de motorização da frota nacional.

Sobre o novo programa de investimentos em ferrovias, no momento de atualização do estudo, não foi possível avaliar sua influência na demanda pela rodovia BR-116/MG. Porém, os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios que terão com o negócio, visto que deverão atender os parâmetros de desempenho previstos no item 4 do Programa de Exploração da Rodovia.

4. Foram realizadas novas contagens volumétricas durante a atualização dos estudos, conforme disposto nos produtos 14, 16 e 19. A fuga é estimada com base na rede de estradas e rodovias que servem como alternativa à passagem pela praça de pedágio e na disposição dos usuários da rodovia em pagar pelos serviços da concessão. Não se vislumbrou mudanças nas determinantes à fuga quando da atualização dos estudos.

5. Visando alocar melhor os riscos inerentes as ampliações de capacidades serão alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

6. Haverá previsão de verba para desapropriações.

7. Os passivos ambientais foram reavaliados durante a atualização dos estudos, e os investimentos previstos para sua recuperação foram considerados adequados às condições atuais da rodovia.

8. A TIR de 5,5% a.a. foi calculada pela Secretaria do Tesouro Nacional e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (do Ministério da Fazenda), de acordo com a NT 663/2012/STN/SEAE/MF, refere-se ao custo de captação de financiamento próprio e de terceiros, a qual já vem sendo aplicada aos programas de concessões federais desde a segunda etapa.

9. O anexo II apresenta resposta à contribuição concernente ao cronograma de obras de duplicação.

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, foram alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da

entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

**37. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018659**

**Nome:** DOUGLAS KLEINSCHMIDT

**Empresa/Entidade:** TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A.

**Contribuição:**

**Contribuições Audiência Pública 127/2012**

**TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A.**, por seu representante legal **Douglas Kleinschmidt**, brasileiro, casado, engenheiro civil, portador da cédula de identidade RG nº 1.149.027-1/PR e inscrito no CPF/MF sob o nº 201.803.579-72 abaixo assinado, apresenta as seguintes contribuições relativas aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão da rodovia BR-116/MG.

Número	Item do Edital	Contribuição	Nº ANTT
1	PER – página 72	O item 4.4 – Obras de Ampliação de Capacidade e Outras Melhorias, subitem 4.4.4, estipula que as características geométricas das obras de Ampliação de Capacidade e de Melhorias Físicas e Operacionais a serem executadas no Sistema Rodoviário deverão ser estabelecidas tendo em vista a classe da Rodovia em questão, o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro. Destaca ainda, que deverão ser considerados, quando aplicável, os parâmetros geométricos estabelecidos nas normas do DNIT para rodovias de classe IA (pista dupla). Em contrapartida, o mesmo subitem determina que as duplicações deverão ser feitas com seção-tipo em pista dupla com separador central (canteiro central com largura variável). Entende-se que a execução de separador central deva estar vinculada, em acordo com o supramencionado, às normas do DNIT e, portanto, a especificação “canteiro central com largura variável” deveria constar apenas como um referencia, dentre outras opções. Sugere-se que a solução indicada para os canteiros centrais / separador de pista seja baseada no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNER de 1999.	
2	PER – página 119 – Sistemas de Controle de Velocidade	É especificado o fornecimento de equipamentos de controle de velocidade. Favor esclarecer se a operação é responsabilidade da Concessionária ou da Polícia Rodoviária. No caso de responsabilidade da Concessionária, a operação pode ser realizada pela própria Concessionária ou deve ser realizada por empresa contratada?	
3	Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica – Produto 19.	Sugerimos a revisão dos estudos e da tarifa básica de pedágio, face a não consideração dos custos e despesas com a Garantia de Execução e Contratação de Seguros para cobrir riscos das obras e da Concessão. Observar que no item 1 – Apresentação, em sua pagina 5 subitem Estudos Econômicos menciona-se em suas premissas a inserção dos mesmos, entretanto na modelagem da tarifa não localizou-se as mencionadas garantias. Caso tenha sido considerada, favor indicar onde podem ser encontrados.	

4	Apresentação da Audiência Pública Nº 127/2012 – página 37	Face ao calendário previsto ter sido divulgado após encerramento do período de contribuições ao Edital e Contrato (Audiência Pública Nº 125/2012), sugerimos através desta Audiência Pública que os leilões das rodovias BR040 e BR116/MG ocorram em datas distintas. As exigências de crédito e requisitos previstos para estruturação financeira poderão restringir a participação dos licitantes em ambos projetos, caso sejam simultâneos, o que não favorece a competitividade do certame em busca da modicidade tarifária. Como alternativa a ANTT poderá prever que o licitante somente tenha êxito em um dos lotes, em caso de leilão simultâneo.	
5	Nota Técnica nº 663/2012/STN /SEAE/MF	A metodologia utilizada para definição da TIR e conseqüentemente da tarifa teto não considera risco empresarial observado neste projeto. Para oferecer atratividade ao setor, e em busca da viabilidade do projeto, sugerimos a revisão desta metodologia.	
6	Produto 19 – Relatório Síntese da Atualização dos Estudos	Não verificamos na modelagem que foi considerada uma impedância adicional nos primeiros cinco anos de concessão, face à queda prevista de nível de serviço pelo grande volume de intervenções com duplicação, restauração e reforço de OAE's. Considerando que a velocidade média da rodovia será penalizada em favor da segurança dos usuários e trabalhadores das obras, é certo que o volume previsto de tráfego não será atingido e o estudo deve considerar este efeito, para cálculo correto da tarifa básica necessária para viabilizar o projeto, considerando a TIR desejada. Sugere-se amenizar o "ramp-up" inicial do tráfego.	
7	Informações Técnicas – Financeiras complementares relevantes. BR-116 / MG	Alguns valores utilizados nos estudos, se comparados ao edital e contrato, deixam em dúvida se os valores considerados estão na data-base atual ou a janeiro de 2007. Sugere-se que os documentos sejam melhor referenciados. Esta dúvida fica evidente ao observar-se as informações técnico-financeiras complementares relevantes, vide subitem 17.3 III que não referencia a data-base.	
8	PER – Item 1.1	O item 1.1 do PER (Anexo 2 da minuta do contrato) define que para as obras de caráter não obrigatório (trabalhos iniciais, recuperação, manutenção, conservação, monitoração e obras/serviços emergenciais) tem prazos e cronogramas indicados no capítulo 4 do PER com caráter meramente indicativo. Neste sentido, tomando como exemplo os Trabalhos Iniciais, pode-se entender que quando um subitem (exemplo pavimento) tem prazo de 9 meses para execução e o prazo previsto para o item é de 12 meses, esta indicação é meramente sugestiva e a Concessionária poderá executar os serviços em 12 meses. Esse entendimento é correto? Esse entendimento pode ser expandido para as obras de recuperação em sua execução decorrente do prazo? Pode-se fazer a mesma afirmação para as obras de caráter obrigatório, exemplo prazo de duplicação apêndice D?	
9	PER – Apêndice D – página 149	Considerando que o PER, em seu Apêndice D, define que no Ano 2 é necessária a conclusão de 160 km de rodovias. Considerando ainda a obrigação de concluir 82 km de duplicação em 18 meses, para que seja possível iniciar a cobrança de pedágio. Para efeito de cronograma, é correto entender que se antecipados 82 km dos 160 km previstos no ano 2 para conclusão nos primeiros seis meses do ano 1, será autorizada a cobrança, sem que necessariamente deva ser considerado no cronograma do ano subsequente 82 km e mais 160 km concluídos até o final do ano 2?	

