

RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 125/2012

1. Introdução

As rodovias BR-040/DF/GO/MG, trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG e BR-116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre/MG integram a 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase I, constante do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, e estão previstas no Programa Nacional de Desestatização PND, pelo decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997.

Para dar continuidade ao processo de concessão foi necessária a realização de Audiência Pública para dar ciência à sociedade e ao mercado do conteúdo do Edital e Contrato.

Em 2008, foi realizada Audiência Pública acerca deste assunto. Contudo, tendo em vista que foram realizadas alterações significativas nas minutas de Edital e Contrato desde a realização da Audiência Pública nº 095/2008, novo processo de Participação Social se impõe em respeito à Resolução nº 3.705, de 10 de agosto de 2011, que dispõe sobre instrumentos do processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT.

2. Objetivo

Foi realizada Audiência Pública presencial no dia 22 de agosto de 2012, em Brasília, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 125/2012, com período para envio de contribuições das 9 horas do dia 8 de agosto de 2012 até às 18 horas do dia 6 de setembro de 2012. A audiência teve por objetivo colher contribuições para as minutas de Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/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

Foi apresentada a minuta de Edital e Contrato e, por sua vez, submetida aos procedimentos de Audiência Pública.

Em 22 de agosto de 2012, foi realizada Sessão Presencial em Brasília, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 125/2012, publicada no D.O.U. nº 152, de 7 de agosto de 2012 e na Deliberação nº 170, de 6 de agosto de 2012. A mesa diretora foi composta pelos servidores Érico Reis Guzen e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretário, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Diogo Souza Moraes, representantes da Ouvidoria e PRG. A área técnica, assim como a apresentação das minutas de edital e contrato foi realizada pelo servidor Stéphane Louis Georges Quebaud.

A análise das contribuições apresentadas na Audiência Pública foi realizada 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 nos projetos de concessão das BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.

5. Contribuições Recebidas

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 125/2012, compreendido de 8 de agosto a 6 de setembro de 2012, foram recebidas 41 (quarenta e um) contribuições, sendo 29 (vinte e nove) contribuições por meio eletrônico, 12 (doze) presenciais, sendo 9 (nove) por meio oral e 3 (três) por 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

- Associação Comunitária da Francesa;
- Associação Comunitária do Bairro Primeiro de maio;
- Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística;
- CCR S. A.;
- Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT;
- Construtora Cowan;
- Demarest e Almeida;
- Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Minas Gerais;
- Fidens Engenharia S. A.;
- Isolux Corsan Participações em Infraestrutura Ltda;

- LCA Consultores;
 - NTC e Logística;
 - QG Engenharia e Planejamento Ltda;
 - Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF);
 - Secretaria Municipal de Administração Regional de Ribeirão das Neves – Minas Gerais;
 - Sindicato dos Metalúrgicos de Ouro Branco;
 - Sindicato dos Produtores Rurais de Paracatu;
 - Sindicato Rural de Barbacena;
 - Triunfo Participações e Investimentos.
-
- Aline Turati;
 - Aneli Kraemer;
 - Carlos Augusto de Souza Santos;
 - Cristian Silvano;
 - Danilo César Lima Barros;
 - Douglas Kleinschmidt;
 - Edmara Claudino dos Santos;
 - Ezequiel Silva Cruz;
 - Francisco Maurício Barbosa Simão;
 - Iram Garcia de Almeida;
 - José Alves do Couto Filho;
 - José Eduardo Horta Quina;
 - José Francisco da Graça;
 - José Heitor Santana;
 - José Rodrigues Tavares Irmão;
 - José Rodrigues Tavares Irmão;
 - Luciano Alencar da Cunha;
 - Marcelo Alcides dos Santos;
 - Marta Berzosa Bravo;
 - Nilton Chaves;
 - Omar José Gomes;
 - Pedro Bernardes;
 - Raimundo Nonato Roque de Carvalho;
 - Renata Tessarollo;
 - Thales Pimenta Carvalho.

7. Considerações Finais

Após análise das propostas enviadas à Comissão de Audiência Pública nº 125/2012 pelos interessados na minuta de Edital e Contrato que versa sobre a concessão das BR-040/DF/GO/MG e 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 125/2012, 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 Pública para análise e aprovação da Diretoria e posterior divulgação.

Em 01 de outubro de 2012,

LUCIANA FARIA CORTONESI
Secretária da Audiência Pública

ÉRICO REIS GUZEN
Presidente da Audiência Pública

Anexo I

**Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 125/2012 e
Considerações da Equipe Técnica**

Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT
(08/08/2012 a 06/09/2012)

1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-929964

Nome: Marcelo Alcides dos Santos

Empresa/Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Contribuição:

Sugiro alterar a minuta de contrato quanto ao item penalidades, sugiro incluir a possibilidade de multa moratória por não atingimento de parâmetros mínimos de qualidade no pavimento e sinalização, sugiro utilizar para o caso o texto dos contratos da 2ª Etapa de Concessão – fase I. Caso seja mantido o texto atual, por exemplo, não haveria possibilidade de penalizar a concessionária por permanência de buracos na pista.

Resposta da área técnica:

Sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão da cláusula 18 da minuta de Contrato.

2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-929979

Nome: Cristian Silvano

Empresa/Entidade: -

Contribuição:

Por que mais concessões? Já não pagamos impostos demais para o governo manter nossas estradas em bom estado? Teremos que pagar também ao setor privado para fazer isso? Está ficando cada vez mais insustentável viver no Brasil...

Resposta da área técnica:

A concessão de rodovias federais à iniciativa privada, para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário, mediante cobrança de Tarifa de Pedágio e outras fontes de receitas, deriva-se de políticas públicas elaboradas pelo Ministério dos Transportes, com o intuito de realizar as obras de infraestrutura necessárias para o desenvolvimento do País.

Adicionalmente, observe-se que a conservação e operação de sistema rodoviário envolvem custos econômicos, que deverão ser arcados pela coletividade. Nesse caso, o Poder Público deve optar por ratear esse ônus econômico somente entre os usuários (por meio de pedágio) ou por dividir tal encargo entre todos os contribuintes, utilizando-se de recursos orçamentários para fazer frente a tais despesas. No caso, entendeu-se conveniente fazer com que aqueles que usam diretamente a rodovia venham a arcar com os custos de sua manutenção e operação.

3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-929987

Nome: Danilo César Lima Barros

Empresa/Entidade: -

Contribuição:

Prezados Sr(a)s um local apropriado para uma praça de pedágio na BR-116 seria entre o entroncamento com a BR-251 e a divisa com a Bahia por causa do fluxo de veículos que vêm da BR-251 em direção ao nordeste.

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-930012

Nome: Carlos Augusto de Souza Santos

Empresa/Entidade: -

Contribuição:

Sou funcionário público da prefeitura de Ribeirão das Neves, gostaria de saber sobre os projetos de infraestrutura para a 040 na área da cidade.

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

5. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-930037

Nome: Carlos Augusto de Souza Santos

Empresa/Entidade: -

Contribuição:

Será feita alguma intervenção (trincheira) na entrada da 040 com a cidade de Ribeirão das Neves?

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

6. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-930048

Nome:

Empresa/Entidade: Secretaria Municipal de Administração Regional de Ribeirão das Neves

Contribuição:

A cidade de Ribeirão das Neves de acordo com o censo IBGE tem 296 mil habitantes. Qual será a intervenção que beneficiará mais os habitantes. Lembrando que a LMG 206 que corta o município, faz ligação direta com Belo Horizonte e que ainda não foi duplicada, assim que for terá um tráfego ainda mais intenso na região.

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

7. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-930053**Nome:**

Empresa/Entidade: Secretaria Municipal de Administração Regional de Ribeirão das Neves

Contribuição:

Já existem projetos concluídos e se tem acesso a eles? Qual critério usado para definir os pontos a serem feitas as intervenções de caráter de mobilidade.

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

8. 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 12 m² 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:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-116/MG, são objetos da Audiência Pública nº 127/2012.

9. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-949118

Nome: Ezequiel Silva Cruz

Empresa/Entidade:

Contribuição:

Prezador Senhores, gostaria de saber se no trecho Brasília ate Luziânia será também construídas passarelas e se já foram identificados os pontos críticos da BR O40 serão criados viadutos para interligar as cidades próximos as rodovias e os pedestres como passaram de um lado ao outro com segurança?

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

10. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-955585

Nome: José Rodrigues Tavares Irmão

Empresa/Entidade:

Contribuição: Solicito que, nessa concessão, seja duplicado primeiramente o trecho da rodovia entre Luziânia e Cristalina, no Estado de Goiás. Peço que avaliem essa demanda e entrem em contato comigo pelo tel. (xx) xxxx-xxxx obs. Já registrei solicitação correlata junto ao SIC/ANTT.

Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-958218

Nome: Jose Eduardo Horta Quina

Empresa/Entidade: QG Engenharia e Planejamento Ltda.

Contribuição:

Prezados Senhores,

QG Engenharia e Planejamento Ltda., por seu representante identificado ao final, apresenta as seguintes solicitações de esclarecimentos e contribuições relativos às Minutas do Edital e do Contrato, incluindo seus respectivos Anexos.

Número da questão formulada	Item do Edital	Esclarecimento solicitado
-----------------------------	----------------	---------------------------

1	<p>Subitem 1.4. do item - 1. Introdução do Anexo 16 - Termo de Referência do Plano de Negócios</p>	<p>No item referenciado é dito: “A Proponente deverá expressar todos os valores em Reais (R\$), referidos a janeiro de 2007, conforme definido no Edital.”</p> <p>Não seria mais coerente se corrigir o valor da Tarifa para a data base da entrega das propostas e, assim, os demais valores do Plano de Negócios seriam apresentados também para esta data? O “desreajustamento” dos valores atuais, que, sem nenhuma dúvida, serão utilizados pelas Proponentes na elaboração de seus Planos de Negócios, para janeiro de 2007 podem acarretar valores incoerentes para esta data, o que poderá dificultar a análise do Plano de Negócios por parte da Comissão.</p>
2	<p>Item 7.1.2. da Subcláusula 7.1. da Cláusula 7. da Minuta do Contrato de Concessão</p>	<p>No item referenciado é dito: “A Concessionária deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula anterior, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, sem que a Concessionária faça jus a qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por tais dispêndios.”</p> <p>É impossível, no prazo disponível para elaboração das propostas, que as proponentes façam os levantamentos necessários a uma correta avaliação dos dispêndios com as desapropriações que se farão necessárias à realização dos investimentos previstos no Contrato. Isto pode levar a valores muito diferentes a serem consignados pelas diversas proponentes, impossibilitando a correta avaliação das propostas pela Comissão de Julgamento. Sugere-se que seja alterado este item do Edital, adotando-se prática mais do que usual para esta situação em diversos Editais de Concessão, qual seja, a fixação do valor de uma verba, a ser obrigatoriamente adotada nos Plano de Negócios a serem apresentados por todas as proponentes e, no futuro, conforme esta verba seja extrapolada, para mais ou para menos, se faça a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro referente a estes dispêndios.</p>
3	<p>Item 7.2.3. da Subcláusula 7.2. da Cláusula 7. da Minuta do Contrato de</p>	<p>No item referenciado é dito: “A Concessionária deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.”</p>

	Concessão	
3	Item 7.2.3. da Subcláusula 7.2. da Cláusula 7. da Minuta do Contrato de Concessão	De maneira similar ao Item 7.1.2., da Subcláusula 7.1., da Cláusula 7., da Minuta do Contrato de Concessão, propõe-se que seja também adotada uma verba pré-definida e obrigatória para todas as proponentes para este item. Neste caso a situação é ainda mais grave, pois ocorrem situações as mais diversas nas ocupações da faixa de domínio, tais como ocupações em áreas não legalizadas, pendentes de pagamentos de desapropriações desde a implantação das rodovias ou de obras de ampliação das mesmas.
4	Item 16.1.1. da Subcláusula 16.1. da Cláusula 16. da Minuta do Contrato de Concessão	<p>No item referenciado é dito: “A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, simultaneamente em todas as praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, a execução de 10 % (dez por cento) das obras de duplicação detalhadas no Capítulo 3 do PER, a implantação das praças de pedágio e o cumprimento, pela Concessionária, do disposto na subcláusula 22.2.2, bem como a entrega do programa de redução de acidentes e o cadastro do passivo ambiental.”</p> <p>A imposição de condição prévia para o início da cobrança do pedágio de execução de 10% das obras de duplicação poderá alongar o período no qual não se cobrará pedágio, já que o processo de execução de duplicações é longo e repleto de imprevistos (projeto executivo, aprovação do projeto, licenças a serem obtidas, em especial o licenciamento ambiental, desapropriações, etc.), indo no sentido contrário ao da modicidade tarifária. Como o Edital já prevê o processo de “Desconto de Reequilíbrio” sugere-se que esta condição prévia seja retirada, e que se faça um cronograma factível para as obras de duplicação aplicando-se a ele a regra do “Desconto de Reequilíbrio”, se não cumprido pela futura Concessionária.</p>
5	Item 16.2.6. da Subcláusula 16.2. da Cláusula 16. da Minuta do Contrato de	Na tabela de multiplicadores da tarifa, nas categorias 1 e 2 aparece o mesmo tipo de veículo, a saber, “furgão”. Não é possível que o mesmo tipo de veículo se enquadre em dois multiplicadores desta tabela. Solicita-se a correção deste equívoco, explicitando qual tipo de “furgão” se enquadra na

	Concessão	categoria 1 e qual tipo se enquadra na categoria 2.
6	Subcláusulas 22.1. e 22.3. da Cláusula 23. da Minuta do Contrato de Concessão	<p>Nos itens referenciados é dito: “23.1 A transferência de controle da Concessionária não poderá ocorrer antes da conclusão das obras de duplicação da rodovia descritas no Anexo 2 do Contrato de Concessão, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada. 23.3 A Concessionária deverá registrar-se como companhia de capital aberto junto à CVM, em até 2 (dois) anos a partir da data do presente Contrato.”</p> <p>Aqui nos parece que há uma incoerência entre os itens citados. O prazo para as duplicações é superior a 2 (dois) anos e, para cumprimento das regras de governança exigidas pela CVM, na categoria de ações mais seguras do mercado, não deve constar impedimentos tais como o que consta da subcláusula 23.1. Desta maneira, sugere-se a compatibilização destas duas subcláusulas alterando o prazo estipulado na subcláusula 23.1 para 2 (dois) anos. Chama-se a atenção para o fato de que, independentemente do prazo estipulado na subcláusula 23.1, qualquer transferência de controle está sujeita a prévia aprovação da ANTT.</p>

Respostas da área técnica:

- 1 Como os estudos de viabilidade técnico-econômica referentes às rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG foram finalizados em janeiro de 2007, todas as obras e serviços foram precificados nesta mesma data, tornando assim imprescindível a sua manutenção, fazendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) estará sim referenciado a preços de janeiro de 2007. Porém, a ANTT entende a preocupação do Sr e gostaria de informar que o subitem 9.1.1 da minuta do Edital já permite a consideração de um reajuste tarifário, uma vez que *a Proponente deverá apresentar um valor de Tarifa de Pedágio, que não poderá exceder a R\$ [●] ([●]), referenciado a [●] de [●], e ainda, no subitem 9.1.1 (i) que este valor corresponde à Tarifa Básica de Pedágio, referenciada a janeiro de 2007, multiplicada por um IRT correspondente a [●].* Outrossim, o Contrato assegura meios para que a futura concessionária tenha a defasagem monetária compensada, por meio de reajuste anual.
- 2 Sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão da subcláusula 7.1.2 da minuta de Contrato. Outrossim, 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.