10	PER - Apêndice F - página 151	Para efeito de localização das edificações de Serviço de Apoio ao Usuário (SAU) e de Centro de Operações da Rodovia (COR), foram indicados quilômetros no Apêndice F (Linear Esquemático do Sistema Rodoviário). Estas localizações são obrigatórias, ou pode a Licitante propor outras que entender ser melhores em termos de operação da rodovia? Se forem obrigatórias, a Concessionária poderá deslocá-las por um limite de distância, a exemplo do que foi permitido em relação às praças de pedágio (até 5 km de distância do ponto indicado)? Entende-se que os pontos indicados são passíveis de problemas de segurança em alguns casos, e seria importante esta flexibilização.	
11	Apêndice F do PER página 151	O apêndice F define a localização de quatro Centros de Controle da Rodovia (COR), um a cada 204 km de distância. Não há no PER outro local que defina a obrigação ou especifique parâmetros para este COR, sendo que no Apêndice H nada consta como quantitativos mínimos. Podemos entender que o COR não é obrigatório, está correto nosso entendimento? Caso seja obrigatório, favor indicar onde os mesmos foram considerados no estudo de viabilidade. Caso não tenham sido, sugere-se a atualização dos estudos com os custos e investimentos decorrentes desta obrigação, como consequência, solicita-se que nova tarifa básica seja calculada (caso o COR seja uma obrigação).	
12	Produto 14 - tabela 3.1 na página 7	O Produto 14 (tabela 3.1 - pág 7) define o Ponto de Contagem 22 com localização no km 401 da BR116. No Apêndice F, a Praça 4 está localizada no km 401 da BR116, em Governador Valadares. No Produto 16 (tab 4.8 - Página 14), a Projeção do VDMA do Trecho 23 está associada à Praça de Pedágio 4. Há aqui uma divergência de referências. Se as localizações definidas no Produto 14 e Apêndice F do PER estiverem corretas, a Praça 4 deveria estar associada com a projeção de tráfego do Trecho 22 (tabela 4.7 - Página 13) prevista na Produto 16. O tráfego seria bem inferior ao utilizado (cerca de 50%) e os estudos de viabilidade e a tarifa básica de pedágio deveriam ser calculados novamente, para evitar a inviabilidade do projeto.	
13	Produto 16 - Ítem 2 - página 27	O produto 16 estipula que foi considerado como limite de caráter técnico e operacional a extensão máxima de duplicação anual de 90 km. Esta premissa está em linha com a primeira versão do edital/contrato. Entretanto, os documentos editalícios submetidos à audiência pública eliminaram este limite e também excluíram o conceito de gatilho (duplicação quando o nível de serviço exigir). Sugerimos que o prazo de 5 anos para concluir as duplicações seja dilatado para 10 anos, considerando a magnitude da obra de duplicação proposta bem como a execução simultânea de outras obras e serviços. Entende-se que o prazo estabelecido irá configurar, inevitavelmente, uma situação de grande dificuldade de fluidez no Sistema Rodoviário em questão. Exemplificando: o Apêndice D do PER determina que 393 km do sistema estejam duplicados até o final do 3º ano da concessão, o que acarretaria em inoperância significativa e consequente redução de tráfego na rodovia, em opção a caminhos alternativos mais atrativos ao usuário. Como mencionado na pergunta 6. Reforça-se a solicitação de prazo final para duplicação total no 10º ano da Concessão. Tal medida diluiria as intervenções na rodovia ao longo do tempo, de modo a atender o objetivo final de duplicação total sem acarretar grande transtorno ao usuário da rodovia.	

14	Produto 17.1 – página 8	<p>O Produto 17.1, ao comparar a previsão de duplicação entre os estudos de 2007 e sua atualização 2011/2012, afirmam na própria página 8, que a área de pavimento a ser mantido passou a ser muito maior e que um incremento na fase de manutenção. Acontece que esta atualização do estudo não considerou os efeitos que a premissa de duplicar toda a rodovia provocará no EVTE. Entendemos que deve ser considerado que a manutenção irá sofrer incremento de volume, pelo aumento de área a ser mantida e pela sua antecipação, que exigirá mais ciclos de manutenção ao longo do período da concessão. O mesmo acontece com os custos de conservação da rodovia, que devem aumentar consideravelmente pelo mesmo motivo.</p> <p>Solicitamos que a ANTT avalie atualizar estes estudos e incluir estes e outros efeitos (por exemplo: aumento de viaturas para cobrir parâmetro de desempenho em pista dupla, demanda antecipada pela duplicação em 5 anos).</p> <p>Como exemplo do acima mencionado, citamos o Produto 5.6 – Estudos de Engenharia Final – Programa de Investimentos o qual apresenta em seu item 4 – Estimativa de Custos Operacionais, Tabela 4.1.2, um valor total de R\$ 65.070.000,00 para os custos operacionais de conservação. O estudo supramencionado fora elaborado tendo como premissa, dentre outras, a duplicação da rodovia condicionada ao atingimento de certo volume de tráfego (VDM). Contudo, o momento da necessidade da ampliação de capacidade da rodovia foi adiantado, conforme Apêndice D – Obras de Caráter Obrigatório do PER, toda a rodovia deverá estar integralmente duplicada até o final do 5º ano da concessão. Alinhado ao novo cenário, o Produto 19 – Relatório Síntese da Atualização dos Estudos, apresenta em seu item 6 – Estudos Econômicos e Financeiros, Tabela 6.3, um valor total de R\$ 80.370.000,00,00 para custos operacionais de conservação, representando um aumento de 24% em relação ao valor apresentado no Produto 5.6.</p> <p>Considerando que as obras de duplicação foram antecipadas para os primeiros anos da concessão, entende-se que dificilmente os custos operacionais de conservação sofreriam um aumento de apenas 24% conforme apresentado. Este valor não refletiu o novo cenário da Concessão, visto ser necessário considerar um acréscimo substancial de roçadas, aceiros, capina, limpeza de sistema de drenagem, etc. Portanto, no sentido de elucidar esta questão, sugere-se que o poder concedente majore os quantitativos de maneira que reflita a nova configuração do trecho com sua pista duplicada e conseqüente aumento de áreas, drenagem, pavimento, cercas e demais.</p>	
15	Produto 19 – Relatório Sintético da Atualização dos Estudos – pág. 107	<p>As subcláusulas 7.1.1 e 7.1.2 da Minuta de Contrato estipulam, respectivamente, que cabe à Concessionária promover desapropriações e arcar com tais atos. Seguindo a mesma linha, a subcláusula 4.2.6.1 do PER determina que os trabalhos referentes à fase de RECUPERAÇÃO para o canteiro central e faixa de domínio deverão contemplar a eliminação das ocupações irregulares, dependendo da decisão da ANTT em função da previsão dos valores referentes às indenizações. Complementarmente, o Produto 6A – Estudos Ambientais apresenta um levantamento das ocupações irregulares da faixa de domínio, destacando, inclusive, que a restauração do padrão rodoviário em alguns trechos somente seria viável com elevado custo social e econômico. Em contrapartida, o Produto 19 – Relatório Síntese da Atualização dos Estudos – não estabelece valor para o parâmetro Desapropriação (R\$ 0,00), componente do custo de investimento.</p> <p>Entende-se a dificuldade de obter-se, neste momento, uma estimativa assertiva dos custos de desapropriação e desocupação, e que a mesma só será possível por meio de levantamentos cadastrais. No entanto, no sentido de garantir a isonomia a todos os proponentes, sugerimos ao Poder Concedente que estime e provisione um valor mínimo para tal custo, garantindo a segurança jurídica do processo.</p>	

16	PER – 4.2.6. Canteiro Central e Faixa de Domínio – pág. 55	Caso o Poder Concedente considere inviável a estimativa e provisão de um valor mínimo para o custo relativo às Desapropriações e Desocupações (solicitado no item anterior), seja por prazo exíguo, seja por alta complexidade de execução, e, dado o elevado custo social e econômico a que os proponentes estarão sujeitos neste processo, sugerimos ao Poder Concedente que contemple tal incremento de investimento no Reequilíbrio Econômico-Financeiro por meio do fluxo de caixa descontado não alavancado.	
17	PER – 4.1. Trabalhos Iniciais – pag. 29 & 4.8. Sistema de Operação – pag. 106	O item 4.1 – Trabalhos Iniciais do PER, estipula que os Trabalhos Iniciais compreendem as obras e serviços que a Concessionária deverá executar imediatamente após a data a data de assunção até o final do 12º mês do prazo da Concessão. O item 4.1.7 – Edificações e instalações operacionais, estipula que no caso das edificações operacionais a serem construídas na fase de Trabalhos Iniciais, os tópicos relativos ao escopo dos serviços, procedimentos executivos, parâmetros de desempenho e cronogramas, estão apresentados no item 4.8 – Sistema de Operação do PER. O item 4.8.3.4 determina que os serviços relativos à implantação e à instalação de toda a infraestrutura do CCO, incluindo operacionalização do SGO deverá ser concluída até o final do 12º mês da Concessão. Em contrapartida, o item 4.8.5 – Sistemas de controle de tráfego, o qual estipula que as informações captadas pelo sistema de controle de tráfego deverão ser acessadas em tempo real pelo CCO e, determina que os serviços relativos à implantação e à instalação completa dos sistemas de inspeção de tráfego deverão se dar até o final do 6º mês da Concessão. Além disso, os itens 4.8.6 – Sistemas de Atendimento ao Usuário e 4.8.8 – Sistema de comunicação, determinam, respectivamente, que os serviços relativos à implementação e à instalação dos Sistemas de Atendimento ao Usuário e sistema de comunicação deverão se dar até o final do sexto mês da concessão. Entende-se que os serviços e sistemas supramencionados (inspeção de tráfego, SAU e comunicação) são dependentes da conclusão e pleno funcionamento do SGO e CCO e desta forma não seria adequado haver uma obrigatoriedade de implementação e instalação em prazo máximo inferior a 12 meses do início da Concessão. Sugere-se, portanto, que o prazo hábil para execução de todos os itens constantes nos Trabalhos Iniciais e Sistemas de Operação seja até o 12º mês.	
18	PER – Item 4.2, subitem 4.2.1.3 – pagina 46	O item 4.2 – Recuperação, em seu subitem 4.2.1.3, determina como Parâmetro de Desempenho a ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento, no final do 5º ano, e nunca superior a 5,0 cm entre o final dos Trabalhos iniciais e o final do 5º ano. Entende-se que um desnível exacerbado comprometeria a segurança do sistema rodoviário, entretanto, órgão internacionais como o BID adotam o critério de um desnível controlado entre faixa de rolamento e acostamento como benéfico à segurança dos usuários. Sugere-se que seja adotado um desnível entre faixa de rolamento e acostamento conforme “degrau” definido tecnicamente pela ANTT, evitando o tráfego nos acostamentos como vislumbrado no segmento Rio – JF da BR-040, garantindo dessa maneira a segurança de quem utiliza o mencionado acostamento.	

### Resposta da área técnica:

1. A definição de seção-tipo de pista duplicada com canteiro central, conforme item 4.4.4 do PER, configura-se como solução padrão. No entanto, o próprio item prevê a possibilidade de modificação desse parâmetro, a fim de garantir melhores condições de operação e, principalmente, de segurança aos usuários, sujeitas a aceitação pela ANTT.