- 3 A desocupação da faixa de domínio é responsabilidade da Concessionária, conforme já disciplinado na cláusula 7.2.
- 4 O desconto de reequilíbrio e a identificação de um marco para o início da cobrança de tarifas têm fundamentos distintos. O desconto de reequilíbrio visa a readequar o valor de tarifa cobrado dos usuários (e, portanto, a contrapartida recebida pela concessionária), em função da quantidade e qualidade dos serviços efetivamente prestados pelo concessionário. Já a determinação de uma data-marco (com a indicação de obrigações mínimas a serem cumpridas pela concessionária) para início da cobrança de tarifa tem por objetivo assegurar que os usuários somente sejam obrigados a pagar o pedágio quando houver um serviço minimamente adequado sendo prestado pelo concessionário.
No caso em consulta pública, os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira concluíram que serviços minimamente adequados somente ocorrerão quando houver, entre outros requisitos, a realização de 10 % das obras de duplicação. Entende-se que apenas após a execução dessas atividades serão disponibilizados serviços adequados aos usuários, podendo então a concessionária iniciar a cobrança das tarifas, conforme explanado no Anexo II.
- 5 A diferenciação entre os dois tipos de furgão é feita pela rodagem, (simples ou dupla), determinando assim o coeficiente multiplicador da tarifa (1 ou 2). Este detalhamento será inserido na tabela da subcláusula 16.2.6 da minuta de Contrato.
- 6 Juridicamente, entendemos não haver óbice para esse prazo, tendo em vista que cabe ao Poder Concedente aprovar a alteração do controle societário, conforme o art. 27 da Lei nº 8.987/95. Nessa esteira, o Contrato pode já pré-determinar um prazo que ele entende que tal alteração não será possível.

12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-975650 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-975662

Nome:

Empresa/Entidade: Associação Comunitária da Francesa

Contribuição: Associação Comunitária da Francesa (Santos Dumont-MG) para ANTT. Residimos no bairro Francesa situado junto a BR 040 no Km 752 pertencente a cidade de Santos Dumont-MG. Solicitamos que quando houver a obra de duplicação deste trecho na rodovia, que no mesmo, seja construído uma travessia em dois níveis (passagem para veículos por baixo da rodovia) para acesso nos dois sentidos; ou seja, Juiz de Fora e Belo Horizonte. Temos um enorme fluxo de veículos saindo do bairro Francesa (ônibus de passageiros, transporte escolar, automóveis de moradores, etc.) enfrentando alto risco de acidentes devido o grande fluxo de carretas na BR

040 conforme as fotos em anexo. Esta obra é de extrema necessidade, pois se a duplicação da rodovia for executada sem o acesso solicitado, teremos que buscar um retorno em uma cidade próxima (Ewbank da Câmara) que dista 6 km da saída do bairro. No aguardo que a nossa reivindicação seja estudada com apreço, agradecemos antecipadamente.





Resposta da área técnica:

De ordem do Presidente da Audiência Pública nº 125/2012, informo que a presente audiência pública se refere às minutas de Edital e Contrato; questões relacionadas aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, são objetos da Audiência Pública nº 128/2012.

13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-975672

Nome: Francisco Maurício Barbosa Simões

Empresa/Entidade: Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Minas Gerais

Contribuição: Proposta Inclusiva

Edital – inserir onde couber, com a numeração própria seqüencial: X.

A Proponente também deve considerar em sua Proposta tratamento diferenciado em benefício aos produtores rurais, que residam em determinada localidade e tenham, em razão do exercício da atividade rural, que passar diariamente por praça de pedágio para chegar ao estabelecimento onde exerce a atividade rural.

Justificativa: a BR 040, no estado de Minas Gerais, intercepta 28 municípios; muitos destes municípios têm a economia concentrada na atividade agropecuária; os produtores rurais não detém trechos alternativos em grande parte da BR, especialmente mais a Nordeste do Estado; os produtores rurais trafegam diariamente deslocando de sua residências às propriedades rurais; o custo final da produção de alimentos torna-se mais oneroso, em razão do pedágio existente em razão do deslocamento diário do produtor rural para o estabelecimento rural; os municípios mais a Noroeste do Estado, são extensos, às vezes com mais de 100 Km de BR, como é o caso de Paracatu, o que obrigará o produtor rural à passagem por pedágio; o pedágio integrará o custo da produção rural e isto implicará preço maior do alimento.

Resposta 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.

14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-975684 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-975692

Nome: Francisco Maurício Barbosa Simões

Empresa/Entidade: Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Minas Gerais

Contribuição: Edital – inserir onde couber, com a numeração própria seqüencial: X.

A Proponente também deve considerar sua Proposta tratamento diferenciado em benefício aos produtores rurais, que residam em determinada localidade e tenham, em razão do exercício da atividade rural, que passar diariamente por praça de pedágio para chegar ao estabelecimento onde exerce a atividade rural.

Justificativa: A BR 116, no Estado de Minas Gerais, intercepta 39 municípios. 30 destes municípios têm renda per capita inferior a um salário mínimo. Estes mesmos 30 municípios tem IDH baixíssimos – ver arquivo anexo. Muitos destes municípios têm a economia concentrada na atividade agropecuária. Os produtores rurais detêm trechos alternativos em grande parte da BR, especialmente mais a Norte. Produtores Rurais trafegam diariamente deslocando de suas residências às propriedades rurais. O custo do pedágio pode lhes comprometer a pouca renda que detêm. O custo final da produção torna-se mais oneroso, em razão do pedágio existente em razão do deslocamento diário do produtor rural para o estabelecimento rural. Grande parte dos municípios alcançados pela BR 116 estão situados em região de seca interna, com decretos de situação emergência publicados reiteradamente (11 em 2012), em grande parte do ano – Jequitinhonha e Mucuri, o que compromete a produção rural, sendo 9 na região da Sudene. O valor do pedágio tem grande peso na renda dos produtores destes municípios. É necessário que tanto o edital preveja que o pretendente apresente proposta de tratamento diferenciado aos acima mencionados como: isenção de pedágio, redução do valor de pedágio ou concessão de passes livres em número limitado ao mês (apurado mediante apuração da necessidade de transposição à praça de pedágio). Isto onerará o preço final da produção rural, ou seja, o preço do alimento.

Resposta da área técnica:

Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 13.

15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978376

Nome: Luciano Alencar da Cunha

Empresa/Entidade: Sindicato Rural de Barbacena

Contribuição: Exclusão da praça de pedágio na região do Município de Barbacena; ou concessão de passe livre para os pequenos produtores rurais.

Há na região de Barbacena um grande número de pequenos produtores rurais, que atuam em minifúndios dedicados a produção de hortifrutigranjeiros, flores e frutos. A inclusão do custo do pedágio na cadeia produtiva inviabilizará a atividade econômica local, considerada um ‘cinturão verde’, acarretando aumento enorme do preço final dos alimentos consumidos por milhares de pessoas. Como o Governo pretende erradicar a fome, não seria de bom alvitre onerar a produção de alimentos.

Resposta da área técnica:

Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 13.

Além disso, segundo o Ministério dos Transportes, há a definição da não cobrança de pedágio em segmentos urbanos, o que resultou na não implantação da praça de pedágio originalmente prevista em Luziânia. Pela mesma ótica, a praça reclamada não faz parte da exceção acima descrita.

16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978399, Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978426, Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978444 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978434

Nome:

Empresa/Entidade: Isolux Corsan Participações em Infraestrutura Ltda.

Contribuição: Prezados, seguem nossas contribuições às minutas do Edital e Contrato de Concessão para a exploração das rodovias BR 040 e BR 116. Atenciosamente, Marta.

I. Minuta do Edital		
PONTO	ITEM / CLAUSULA	CONTRIBUIÇÃO/SUGESTÃO
1	6.6.II	A minuta do Edital exige que os documentos constantes da 2ª (segunda) via dos envelopes sejam apresentados em forma de cópia autenticada. Sugere-se alterar a redação da cláusula 6.6.II da minuta do Edital para possibilitar que os documentos constantes da 2ª via dos envelopes sejam apresentados em cópias simples, conforme consta abaixo: 6.6. (...) II. todos os documentos deverão ser apresentados em sua forma original ou cópia autenticada na 1ª via, exceto os documentos relativos à Garantia de Proposta, que deverão ser apresentados em suas vias originais na 1ª via. “Os documentos da 2ª via poderão ser apresentados em cópia simples.”
2	7.2 / 7.9 / 7.10 / 9.1.4 / 6.1 do Anexo 2	O prazo de validade da garantia da proposta (mínimo de 180 dias) não corresponde ao prazo de validade das propostas econômicas escritas. Com o intuito de esclarecer que a não renovação das garantias das propostas não enseja aplicação

		<p>de qualquer sanção às licitantes, mas tão somente a sua desclassificação, sugere-se a seguinte redação da cláusula 7.9 da minuta do Edital:</p> <p><i>“7.9 Caso o prazo de validade da Garantia da Proposta expire antes da assinatura do Contrato, a ANTT poderá solicitar a renovação da Garantia da Proposta das Proponentes às expensas das próprias Proponentes, caso em que a manutenção das condições de qualificação da Proponente ficará condicionada à regular renovação da respectiva Garantia da Proposta.</i></p> <p><i>7.9.1 A não renovação das garantias das propostas culminará na desclassificação da Proposta das Proponentes, todavia, não ensejará a aplicação de quaisquer outras sanções à Proponente.</i></p> <p><i>7.9.2 No caso de renovação, a garantia de que trata o item acima será reajustada pela variação do IPCA, divulgado pelo IBGE, entre o mês da Data para Recebimento dos Envelopes e o mês imediatamente anterior à renovação da garantia.”</i></p>
3	7.4.1	<p>A minuta do Edital estabelece que as garantias das propostas apresentadas nas modalidades seguro-garantia e fiança bancária deverão ser apresentadas em sua forma original, não sendo aceitas cópias de qualquer espécie. A fim de possibilitar a apresentação da via digital das apólices de seguro-garantia emitidas pela SUSEP, sugere-se a seguinte redação: “7.4 I - as Garantias das Propostas apresentadas nas modalidades seguro-garantia e fiança bancária deverão apresentar o conteúdo mínimo ou seguir o modelo constante, respectivamente, dos Anexos 2 e 3, em sua forma original (admitindo apresentação da via digital das apólices de seguro-garantia emitidas pela SUSEP) e deverão ter seu valor expresso em reais, assinatura dos administradores da sociedade emitente, com comprovação dos respectivos poderes para representação;”</p>
4	7.4.V/Anexo 2	<p>A minuta do Edital estabelece que a garantia da proposta deverá ser apresentada em nome do consórcio, indicando os nomes de todos os consorciados, independentemente de ter sido contratada por uma ou mais consorciadas. Nesse</p>

		<p>sentido, a minuta do Edital não deixa clara a possibilidade de cada uma das consorciadas contratarem a garantia da proposta, na proporção de sua participação no consórcio. Sugere-se, assim, que o Edital contenha cláusula admitindo a possibilidade de cada uma das consorciadas contratarem a garantia da proposta, na proporção de suas respectivas participações no consórcio. Ademais, sugere-se que o mecanismo de apresentação da garantia da proposta seja escolhido livremente por cada uma das consorciadas, desde que a soma total corresponda ao valor da garantia exigida no Edital.</p>
5	<p>11.1 15.4 Anexo 16</p>	<p>A minuta do Edital estabelece que as proponentes deverão considerar, em seu plano de negócios, a totalidade das receitas extraordinárias auferidas com a exploração de projetos alternativos e associados durante o prazo de vigência do contrato de Concessão, bem como a incidência de ISS, PIS e COFINS sobre tais receitas. Ocorre que as receitas extraordinárias não deveriam ser contabilizadas na tarifa básica de pedágio ofertada pela proponente. Como será sugerido ao Contrato de Concessão, essas receitas não deveriam ser consideradas independentemente de a concessionária auferir tais receitas. Considerar no valor das tarifas ofertadas o percentual de 3% sobre a receita anual de pedágio a título de receitas extraordinárias, independentemente dos valores serem efetivamente auferidos pela concessionária, parece não se coadunar com o conceito de receitas extraordinárias previsto na Lei Federal nº 8.987/95, que vigora como sendo um incentivo para a concessionária auferir receitas marginais, além daquelas receitas principais advindas da cobrança de pedágio. Da forma em que está sendo tratada nos documentos editalícios, as receitas extraordinárias passaram a ser consideradas como receita principal da concessionária. Assim, o que era uma prerrogativa legal da concessionária passa a ser uma obrigação, pois caso não seja desenvolvido nenhum projeto associado, o percentual de 3% sobre o valor da receita de pedágio anual será automaticamente descontado de suas receitas totais. A sistemática</p>

		<p>adotada pelo Poder Concedente ainda afasta as normas estabelecidas na Resolução ANTT nº 2.552/2008, principalmente quanto à previsão de que o percentual a ser revertido à modicidade tarifária incide sobre as receitas extraordinárias auferidas e não sobre o valor da receita de pedágio anual da concessionária. Nesse contexto, as receitas extraordinárias apresentam-se como mais um fator de redução das tarifas de pedágio, além do fator X e do desconto de reequilíbrio. Sendo assim, sugere-se a supressão da expressão “receitas extraordinárias” das cláusulas 11.1 e 15.4 da minuta do Edital.</p>
6	16.1	<p>A minuta do Edital não prevê a possibilidade de apresentação de recurso em face da decisão que julgou as garantias das propostas apresentadas pelas proponentes. Sugere-se que conste do Edital a possibilidade de apresentação de recuso em face da decisão que julgou as garantias das propostas apresentadas pelas proponentes, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados da data de publicação da decisão da Comissão de Licitação que julgou a garantia das propostas apresentadas pelas proponentes, conforme redação abaixo: <i>“16.1 As proponentes que participarem do Leilão poderão recorrer sobre a decisão que julgou a Garantia da Proposta, a classificação da Proposta Econômica Escrita e análise dos Documentos de Qualificação e Plano de Negócios da Proponente vencedora.”</i></p>
7	<p>Anexo 4 / Anexo 6 / Anexo 7 / Anexo 8 / Anexo 9/ Anexo 10 / Anexo 11/ Anexo 19 / Anexo 20 /Anexo 21 / Anexo 22</p>	<p>De acordo com a minuta do Edital, estes anexos deverão ser assinados pelos representantes legais das Proponentes. Sugere-se que, para fins de adequação à regra prevista no subitem 8.1.2 do Edital, a assinatura de tais documentos seja feita somente pelos “representantes credenciados” das Proponentes.</p>
9	32 da Tabela XI do Anexo 5	<p>A minuta do Edital exige, para fins de comprovação da qualificação jurídica dos consórcios, a apresentação de termo de constituição de consórcio. Todavia, como</p>

		<p>Proponente vencedora do certame deverá necessariamente constituir uma Sociedade de Propósito Específico (“SPE”), sugere-se que seja exigido da Proponente apenas o compromisso de constituição da SPE ou, caso assim, entendam, que seja apresentado compromisso de constituição de consórcio na fase de licitação.</p>
10	Anexo 16 (item 3.8.3)	<p>O Termo de Referência ao Plano de Negócios estabelece que as receitas extraordinárias serão calculadas automaticamente, considerando-se o percentual de 3% sobre os valores das receitas de pedágio anual. Ou seja, as proponentes já deverão considerar, no Plano de Negócios, a estimativa das receitas extraordinárias que serão auferidas durante a concessão. Ocorre que as receitas extraordinárias não deveriam ser contabilizadas na tarifa básica de pedágio ofertada pela proponente. Como será sugerido ao Contrato de Concessão, essas receitas não deveriam ser consideradas independentemente de a concessionária auferir tais receitas. Considerar no valor das tarifas ofertadas o percentual de 3% sobre a receita anual de pedágio a título de receitas extraordinárias, independentemente dos valores serem efetivamente auferidos pela concessionária, parece não se coadunar com o conceito de receitas extraordinárias previsto na Lei Federal nº 8.987/95, que vigora como sendo um incentivo para a concessionária auferir receitas marginais, além daquelas receitas principais advindas da cobrança de pedágio. Da forma em que está sendo tratada nos documentos editalícios, as receitas extraordinárias passaram a ser consideradas como receita principal da concessionária. Assim, o que era uma prerrogativa legal da concessionária passa a ser uma obrigação, pois caso não seja desenvolvido nenhum projeto associado, o percentual de 3% sobre o valor da receita de pedágio anual será automaticamente descontado de suas receitas totais. A sistemática adotada pelo Poder Concedente ainda afasta as normas estabelecidas na Resolução ANTT nº 2.552/2008, principalmente quanto à previsão de que o percentual a ser revertido à modicidade tarifária incide sobre as receitas extraordinárias auferidas e não sobre o valor da receita de pedágio anual</p>