2. A operação dos equipamentos de controle de velocidade será responsabilidade da concessionária.

3. As despesas com contratação de seguros e manutenção da Garantia de Execução foram consideradas para o estabelecimento da tarifa teto de leilão.
4. Os questionamentos referentes a regras previstas no Edital não são objeto da Audiência Pública nº 127/2012.
5. A metodologia exposta na Nota Técnica nº 663/2012/STN/SEAE/MF refere-se ao custo de captação de financiamento próprio e de terceiros, a qual já vem sendo aplicada aos programas de concessões federais desde a segunda etapa.
6. Caberá à concessionária propor um cronograma de obras e um sistema de operação que minimize eventuais impedâncias adicionais relacionadas às obras na rodovia.
7. A contribuição será aceita e as referidas datas base serão claramente expressas quando da publicação do edital.
8. O entendimento não está correto. Os prazos estabelecidos para as obras de caráter não obrigatório no Cronograma de Execução não são indicativos e representam o momento em que os parâmetros de desempenho serão avaliados pela ANTT. Assim, por exemplo, quando o PER estabelece, no item 4.1.1.4, Cronograma de execução que o serviço dos Trabalhos iniciais do pavimento se estende até o nono mês, significa que ao final do nono mês a ANTT poderá cobrar o atendimento a seus parâmetros de desempenho. Da mesma maneira, na fase de Recuperação, o seu cronograma estabelece que se estenderá até o final do 5º ano, com a obrigação de atingimento de determinados parâmetros nos prazos intermediários determinados no PER. Os prazos definidos no Apêndice D do PER referem-se a obrigações a serem cumpridas.
9. Uma vez atingidas todas as condições estabelecidas na cláusula 16.1 da minuta do Contrato de Concessão, a ANTT autorizará o início da cobrança de pedágio. A obrigação de concluir um total de 160 km de duplicação ao final do 2º ano independe do início da cobrança de pedágio.
10. Por motivo de inconsistência com o disposto no restante da minuta do PER, o apêndice F será excluído do documento. A localização do Centro de Controle Operacional, dos postos de atendimento ao usuário, e das demais edificações operacionais do sistema rodoviário será proposta pela concessionária, sendo fruto de análise de aceite pela ANTT. Deve-se, no entanto, respeitar os quantitativos mínimos definidos em apêndice da minuta do PER e os parâmetros de desempenho dos serviços.
11. O entendimento não está correto. O Apêndice F está inconsistente com o restante da minuta do PER. Não há mais previsão de implantação do Centro de Operação da Rodovia (COR) papel que será desempenhado pelo Centro de Controle Operacional, em número de um, conforme definido em apêndice do PER.
12. O Ponto de Contagem 22 está localizado no Trecho 4 (do km 337 ao km 400,1), ao norte da BR-259. A Praça de Pedágio 4 está localizada no Trecho 5 (do km 400,1 ao km 422,1), representado pelo Posto de Contagem 23, localizado ao sul da BR-259. Assim, a associação da Praça de Pedágio 4 ao Posto de Contagem 23 está correta.
13. O anexo II deste relatório apresenta resposta à contribuição concernente ao cronograma de obras de duplicação.

14. Os montantes de investimentos previstos para os trabalhos de manutenção foram revisados desde os estudos originais, passando de R\$ 1,03 bilhões, como indica o item 3.5 do relatório 5a parte 4, para R\$ 1,39 bilhões, como apresentado na tabela 6.2 do relatório 19. O mesmo se observa em relação à conservação, que passou de R\$ 40 milhões, no item 3.5 do relatório 5a parte 4, para R\$ 80 milhões, na tabela 6.3 do relatório 19. Adicionalmente, frente às contribuições recebidas nesta Audiência Pública, os custos de conservação da rodovia serão revistos. Porém, os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

15. Haverá previsão de verba para desapropriações.

16. Haverá previsão de verba para desapropriações.

17. O item 4.8.3.4 determina que os serviços relativos à implantação e à instalação de toda a infraestrutura do CCO, incluindo operacionalização do SGO deverá ser concluída até o final do 12º mês da Concessão e o item 4.8.5 estabelece que as informações captadas pelo sistema de controle de tráfego deverão ser acessadas em tempo real pelo CCO. Entretanto, conforme previsto no item 4.8.5.4, apenas os serviços relativos à implantação e à instalação completa dos sistemas de painéis de mensagens variáveis móveis e de inspeção de tráfego, deverão se dar até o final do sexto mês dos Trabalhos Iniciais, da mesma maneira que os itens 4.8.6 – Sistemas de Atendimento ao Usuário e 4.8.8 – Sistema de comunicação. Todos estes itens não dependem da instalação de toda a infraestrutura do CCO.

18. A ausência de desnível entre acostamento e pista é parâmetro de desempenho de aplicação já consolidada nas concessões federais de rodovias. A existência de desnível submeteria os usuários da rodovia a um risco maior relacionado à saída de pista. A função inibidora de eventual desnível, tanto em situações acidentais quanto em situações propositais, pode ser obtida através de dispositivos específicos de segurança, mais eficientes, tanto para minimizar suas ocorrências quanto para reduzir seus danos.

**38. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-1018667**

**Nome:** Daniel Lyra

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:**

### **3º ETAPA DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS**

#### **AUDIÊNCIA PÚBLICA 127/2012 – Contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a Concessão da Rodovia BR-116/MG**

##### **1) Produto 16 – Atualização dos Estudos de Tráfego Finais – Item 4**

**Contribuição:** O estudo de tráfego deve ser revisado levando em conta os impactos que serão causados nas fugas estimadas do tráfego da rodovia BR/116, em função do Programa de Investimentos em Logística: Ferrovias, que prevê investimentos para melhoria/implantação da ligação ferroviária entre Belo Horizonte – Salvador, concorrente do trecho da BR/116. O relatório indica que para a revisão dos estudos de tráfego foi atribuída a mesma fuga estimada na rede simulada nos estudos de 2007. Entretanto, naquela época não havia previsão para melhoria deste ramal ferroviário.

##### **2) Produto 16 – Atualização dos Estudos de Tráfego Finais – Item 3.2**

**Contribuição:** O valor de elasticidade adotado de 1,14, calculado através da nota técnica nº 105/2012, não reflete a realidade do setor rodoviário brasileiro. A nota técnica utiliza como fonte de dados uma amostra pequena e enviesada de concessões rodoviárias. Como exemplo: o período utilizado de 2006 a 2011, para concessionárias localizadas no Rio Grande do Sul, apresenta taxas de crescimento elevadas para este período, em relação à outras concessões, devido à recuperação do estado após dois anos consecutivos de seca e quebra de safra. Ao se excluir estas duas concessões da amostra, a taxa média anual de crescimento de tráfego resulta em 4%, indicado uma elasticidade PIB-tráfego inferior a 1. Sugere-se o cálculo da elasticidade PIB através do índice ABCR, que possui uma série histórica maior e engloba todas as concessões rodoviárias do país, eliminando-se o risco de utilização de amostras enviesadas.

##### **3) Produto 16 – Atualização dos Estudos de Tráfego Finais – Item 3.2**

**Contribuição:** Revisar taxas de crescimento vegetativo. A análise das tabelas 3.15 a 3.19, indica que a taxa média anual de crescimento (CAGR) do tráfego está na ordem de 5,70%, que divida pela estimativa de crescimento do PIB segundo o Banco Central, através do seu boletim FOCUS (<http://www4.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/readout.asp>), na ordem 4%, resulta em uma elasticidade de 1,4 e não de 1,14, conforme recomendada pela nota técnica.

#### **Resposta da área técnica:**

##### **1) Produto 16 – Atualização dos Estudos de Tráfego Finais – Item 4**

Sobre o novo programa de investimentos em ferrovias, no momento de atualização do estudo não é possível avaliar sua influência na demanda pela rodovia BR-116/MG. Porém, os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e

despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

### **2) Produto 16 – Atualização dos Estudos de Tráfego Finais – Item 3.2**

Os estudos elaborados pelo poder concedente são apenas referenciais, Conforme o item 2.4 do Edital os estudos do Poder Concedente são para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo. Já o item 2.5 reza que os interessados são responsáveis pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, bem como pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão. No item 2.6 é esclarecido que as proponentes arcarão com seus respectivos custos e despesas que incorrerem para a realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos, relacionados ao Leilão ou ao processo de contratação.

Desta forma, a proponente deverá utilizar os dados levantados por ela e que melhor caracterizem os dispêndios e receitas que terão com o negócio.

### **3) Produto 16 – Atualização dos Estudos de Tráfego Finais – Item 3.2**

A elasticidade geral considerada não pode ser obtida pela simples divisão entre as taxas de crescimento do tráfego e de projeção do PIB nacional, pois a razão ainda contempla a relação média de crescimento entre os PIB individuais das zonas de tráfego do estudo e o PIB nacional. Além disso, a fonte mencionada na contribuição para estimativa do PIB nacional não foi considerada na atualização das projeções de tráfego.

## Manifestações Orais

### 1. Inscrito no Local

**Nome:** Pedro Bernardes de Melo

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** Boa tarde a todos, boa tarde a integrantes da mesa, aos presentes. Meu nome é Pedro Bernardes de Melo é, como cidadão inscrito, mas também sou Diretor do grupo Construtora COWAN. Eu teria aqui duas contribuições a serem feitas, pelo exposto aqui pela audiência pública, o primeiro item eu gostaria de comentar que a questão da cobrança do pedágio a partir do décimo oitavo mês, nós é, entendemos que é um critério injusto pelos investimentos que se darão nesses dezoito meses, olhando para os *slides* aqui apresentados, nós percebemos que é, a parte de serviços do SAU estariam praticamente concluídos até o sétimo mês é, isto nos remete para que possamos solicitar a::... Ao órgão que é, re/, revise esse assunto, possibilitando que as concessionárias, a partir do mês sete, pudessem cobrar pelo ou menos cinquenta por cento do valor da tarifa, haja visto que é, teríamos já todo o serviço de atendimento do SAU é, ativo já:: em execução. No mês treze, também percebemos pelas é, que foi dito no *slide*, que todos os trabalhos iniciais estariam prontos é, somando a isso então, a partir do mês treze nós entendemos que seria justo que cobrássemos setenta e cinco por cento do valor devido da tarifa, a partir do mês treze e finalmente, a partir do mês dezoito, pelo que diz aqui que cem por cento da tarifa, depois que as duplicações solicitadas fossem é:: concluídas, sobre esse tópico, nós entendemos que dez por cento das duplicações no período de dezoito meses, tecnicamente a gente acredita que é quase inviável, nós teríamos que fazer projetos, teríamos que tá preparando as licenças, as desapropriações e executar oitenta e dois quilômetros neste prazo, a gente sabe o quanto isso é quase que impossível, então a gente sugere que esse patamar, a gente entende a razão, haja visto outros processos que aconteceram que não foram cumpridos, de duplicação, a gente entende essa preocupação do poder concedente, mas que não fosse dez por cento, fosse no máximo cinco por cento das duplicações ou seja, quarenta e dois quilômetros é, previsto para os primeiros dezoito meses. Recapitulando então essa sugestão nossa, nós entendemos ser justo que a partir do mês sete, cinquenta por cento da tarifa seja cobrada pelos serviços que estarão já ativos no SAU, a partir do mês treze esse número passe pra setenta e cinco por cento, haja visto os trabalhos iniciais concluídos e a partir do mês dezoito, seriam cem por cento da tarifa, completando cinco por cento das duplicações exigidas ou seja, quarenta e um quilômetros, então essa é a primeira sugestão. Com relação a um outro item é, com relação a um outro item é com relação a TIR estabelecida como um *target* para a viabilidade do projeto indicada é... Pela Secretaria do Tesouro Nacional, de cinco ponto cinco por cento. Nós entendemos que esse:: cálculo da TIR e tem um anexo exposto lá no site, ele demonstra claramente que é um cálculo feito pelo CAPM, onde os riscos inerentes a essa taxa estão muito claros e são riscos tradicionais do cálculo do CAPM ou seja, apenas *risk free*, ?? *risk*, *beta*, etc. Existem outros riscos no negócio de rodovias, que não estão contemplados no cálculo dessa taxa, que faz com que *spreads*