		da concessionária. Nesse contexto, as receitas extraordinárias apresentam-se como mais um fator de redução das tarifas de pedágio, além do fator X e do desconto de reequilíbrio. Assim, as receitas extraordinárias não devem ser consideradas como receita principal da concessionária, razão pela qual deverá ser excluída a expressão “receitas extraordinárias” dos itens ‘a’, ‘b’ e ‘c’.
11	Anexo 16 (item 3.8.8)	O Termo de Referência ao Plano de Negócios não menciona, de forma expressa, a aplicação da IN n.º 162/98, que dispõe sobre os prazos de depreciação dos bens reversíveis da concessão. Outrossim, apenas dispõe que tais prazos serão aqueles previstos na legislação tributária vigente. Embora a IN n. 162/98 não tenha sido revogada, é sabido que as normas de contabilidade foram recentemente adequadas à parâmetros internacionais. Assim, para que não restem dúvidas em relação ao prazo de depreciação dos investimentos realizados pela Proponente, sugere-se que o Edital contenha previsão expressa quanto à legislação tributária aplicável.
12	17.3. III	A minuta do Edital, por meio do item 17.3, III, exige que, antes da assinatura do Contrato de Concessão, a adjudicatária deverá apresentar à ANTT a comprovação de integralização de parte do capital social mínimo da SPE. Considerando que (i) de acordo com a apresentação da Audiência Pública nº 125/2012 disponibilizada pela ANTT estabeleceu-se que deverá ser integralizado 65% do capital social mínimo da SPE como requisito para a assinatura do Contrato de Concessão e, ainda, integralizado 35% do capital social mínimo da SPE até a conclusão dos trabalhos iniciais e (ii) estas obrigações impactarão o nível de endividamento da concessionária, podendo, inclusive, ser obstáculo a possíveis contratos de financiamentos por ela vislumbrados, sugere-se que o aporte de recursos para a integralização do capital social da SPE seja realizado de acordo com o grau de avanço das obras, de modo que este desembolso ocorra em conformidade com as necessidades do projeto.
II. Minuta do Contrato de Concessão		
13	1.1.1.(xli)	A minuta do Contrato de Concessão estabelece a seguinte definição de URT: “unidade de

		referência correspondente à 1.000 (mil) vezes o valor da Tarifa de Pedágio correspondente à categoria 1 de veículos vigente na data de recolhimento da multa aplicada, nos termos deste Contrato ou em virtude da legislação e das normas aplicáveis.". Tendo em vista que a Resolução ANTT nº 2.665/2008 está sendo revista por esta agência em razão da desproporcionalidade dos valores das sanções aplicadas, em especial se comparadas às multas previstas nos contratos de concessão da 1ª Etapa do Programa Federal de Concessões de Rodovia, sugere-se que o multiplicador correspondente a 1.000 (mil) vezes o valor da tarifa para a fixação da Unidade de referência de tarifa- URT seja reduzido para 100 (cem) vezes o valor da tarifa, em total consonância com o multiplicador previsto nos contratos de concessão da 1ª Etapa do Programa Federal de Concessões de Rodovia.
14	4.2.2	A subcláusula 4.2.2 da Minuta do Contrato de Concessão dispõe que a Concessionária no ato da assunção do Sistema Rodoviário declara ter conhecimento da natureza e das condições dos bens da concessão que lhe serão transferidos pela União. A fim de ressaltar a Concessionária em relação aos vícios ocultos existentes nos bens da concessão, os quais não poderiam ser objeto de conhecimento pela concessionária antes da data da assunção do Sistema Rodoviário, sugere-se a seguinte redação para a subcláusula: "4.2.2. <i>A Concessionária declara que tem conhecimento da natureza das condições dos Bens da Concessão que lhe serão transferidos pela União na Data da Assunção, exceto em relação àqueles vícios ocultos que não puderem ser verificados na Data de Assunção.</i> "
15	4.3.3	A subcláusula 4.3.3 impede o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em razão da não depreciação e amortização dos investimentos realizados pela Concessionária no prazo da concessão. Todavia, tal previsão contraria o disposto no artigo 36 da Lei de Concessões, consoante o qual, o Poder Concedente é obrigado a indenizar as parcelas de investimentos vinculados aos bens reversíveis que não foram amortizados e depreciados no advento do termo contratual. Assim, sugere-se a exclusão da parte final da cláusula 4.3.3 da

		minuta do Contrato de Concessão para que passe a conter a seguinte redação: <i>"4.3.3 Todos os Bens da Concessão ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela Concessionária no Prazo de Concessão de acordo com os termos da legislação vigente."</i>
16	5.2	A minuta do Contrato de Concessão estabelece que a demora na obtenção de licenças ambientais não acarretará a responsabilização da concessionária, desde que, comprovadamente, o fato que provocou a referida demora não lhe possa ser imputado. A minuta do Contrato de Concessão, todavia, é omissa em relação à ausência de responsabilidade da concessionária por atrasos na obtenção de licenças e autorizações emitidas por outros órgãos e entidades pertencentes à Administração Pública (direta e indireta das esferas federal, estadual e municipal). Assim, como o atraso na emissão de licenças e autorizações por culpa da Administração Pública é fato que também não poderá ser imputado à concessionária, sugere-se a alteração da cláusula para conter a seguinte redação: <i>"5.2 A demora na obtenção de licenças e autorizações expedidas pelos órgãos e entidades pertencentes à Administração Pública direta e indireta das esferas federal, estadual e municipal, inclusive as licenças ambientais, não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado."</i>
17	7	Com relação às obrigações referentes à desocupação da faixa de domínio do sistema rodoviário, a minuta do Contrato de Concessão é omissa quanto ao procedimento de remoção das infraestruturas pertencentes a outras prestadoras de serviços públicos existentes no sistema rodoviário. Sugere-se assim, que seja estabelecida na minuta do Contrato de Concessão a (i) responsabilidade pelos pagamentos pela remoção das infraestruturas pertencentes a outras prestadoras de serviços público existentes no sistema rodoviário, bem como (ii) a previsão de que a demora na remoção dessas interferências não acarretará a responsabilização da concessionária, desde que esta tenha tomado todas as medidas cabíveis

		para tanto.
18	7.3	A minuta do Contrato de Concessão estabelece que a demora na obtenção da declaração de utilidade pública não acarretará na responsabilização da concessionária, desde que os fatos que ensejaram a referida demora não possam ser a ela imputados. No entanto, é necessário prever no Contrato de Concessão outras hipóteses de exclusão de responsabilidade da concessionária relacionadas à desocupação da faixa de domínio do Sistema Rodoviário que não possam ser à ela imputada. Assim, sugere-se a alteração da cláusula para conter a seguinte redação: “7.3 A demora na obtenção da declaração de utilidade pública, bem como a demora nos processos administrativos e judiciais relacionados à desapropriações e remoções das ocupações irregulares existentes no local, não acarretará responsabilização da Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.”
19	8.1.5	A minuta do Contrato de Concessão dispõe acerca da obrigatoriedade do Poder Concedente rescindir, até a data da assunção do sistema rodoviário, todos os contratos referentes às obras e aos serviços que estejam em vigor na data de assinatura do contrato de concessão, que impeçam ou prejudiquem a concessionária no atendimento aos parâmetros de desempenho nele estabelecidos. Para o conhecimento dos locais e do objeto dos contratos em vigor celebrados pelo Poder Concedente, faz-se necessários que tais contratos sejam disponibilizados na fase do procedimento licitatório.
20	8.4.2	A minuta do Contrato de Concessão 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 modelos de contratação nas fases anteriores das concessões rodoviárias federais, 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. Considerando que (i) os documentos editalícios