adicionais sejam necessários para que esta taxa, como *target*, seja elevada um pouco mais, não cinco ponto cinco. O nosso entendimento, nós aqui poderíamos citar risco de sobre preço nos investimentos é, já nesse momento do processo licitatório, por exemplo é, que não temos projeto nesse momento né? Que não temos como a, fazer uma avaliação de forma a que a, os eventuais e as contingências estariam sendo computadas no nosso preço, então existem alguns *spreads* que são necessários, por exemplo esse::: tipo de::: *spread*. É, risco da perda de receita, pelo fator X também são atos que poderão acontecer no futuro, que não está, que está prejudicando no nosso modo de ver, uma avaliação correta do risco da concessão. Precisa ter algum tipo de proteção para o investidor nisso daí. Risco de redução da rentabilidade do negócio, pelo o atraso na aprovação de reequilíbrios econômico financeiros, a gente tem observado, ao longo do tempo das concessões, o quanto isso atrasa e quanto dificulta o reequilíbrio, são *spreads* de risco, que precisam ser alocados a taxa. Aumento dos modais, por exemplo ferrovias que tão em um programa intenso pelo governo federal né? É, transporte aéreo etc. são riscos no negócio, que não estão contemplados nesses *spreads*. E por fim aqui, aumento do custo dos combustíveis, que por hora tem acontecido e que previs/, que existe uma previsão de aumento, que também está fora de um *spread* de custo, que possivelmente onerará a concessão. E por fim, no calculo do::: custo capital de terceiros exposto no anexo pela Secretaria do Tesouro, ela diz lá apenas que é a taxa de longo prazo. A gente sabe que nesses primeiros dezoito meses, uma concessionária precisará ir em mercado e capitar um empréstimo de curto prazo, que é uma taxa muito mais elevada que a de longo, portanto né? O cálculo da taxa, capital de terceiros está, no nosso modo de ver, incompleto, precisa ter um *spread* a mais, considerando que teremos um empréstimo ponte nesse período e que é, penaliza significativamente o projeto. Então diante disso, nós entendemos que a taxa de cinco ponto cinco da Secretaria do Tesouro ela precisa ser complementada com alguns *spreads* de risco aqui citados, para que esse *spread* né? Acrescido possa dar atratividade a iniciativa privada, porque com vultos de investimentos, vulto do capital próprio a ser alocado, a ser remunerado com uma taxa de cinco ponto cinco, nós entendemos que não está sendo atrativo para a iniciativa privada... Só isso que eu gostaria de colocar, brigado...

#### **Resposta da Área Técnica:**

O anexo II apresenta resposta à contribuição concernente ao cronograma de obras de duplicação.

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, foram alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

## **2. Inscrito no Local**

**Nome:** Edmundo Vasconcelos Lanna

**Empresa/Entidade:** Superintendente – Construtora Barbosa Mello

**Contribuição:** É, boa tarde a todos. Meu nome é Edmundo Vasconcelos e eu sou da Construtora Barbosa Melo de Belo Horizonte. Eu, a minha pergunta já era meio que um questionamento, já está um pouco prejudicado pela explanação do Pedro, porque ele seria exatamente sobre a duplicação de dez por cento do:::, da rodovia no primeiro ano, que é um valor significativo e tecnicamente também eu não tenho visto resultados como este em processos de:::, do DNIT no Brasil. E ele, eu vou só completar, por isso é que eu pedi até pra continuar com a pergunta, com:::, a, o esclarecimento é que noventa por cento de duplicação nos outros quatro anos é uma meta também eu acho que muito audaciosa, a gente pode comprometer inclusive o processo de do/, de:::: concessão da:: BR cento e dezesseis, exatamente em função de, dessa:: colocação de noventa por cento de duplicação em cinco anos, nós tivemos como exemplo a rodovia Fernando Dias, que é Belo Horizonte e São Paulo, que são cerca de, se eu não me engano, cerca de setecentos quilômetros, nós iniciamos a duplicação dela com DER de Minas Gerais em mil novecentos e noventa e quatro e eu tenho impressão que ela não totalmente concluída, mas com noventa e cinco a cem por cento e ela ?? chegou a conclusão em dois mil e cinco ou dois mil e seis, se eu não me engano, então são pontos que eu gostaria pra:: que a gente reestudasse em função da capacidade produtiva do Brasil inclusive, da::::, do que está se falando em infraestrutura do Brasil nesse momento, que essas meta para a parte da:::: concessão, eu considero um pouco audaciosa e pode vir, até pelo custo e pelo investimento que vai ser feito pela concessionária, a tornar pouco atrativo a concessão da BR cento e dezesseis de Minas Gerais. É só o que eu gostaria de colocar... Brigado.

**Resposta da Área Técnica:**

O anexo II apresenta resposta à contribuição concernente ao cronograma de obras de duplicação.

Visando alocar melhor os riscos inerentes às ampliações de capacidades, foram alterados itens contratuais sobre prazos para aprovação de projeto, licenciamento ambiental, declarações de utilidade pública e flexibilização da entrega de algumas obras de recuperação, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

**3. Inscrito no Local**

**Nome:** Rafael Guimarães Salazar

**Empresa/Entidade:**

**Contribuição:** É, boa tarde. Meu nome é Rafael Salazar, eu sou diretor da área de concessões da Construtora Aterpa M. Martins. É, nós gostaríamos de fazer aqui uma primeira contribuição, sugestão em relação a parte de investimentos é, nós entendemos que os investimentos eles estão sendo precificados a nível de dois mil e sete e estão sendo trazidos a nível de dois mil e doze pelo IPCA, estão sendo corrigidos pelo IPCA, então a nossa primeira sugestão é que esses investimentos sejam precificados a nível de

dois mil e doze, pois esse método de:: correção pode trazer distorções no volume desse investimento é, eu não sei se eu fui claro aqui, mas assim o que pode acontecer é que os, as variações para se construir uma rodovia nem sempre são refletidas pelo, esse indexador que é o IPCA. É, uma segunda sugestão que eu gostaria de fazer é em relação a, aos valores previstos para duplicação da:: rodovia é, está previsto um valor de um milhão e seiscentos mil reais a nível de janeiro de dois mil e sete para a duplicação da rodovia, esse valor é... A nível de dois mil e sete, mês/, tanto a nível de dois mil e sete, quanto trazido para agora, é um valor que segundo estudos feitos pelo d/, pela engenharia da:: minha empresa é, não condizem com a realidade do Brasil, portanto eu gostaria de sugerir que fo/, é, seja feita uma revisão é, em cima desses valores que estão colocados para duplicação da rodovia... É... Uma:: terceira sugestão é:: que... Que fosse avaliado, na questão da contagem de tráfego é, a concorrência é, no:: plano de pri/, privatização anunciado pela nossa Presidente da República no:: mês passado é, foi colocado que haverão diversas privatizações na área ferroviária também, o que poderão causar concorrência no transporte de cargas é, assim como há um grande crescimento é, na área aeroviária no nosso país, o que pode trazer o impacto na:: área de automóveis leves na:: questão do::: tráfego, então uma terceira sugestão seria que fossem atualizados as contagens de tráfego e as projeções de crescimento. É, então são essas as nossas sugestões, muito obrigado.

#### **Resposta da Área Técnica:**

#### **Resposta oral da Área Técnica:**

ÉRICO: Eu só queria esclarecer que as contagens de tráfegos foram atualizadas no final do ano passado. A questão referente às projeções e às concorrências será analisada.