		<p>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; <i>(ii)</i> 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 <i>(iii)</i> o cronograma previsto na minuta do Contrato de Concessão para a duplicação da rodovia não é exequível, haja vista que (a) diversamente do previsto nas fases anteriores das concessões rodoviárias federais, que determinavam um limite de duplicação de 90 km da rodovia por ano, para esta licitação o cronograma de execução das obras exige investimentos muito superiores aos limites dos usualmente praticados pela ANTT; (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 conseqüentemente poderá dificultar a financiabilidade do projeto; <i>(iv)</i> 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, entende-se que não há qualquer razão para que as obras de duplicação da rodovia não sejam condicionadas ao volume de tráfego, inclusive sob risco de prejudicar a implementação daquelas duplicações que devem ocorrer prioritariamente nos trechos de maior necessidade, com prejuízos evidentes ao usuário que pagará tarifas mais elevadas sem correlação com a duplicação dos trechos que efetivamente são mais necessários.</p> <p>É nesse contexto que se propõe 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</p>
--	--	--

		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.
21	8.4.2	<p>Sob o aspecto da eficiência e do interesse público envolvido na prestação do serviço público, entende-se que as obras de duplicação devem ser vinculadas ao atingimento do volume de tráfego. Sendo assim, considerando que existem uma série de medidas preliminares à execução destas 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, sempre respeitado o limite no período de um ano, a extensão de 90km para duplicação condicionada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementação das obras de duplicação condicionada ao atingimento do volume de tráfego, tal como consta dos contratos de concessão licitados nas fases anteriores do programa de concessões rodoviárias federais, com o início da cobrança da tarifa de pedágio somente após a conclusão dos trabalhos iniciais; ou 2. Possibilidade de cobrança de tarifa de pedágio diferenciada, de modo que exista uma tarifa para pista simples, a ser cobrada logo após a conclusão dos trabalhos iniciais, e uma tarifa para pista dupla, nos casos em que fossem realizadas as duplicações necessárias, a ser cobrada logo após a conclusão da duplicação; ou, ainda, 3. A combinação das duas medidas sugeridas acima.
22	8.4.3 8.5.1	A nova minuta do Contrato de Concessão exclui as subcláusulas 8.4.3 e 8.5.1, segundo as quais a obrigação da realização das obras de ampliação de capacidade estava limitada à soma de 90 km anuais. Sugere-se a reinserção das subcláusulas da minuta do Contrato de Concessão constantes da minuta anterior, haja vista: (i) a constatação

		<p>fática da máxima capacidade física para a execução das obras, as quais não dependeriam do simples monitoramento de tráfego pela concessionária, mas, sobretudo, da obtenção de recursos e financiamentos pela Concessionária para a realização das obras; e (ii) as práticas usuais adotadas pelas instituições de crédito consistentes no estabelecimento prévio de um limite máximo de extensão, em quilômetros, das obras que serão executadas com os recursos concedidos. Assim, entende-se ser imprescindível o estabelecimento de um limite de extensão, em quilômetros, das obrigações da Concessionária em promover os investimentos de ampliação da capacidade do sistema rodoviário previstos no PER, sob pena de comprometimento a priori das condições de financiabilidade do objeto da Concessão.</p>
23	9.2	<p>A minuta do Contrato de Concessão estabelece que a concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta e insuficiente, obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida. Nesse contexto, sugere-se que a responsabilidade da concessionária seja mitigada para os casos em que comprovar a impossibilidade de obter as informações necessárias ao adequado cumprimento de suas obrigações contratuais: <i>"9.2. A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida, ressalvado os casos em que comprovar a impossibilidade de obter as informações necessárias ao adequado cumprimento de suas obrigações contratuais."</i></p>
24	10.1	<p>Na versão anterior da minuta do Contrato de</p>

		<p>Concessão, o valor da garantia de execução do contrato era proporcionalmente reduzido ao longo do prazo de vigência da concessão. A nova minuta, ao revés, não reduz proporcionalmente o valor da garantia da proposta enquanto a concessionária não realizar os investimentos de duplicação previstos no PER para os 5 primeiros anos de concessão. Além dos pesados investimentos diretos para a execução destas obras, exigir a manutenção de garantia de execução do contrato em valor mais elevado, aliás, durante todo o período de duplicação, implica em onerar a concessionária com maiores custos de manutenção de garantia de execução do contrato impactando diretamente o nível de endividamento da concessionária e com possíveis prejuízos aos futuros contratos de financiamentos por ela vislumbrados. Sendo assim, sugere-se que o valor da garantia de execução do Contrato de Concessão seja estabelecido de forma proporcional conforme consta da redação de cláusula abaixo: <i>10.1 A Concessionária deverá manter, em favor da ANTT, como garantia ao fiel cumprimento das obrigações contratuais, garantia nos montantes indicados na tabela abaixo ("Garantia de Execução do Contrato"):</i></p> <table border="1" data-bbox="639 1160 1449 1429"> <thead> <tr> <th><i>Ano do Contrato</i></th> <th><i>Valor</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1º ao 2º</td> <td>R\$ [•] ([•])</td> </tr> <tr> <td>3º ao 5º</td> <td>R\$ [•] ([•])</td> </tr> <tr> <td>6º ao 10º</td> <td>R\$ [•] ([•])</td> </tr> <tr> <td>11º ao 25º</td> <td>R\$ [•] ([•])</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Ano do Contrato</i>	<i>Valor</i>	1º ao 2º	R\$ [•] ([•])	3º ao 5º	R\$ [•] ([•])	6º ao 10º	R\$ [•] ([•])	11º ao 25º	R\$ [•] ([•])
<i>Ano do Contrato</i>	<i>Valor</i>											
1º ao 2º	R\$ [•] ([•])											
3º ao 5º	R\$ [•] ([•])											
6º ao 10º	R\$ [•] ([•])											
11º ao 25º	R\$ [•] ([•])											
25	10.1.2	<p>A subcláusula 10.1.2 da minuta do Contrato de Concessão estabelece que <i>caso as obras de duplicação da rodovia descritas no Anexo 2 deste Contrato não sejam concluídas até o final do 5º ano da concessão, o valor da garantia definido para o 1º e o 5º anos deverão ser aplicado anualmente até a entrega definitiva das referidas obras, em substituição ao valor definido para o período entre o 6º e o 25º ano.</i> Para que fique claro que a inexecução da duplicação da rodovia no prazo de 5 anos não ensejará a execução da garantia, sugere-se a alteração da subcláusula para conter a seguinte redação: <i>"10.1.2 Caso as obras de duplicação da rodovia descritas no Anexo 2 deste Contrato não sejam concluídas até</i></p>										

		<i>o final do 5º ano da concessão, o valor da garantia definido para o 1º e o 5º anos deverá continuar prevalecendo para os anos subsequente até a entrega definitiva das referidas obras, em substituição ao valor definido para o período entre o 6º e o 25º ano”.</i>
26	15.1.1	A minuta do Contrato de Concessão considera como principal fonte de receita da concessionária, além daquela advinda da cobrança da tarifa de pedágio e de suas respectivas receitas financeiras, aquelas advindas da exploração de receitas extraordinárias. Ocorre que as receitas extraordinárias não deveriam ser contabilizadas na tarifa básica de pedágio ofertada pela proponente. Como será sugerido ao Contrato de Concessão, essas receitas não deveriam ser consideradas independentemente de a concessionária auferir tais receitas. Considerar no valor das tarifas ofertadas o percentual de 3% sobre a receita anual de pedágio a título de receitas extraordinárias, independentemente dos valores serem efetivamente auferidos pela concessionária, parece não se coadunar com o conceito de receitas extraordinárias previsto na Lei Federal nº 8.987/95, que vigora como sendo um incentivo para a concessionária auferir receitas marginais, além daquelas receitas principais advindas da cobrança de pedágio. Da forma em que está sendo tratada nos documentos editalícios, as receitas extraordinárias passaram a ser consideradas como receita principal da concessionária. Assim, o que era uma prerrogativa legal da concessionária passa a ser uma obrigação, pois caso não seja desenvolvido nenhum projeto associado, o percentual de 3% sobre o valor da receita de pedágio anual será automaticamente descontado de suas receitas totais. A sistemática adotada pelo Poder Concedente ainda afasta as normas estabelecidas na Resolução ANTT nº 2.552/2008, principalmente quanto à previsão de que o percentual a ser revertido à modicidade tarifária incide sobre as receitas extraordinárias auferidas e não sobre o valor da receita de pedágio anual da concessionária. Nesse contexto, as receitas extraordinárias apresentam-se como mais um fator de redução das tarifas de pedágio,

		além do fator X e do desconto de reequilíbrio. Trata-se de erro conceitual que deve ser corrigido, haja vista que as receitas extraordinárias não podem, como pretende o novo modelo, ser consideradas como fonte de remuneração da concessionária pela exploração do objeto da concessão. Sugere-se a exclusão das receitas extraordinárias como fonte principal de receita da concessionária.
27	16.1.1	<p>A 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>(i)</i> execução de 10% das obras de duplicação previstas no PER; e <i>(ii)</i> entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.</p> <p>Considerando que <i>(i)</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; <i>(ii)</i> 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; <i>(iii)</i> 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 <i>(a)</i> a obtenção de licenças ambientais, <i>(b)</i> aprovações de projetos pela ANTT e <i>(c)</i> 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; <i>(vi)</i> 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 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</p>

		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.
28	16.1.1	<p>Sob o aspecto da eficiência e do interesse público envolvido na prestação do serviço público, entende-se que as obras de duplicação devem ser vinculadas ao atingimento do volume de tráfego. Sendo assim, considerando que existem uma série de medidas preliminares à execução destas 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, sempre respeitado o limite no período de um ano, a extensão de 90km para duplicação condicionada:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementação das obras de duplicação condicionada ao atingimento do volume de tráfego, tal como consta dos contratos de concessão licitados nas fases anteriores do programa de concessões rodoviárias federais, com o início da cobrança da tarifa de pedágio somente após a conclusão dos trabalhos iniciais; ou 2. Possibilidade de cobrança de tarifa de pedágio diferenciada, de modo que exista uma tarifa para pista simples, a ser cobrada logo após a conclusão dos trabalhos iniciais, e uma tarifa para pista dupla, nos casos em que fossem realizadas as duplicações necessárias, a ser cobrada logo após a conclusão da duplicação; ou, ainda, 3. A combinação das duas medidas sugeridas acima.
29	16.1.2	A minuta do Contrato de Concessão não estipula prazos para a ANTT expedir a resolução autorizativa para início da cobrança da tarifa de pedágio. Tais prazos são essenciais na medida em que a demora na expedição da resolução autorizativa acarreta prejuízos para a

		Concessionária, uma vez que estará impedida de cobrar as tarifas de pedágio. Assim, sugere-se a alteração da subcláusula 16.1.2 para que conste a seguinte redação: "16.1.2. Após atendido o exposto na subcláusula 16.1.1, a ANTT expedirá, em até 10 (dez) dias úteis, resolução de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio."
30	16.3.3	A subcláusula da minuta do Contrato de Concessão apenas estabelece o percentual do Fator X que será deduzido da tarifa básica de pedágio para os primeiros 5 (cinco) anos de Contrato de Concessão. Todavia, para a elaboração das propostas financeiras das proponentes, faz-se necessário constar os percentuais de desconto na tarifa, em razão do cálculo do Fator X, para todos os anos de vigência do Contrato de Concessão.
31	16.3.5	A minuta do Contrato de Concessão estabelece que o Fator X será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão. Nesse contexto, visando não impactar o equilíbrio econômico-financeiro contratual, sugere-se que o Contrato de Concessão estabeleça a metodologia de cálculo do Fator X a ser aplicada durante todo o prazo da concessão.
32	17.6 19.1.2	A minuta do Contrato de Concessão prevê (i) a reversão à modicidade tarifária de um valor anual fixo correspondente a 3% das receitas anuais de pedágio, a título de receita extraordinária, tendo afastado expressamente a aplicação do artigo 4º da Resolução ANTT n.º 2.552/2008; (ii) que independentemente da efetiva percepção da receita extraordinária pela Concessionária, o percentual de 3% sobre receitas anuais de pedágio será revertido à modicidade tarifária e (iii) que os valores efetivamente auferidos a título de receitas extraordinárias é risco atribuído à concessionária, não cabendo qualquer reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência dos valores estimados no seu plano de negócios. Ora, as receitas extraordinárias foram previstas pela Lei nº 8.987/95 como incentivo para a

		<p>concessionária auferir receitas marginais, além daquelas receitas principais advindas da cobrança de pedágio. Da forma em que está sendo tratada nos documentos editalícios, as receitas extraordinárias passaram a ser consideradas como receita principal da concessionária. Assim, o que era uma prerrogativa legal da concessionária passa a ser uma obrigação, pois caso não seja desenvolvido nenhum projeto associado, o percentual de 3% sobre o valor da receita de pedágio anual será automaticamente descontado de suas receitas totais. A sistemática adotada pelo Poder Concedente ainda afasta as normas estabelecidas na Resolução ANTT nº 2.552/2008, principalmente quanto à previsão de que o percentual a ser revertido à modicidade tarifária incide sobre as receitas extraordinárias auferidas e não sobre o valor da receita de pedágio anual da concessionária. Nesse contexto, as receitas extraordinárias apresentam-se como mais um fator de redução das tarifas de pedágio, além do fator X e do desconto de reequilíbrio.</p> <p>Sendo assim, sugere-se a exclusão da subcláusula 19.1.2 da minuta do Contrato de Concessão.</p>
33	18.2 / 18.3	<p>A minuta do Contrato de Concessão não definiu as multas que seriam aplicadas à concessionária em razão do descumprimento das obras e serviços classificados como de caráter obrigatório e das obras condicionadas ao volume de tráfego e dos parâmetros de desempenho relacionados às condições do pavimento dos subtrechos do sistema rodoviário. Faz-se necessários que tais informações sejam disponibilizadas ainda na fase de audiência pública visando permitir um controle social com relação à sua razoabilidade e proporcionalidade.</p>
34	18.4	<p>A minuta do Contrato de Concessão estabelece que o não atingimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER ensejará a aplicação das penalidades de multa, conforme resolução específica, e rescisão contratual. Sugere-se a inclusão da penalidade de advertência no caso de não atingimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER em consonância com os princípios aplicados aos processos administrativos previstos no artigo 2º</p>

		da Lei Federal nº 9.784/99: <i>"18.4. O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER para as obras e serviços de caráter não obrigatório, será considerado inexecução parcial do Contrato de Concessão, e ensejará à Concessionária as sanções previstas na subcláusula 18.5, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do Anexo 5. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas na subcláusula 18.3 acima."</i>
35	19.1.20	A minuta do Contrato de Concessão atribui à concessionária o risco relacionado aos defeitos em obras realizadas pelo Poder Público após o recebimento definitivo das mesmas. Sugere-se a alteração desta cláusula para excluir dos riscos assumidos pela concessionária os vícios ocultos existentes nas obras realizadas pelo Poder Público, haja vista que a concessionária não tem responsabilidade acerca da qualidade dessas obras: <i>"19.1.20. vícios dos Bens da Concessão por ela adquiridos após a Data de Assunção, arrendados ou locados para operações e manutenção do Sistema Rodoviário ao longo do Prazo da Concessão."</i>
36	19.2.4	A minuta do Contrato de Concessão atribui ao Poder Concedente o risco relacionado às hipóteses de <i>"caso fortuito e força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência."</i> Sugere-se a alteração desta subcláusula, conforme proposto abaixo, para incluir, como risco assumido pelo Poder Concedente, eventos extraordinários que não foram previstos no Contrato de Concessão: <i>"19.2.4. caso fortuito, força maior ou eventos extraordinários não previstos no Contrato de Concessão que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência."</i>
37	20.6	A minuta do Contrato de Concessão prevê, como uma das formas de apuração do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a utilização de desconto de reequilíbrio, em caso de descumprimento dos parâmetros de desempenho previstos no PER pela concessionária. Sugere-se a exclusão cláusula 20.6, haja vista que a Lei de Concessões não