#### **Resposta escrita da Área Técnica:**

A proposta de revisão de todos os custos considerados no Modelo Econômico-Financeiro não se justifica diante do fato de os diversos preços e índices flutuarem distintamente ao longo do tempo, de forma que sempre se poderia alegar a falta de atualidade dos preços utilizados. Optou-se, portanto, pela correção através do índice e fórmula estabelecidos na minuta de contrato.

#### **4. Inscrito no Local**

**Nome:** Newton Andrade Chaves

**Empresa/Entidade:** Fidens Engenharia S.A.

**Contribuição:** Boa tarde a todos. É, Nilton Andrade Chaves da empresa Fides Engenharia. Alguns itens já foram colocados e até apresentados pela mesa diretora, então eu destaco dois que eu entendo ser de relevância. A condição do percentual de desconto de reequilíbrio, que foi apresentado na planilha, atualmente tá girando em torno de quarenta e três por cento. E como forma de viabilidade para o:: *Project Finance*, a gente acha que esse limite não poderia ultrapassar vinte por cento, então eu queria sugerir a, esse, essa condição de reestudo para o desconto é, percentual de desconto de reequilíbrio, que foi apresentado na planilha e atualmente tá girando em

torno de quarenta e três por cento. E como forma de viabilidade para o: *Project Finance*, a gente acha que esse limite não poderia ultrapassar vinte por cento, então queria sugerir a, esse, essa condição reestudo, para o desconto é, percentual de desconto de reequilíbrio. E um item que foi colocado ali, apresentado em dois tópicos, que seria o valor da tarifa né? De pedágio, considerou para o pedágio é, a base dois mil e sete e depois dois mil e doze. Eu pergunto pro *Project* e pro plano de negócio é, será considerado também dois mil e sete, dois mil e doze ou ficaríamos somente com o ano de dois mil e doze? Somente isso, obrigado...

**Resposta da Área Técnica:**

**Resposta oral da Área Técnica:**

**Érico:** Se eu entendi bem, o último questionamento é a respeito do plano de negócios, correto? O plano de negócios deve ser preenchido a preço de 2007. A questão de 2012 é apenas para apresentação da tarifa na proposta econômica.

**Resposta escrita da Área Técnica:**

O Desconto de Reequilíbrio tem o propósito de reequilibrar economicamente o contrato de concessão, incidindo na proporção em que se verifica que os investimentos não foram executados. Assim, os usuários se encontram resguardados de forma que pagarão apenas pela proporção dos serviços que lhes forem oferecidos. Se todos os serviços e investimentos previstos em contrato forem constatados, não haverá aplicação de Desconto de Reequilíbrio.

## **5. Inscrito no Local**

**Nome:** José Aparecido Ribeiro

**Empresa/Entidade:** ONG SOS Rodovias Federais

**Contribuição:** Boa tarde a todos. Meu nome é José Aparecido Ribeiro, da ONG SOS Rodovias Federais. É, nós assistimos aqui presidente é, a maioria das manifestações de pessoas interessadas na concessão né? Na, em receber as concessões, construtoras é, entidades que:: irão explorar economicamente a rodovia. Eu senti falta aqui da sociedade civil, de quem mora, de quem reside ali na:: região aonde a:: rodovia vai passar, então eu gostaria de registrar isso... Né? Eu não quero dizer com isso que as concessões e as pessoas que vieram aqui defender os seus interesses não são legítimas, ao contrário, são extremamente legítimas num país que não consegue é::, nos oferecer um serviço a altura dos impostos que nós pagamos. Nós somos a pa/, o país que paga a quarta maior carga tributária do mundo e ainda temos que pagar pedágio, o que é um absurdo né? A Alemanha tem doze mil quilômetros de ru/, de *autobahn* e não se paga um centavo pra se:: dirigir na melhor rodovia do mundo, quem é construtor e conhece a Alemanha sabe do que eu estou falando. São rodovias extremamente modernas e que não pagam nenhum centavo a mais, já está no imposto que os cidadãos alemães/, alemães pagam. Nós ainda, além de termos a quarta carga tributária do mundo, temos que pagar pedágio enfim, mas nós chegamos ao ponto de concordar com o pedágio e agradecer a Deus por pagar pedágio, à esperança de ter uma rodovia descente pra::: circular. Infelizmente essa é a

realidade do nosso país, que não:: é um problema de vocês e nem de vocês, é dos, das pessoas que nos governam né? Que infelizmente ainda não conseguimos é, chegar num nível que nós precisamos. A outra preocupação nossa é nas áreas urbanas, como é que vai ficar o pedágio nas áreas urbanas né? Há alguma concessão especial para moradores das áreas urbanas aonde essa rodovia passa, de deslocamento entre:: cidades, em que uma pessoa mora numa cidade e trabalha na outra e tem que se deslocar diariamente? Eu não ouvi isso não, até perguntei ao:: Doutor Érico enfim, ele disse que não há consi/, não há nenhuma con/, é, concessão especial. É, outra coisa é o seguinte, nesses dez por cento que serão é, necessários para que comece a cobrança de pedágio é, existe algum critério do ponto de vista de locais aonde há número maior de acidentes ou eles são aleatórios? São locais aleatórios né? Nós sabemos que a Polícia Rodoviária Federal tem os índices de acidente, sabe onde e que tipo de acidente acontece em cada trecho das rodovias, então é:: a nossa contribuição é no sentido de fazer com que esses números da Polícia Rodoviária Federal sejam usados onde há realmente necessidade de obras emergenciais, curvas por exemplo fora dos padrões de segurança enfim, trechos da rodovia onde há, comprovadamente, falhas na estrutura da rodovia para que as obras comecem ali, onde é necessário, esses dez por cento aconteçam onde:: realmente é necessário. São essas as nossas contribuições, muito obrigado...

#### **Resposta da Área Técnica:**

#### **Resposta oral da Área Técnica:**

**Érico:** Este projeto não prevê a colocação de praças de pedágio em perímetros urbanos. No caso da rodovia BR-040, por exemplo, uma das praças foi retirada do projeto, em Luziânia, local com bastante movimento diário de veículos que vão a Brasília e retornam todos os dias. Sobre a questão de isenções entre municípios de cidades vizinhas, não há nenhuma previsão nesse sentido. E sobre a questão de segurança, os projetos de intervenções serão encaminhados à ANTT para avaliação. Eles têm que ser fundamentados em estudos, em análises de pontos críticos.

#### **Resposta escrita da Área Técnica:**

Do ponto de vista jurídico pode-se afirmar que todas as isenções legais quanto ao pagamento do pedágio foram observadas e previstas no Edital, sendo que o presente caso não se enquadra em hipótese de isenção legal, pois de acordo com o Decreto-Lei nº 791/69, de 27 de agosto de 1969, § 2º, apenas ficam isentos do pagamento de pedágio os veículos oficiais e aqueles do Corpo Diplomático. Além disso, a minuta do Contrato de Concessão estabelece na cláusula 16.2.5 que a Concessionária, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos tarifários, bem como arredondamentos de tarifa, em favor do usuário.

A priorização de implantação das obras de duplicação será definida pela concessionária, desde que atendidos os quantitativos definidos no apêndice D e respeitados os parâmetros de desempenho definidos no PER. O tratamento dos pontos críticos de acidentes será tratado caso a caso com base no Programa de Redução de Acidentes.

## Manifestações Escritas

### 1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-996399 (Protocolo Provisório 104)

**Nome:** Luciano Medrado

**Empresa/Entidade:** Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais

**Contribuição:**

- Pontos de parada/descanso a cada 200 km para atender a lei 12.619/2012;
- Tarifa de pedágio para caminhões/veículos de carga por eixo rodante;
- Modelo de negócio PPP cuja integralização de capital do Estado seja o valor equivalente ao investimento de duplicação da rodovia.

**Resposta da área técnica:**

Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a contribuição é oportuna e será considerada para revisão da minuta do PER, conforme orientação contida no anexo II deste relatório.

A minuta do Contrato de Concessão estabelece na cláusula 16.2.6 que as Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos e em razão do número de eixos. Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não. A redação será mantida.

A decisão quanto à modelagem da licitação através de uma Parceria-Público-Privada (PPP), que pressupõe uma contrapartida do Poder Concedente, ou de uma Concessão, onde não há uma contrapartida do Poder Concedente, considera diversos fatores, dentre os quais a viabilidade econômico-financeira do projeto e a definição da política pública pelo Governo. A decisão do Poder Concedente direciona para um modelo de Concessão à iniciativa privada.

**Anexo II**

**Ofício nº 015/2012/DECON/SFAT/MT**



50500.098520/2012-23  
28/09/2012 12:34 AM

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**  
**Secretaria de Fomento para Ações de Transportes**  
**Departamento de Concessões**

Ofício n.º 015/2012/DECON/SFAT/MT

Brasília, 28 de setembro de 2012.

Ao Senhor

**ÉRICO REIS GUZEN**

Presidente da Audiência Pública nº 125

Agência Nacional de Transportes Terrestres

À Senhora

**MIRIAN RAMOS QUEBAUD**

Presidente da Audiência Pública nº 127

Agência Nacional de Transportes Terrestres

**Assunto:** Audiência Pública nº 125/2012 – Edital e Contrato da BR-116/MG e BR-040/MG  
Audiência Pública nº 127/2012 – Estudos de viabilidade da BR-116/MG

**Referência:** Ofício nº 09/2012/AP125  
Ofício nº 010/2012/AP127

Senhora e Senhor Presidentes das Audiências Públicas,

Em atenção às respostas requeridas através dos Ofícios supra, e considerando a semelhança entre o teor de ambos, apresento as ponderações a seguir, relativas às concessões das rodovias federais BR-040 DF/GO/MG e BR-116/MG.

Sobre os questionamentos e sugestões sobre a vinculação do início da cobrança de pedágio à execução de ao menos 10% (dez por cento) das obras de duplicação e a determinação contratual de que as obras de duplicação sejam finalizadas até o 5º ano da concessão<sup>1</sup>, esclareço que tais dispositivos visam compatibilizar o pagamento de pedágio pelo usuário ao recebimento efetivo de melhorias na infraestrutura rodoviária.

<sup>1</sup> Vale lembrar que a vinculação de obras ao tráfego não foi eliminada, mas alocada somente às obras de ampliação de capacidade posteriores à duplicação das vias.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
Secretaria de Fomento para Ações de Transportes  
Departamento de Concessões

Cabe ressaltar que as rodovias em questão já apresentam, exceto nos trechos já em pista dupla, nível de serviço inadequado para a sua relevância. Ademais, os trechos que apresentam necessidade mais premente de duplicação são aqueles onde, em geral, se consegue menor produtividade de obras, devendo estes ser iniciados tempestivamente para que se atinja a meta de finalizar as obras até o final do 5º ano da concessão. Acerca das alegações sobre a necessidade de limitação da quantidade de obras de duplicação a serem realizadas em um dado ano, pondero não haver constatação técnica sobre a inconsistência da quantidade de obras de duplicação presente no cronograma atual, em especial considerando a possibilidade de divisão das obras em diversos lotes. Entende-se que o cronograma de duplicações proposto é factível, sendo esperada do concessionário a adoção de estratégia de obras e soluções técnicas adequadas, observando a flexibilidade inerente à operação privada.

As avaliações financeiras dos projetos indicam que a aplicação de ambos dispositivos não implica tarifas elevadas *vis a vis* o benefício social decorrente dos investimentos propostos. Ademais, cabe ponderar que a financiabilidade de um projeto está ligada à avaliação de seu fluxo de caixa completo, não apenas da extensão a ser duplicada. Entende-se que, havendo equilíbrio entre receitas e despesas, a obtenção de financiamento para a concessão não será comprometida.

Por outro lado, com o intuito de alocar corretamente as responsabilidades sobre prazos relativos aos processos envolvidos com a realização das obras, sugere-se a inclusão de cláusulas que definam prazos a serem observados pela administração pública para aceite de projetos e declarações de utilidade pública. Ainda neste sentido, objetivando deixar mais claro o interesse público que as obras sejam efetivamente entregues, bem como que as demais obrigações contratuais sejam respeitadas, solicito que as penalidades consideradas no contrato sejam revistas, compatibilizando-as com os montantes envolvidos na execução das obras e serviços.

Por fim, sobre os questionamentos quanto à inclusão de obrigação de implantação de pontos de apoio aos motoristas, considerando a relevância do pleito e os trabalhos que já vêm sendo realizados por este Ministério no sentido de viabilizar a provisão deste tipo de serviço em nossas rodovias, entendemos pertinente o estabelecimento de obrigação contratual para que o concessionário assegure a disponibilidade deste tipo de equipamento de acordo com a política pública a ser posteriormente definida.

Sendo estas as contribuições que vislumbro inerentes a este Ministério, me despeço agradecendo o empenho desta Agência no processo licitatório destas concessões.

Atenciosamente,

DINO ANTUNES DIAS BATISTA

Diretor