		<p>prevê a utilização de indicadores de desempenho como elementos hábeis para a redução da receita tarifária da concessionária. Adicionalmente, caso não seja aceita a sugestão acima, entende-se que a redação deverá ser alterada, a fim de que a redução da remuneração da concessionária seja reconhecida como penalidade e, de qualquer forma, que seja restringida às obrigações previstas para o período de sua avaliação, evitando, assim, a punição reiterada em decorrência de um mesmo fato ou atraso.</p>
38	20.7.1.(ii)	<p>A minuta do Contrato de Concessão possibilita à ANTT, nos casos de novos investimentos, requerer à concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços. Todavia, a ANTT estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Nesse sentido, observa-se que o valor arbitrado pela ANTT poderá ser insuficiente à execução dos novos projetos básicos e estudos a serem desenvolvidos pela concessionária. Assim, sugere-se a exclusão do item (ii) da subcláusula 20.7.1 da minuta do Contrato de Concessão.</p>
39	28.3.1	<p>A minuta do Contrato de Concessão estabelece que a concessionária não fará jus a qualquer indenização relativa aos investimentos vinculados aos bens da concessão em decorrência do término do prazo de vigência do Contrato de Concessão. No entanto, tal disposição contratual não está em consonância com a regra prevista no artigo 36 da Lei de Concessões, segunda a qual a <i>“reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido”</i>. Assim, sugere-se a alteração da subcláusula 28.3.1, para adequá-la ao disposto no artigo 36 da Lei de Concessões: <i>“28.3.1. A Concessionária fará jus à indenização relativa a investimentos vinculados aos Bens da Concessão, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido</i></p>

		<i>realizados para garantir a Concessão, em decorrência do término do Prazo da Concessão.”</i>
--	--	--

Resposta da Área Técnica:

- 1 De acordo com o art. 32 da Lei nº 8.666/93, os documentos deverão ser apresentados em original ou em cópias autenticadas.
- 2 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- 3 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- 4 O item 7.4 (v) determina a apresentação de uma forma de garantia de proposta, no valor total definido no Edital. Essa garantia, por sua vez, poderá ser contratada em nome do consórcio por uma ou mais consorciada. Não há, assim, possibilidade de cumulação de garantias para cada empresa consorciada.
- 5 A exploração de receitas extraordinárias ao longo da concessão consiste em uma faculdade conferida à Concessionária, nos termos da Lei nº 8.987/95 e da Minuta do Contrato. O objetivo de tal previsão é tornar a captação de receitas extraordinárias mais eficiente, tanto para o usuário, que terá um montante revertido para modicidade em percentual maior que o observado nos contratos vigentes, como para as concessionárias que terão mais incentivos para captação, visto que essas receitas não serão reequilibradas a posteriori.
- 6 Todos os prazos legais serão cumpridos.
- 7 A sugestão não será aceita, uma vez que nem sempre os representantes credenciados tem poder de representação societária da Proponente.
- 8 Inexistente.
- 9 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG, incluindo-se a possibilidade de apresentação de termo de compromisso de constituição de consórcio.
- 10 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 5.
- 11 A Proponente deverá considerar a legislação tributária vigente, cabendo a ela observar as regras que disciplinam a vigência das normas no ordenamento brasileiro. Assim, se houver norma posterior, de hierarquia superior, que discipline de forma diferente da citada IN nº 162/98, a Proponente deverá observar o disposto na norma posterior e de hierarquia superior.
- 12 A previsão de integralização do capital social da SPE foi determinada a partir dos estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira, e já foi proporcionalmente calculada em conformidade com o nível de execução dos serviços.

- 13 A sugestão não será aceita. A partir da 2ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, o valor da URT foi aumentado, devido à nova modelagem que traz diferentes riscos, como, por exemplo, o valor global para obras e serviços, e se torna ainda mais importante na modelagem proposta, que prevê um cronograma arrojado de obras.
- 14 Os riscos referentes aos vícios ocultos do sistema rodoviário e dos Bens da Concessão transferidos à Concessionária já estão expressamente alocados ao Poder Concedente, conforme subcláusula 19.2.10 da Minuta do Contrato.
- 15 A minuta do Contrato determina que todos os bens reversíveis deverão ser considerados como amortizados ao término da vigência contratual. Diante disso, a Proponente deverá elaborar sua proposta considerando a necessária amortização de todos os investimentos ao término da Concessão. A amortização desses investimentos, ao término da Concessão, é risco alocado à concessionária, apenas cabendo algum tipo de indenização pelo Poder Concedente em caso de ocorrência de algum dos riscos expressamente alocados a ele, conforme subcláusula 19.2 da Minuta do Contrato.
- 16 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 17 Não há especificidade em relação à responsabilidade pelo procedimento de remoção das infraestruturas pertencentes a outras prestadoras de serviços públicos existentes no sistema rodoviário. Assim, essas atividades inserem-se nas regras gerais previstas na cláusula 7 da Minuta do Contrato.
- 18 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 19 Uma vez que o Poder Concedente obriga-se a rescindir todos os contratos, em vigor na data de assinatura do Contrato de Concessão, que possam interferir na execução da concessão, não se considera necessário discriminá-los ou disponibilizá-los no procedimento licitatório. De qualquer forma, ressalte-se que esses documentos são públicos e poderão ser requeridos por qualquer interessado ao órgão competente.
- 20 A determinação de uma data-marco (com a indicação de obrigações mínimas a serem cumpridas pela concessionária) para início da cobrança de tarifa tem por objetivo assegurar que os usuários somente sejam obrigados a pagar o pedágio quando houver um serviço minimamente adequado sendo prestado pelo concessionário. Nesse sentido, os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira concluíram que serviços minimamente adequados somente serão verificados quando houver, entre outros requisitos, a realização de 10 % das obras de duplicação. Entende-se que apenas após a execução dessas atividades serão disponibilizados serviços adequados aos usuários, podendo então o concessionário iniciar a cobrança das tarifas, conforme explanado no Anexo II.
Outrossim, vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 21 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 20.
- 22 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 20.

- 23 A concessionária é responsável por obter todos os dados e as informações necessários para a execução de suas obrigações, apenas podendo ser liberada de tal responsabilidade na ocorrência de algum dos fatores da subcláusula 19.2.
- 24 Os valores da Garantia de Execução do Contrato previstos na subcláusula 10.1 observam o limite máximo legal, foram determinados a partir dos estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira e calculados em conformidade com o nível de execução dos serviços.
- 25 A concessionária deverá observar e cumprir os cronogramas contratuais. Em caso de descumprimento, a Garantia de Execução do Contrato deverá ser executada, nos termos da subcláusula 10.5 da Minuta do Contrato.
- 26 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 5.
- 27 A determinação de uma data-marco (com a indicação de obrigações mínimas a serem cumpridas pela concessionária) para início da cobrança de tarifa tem por objetivo assegurar que os usuários somente sejam obrigados a pagar o pedágio quando houver um serviço minimamente adequado sendo prestado pelo concessionário. Nesse sentido, os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira concluíram que serviços minimamente adequados somente serão verificados quando houver, entre outros requisitos, a realização de 10 % das obras de duplicação. Entende-se que apenas após a execução dessas atividades serão disponibilizados serviços adequados aos usuários, podendo então o concessionário iniciar a cobrança das tarifas, conforme explanado no Anexo II.
Outrossim, vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 28 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 20.
- 29 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG. De qualquer forma, ressalte-se que a concessionária não é responsável por eventos decorrentes de atraso do Poder Concedente no cumprimento de suas obrigações contratuais e regulamentares, conforme disposto na subcláusula 19.2.3 da Minuta do Contrato.
- 30 O Fator X é o mecanismo que permite o compartilhamento com os usuários dos ganhos de eficiência e produtividade do negócio. Na teoria econômica a Eficiência Econômica é tratada como sendo a associação da eficiência técnica, que é a habilidade da unidade decisória em extrair o maior nível de produto para um dado nível de insumo, com a Eficiência Alocativa, habilidade da unidade decisória em utilizar os insumos na melhor proporção de forma a minimizar os custos. Há também o conceito de Produtividade, que pode ser alterado por quatro fontes de variações: (i) modificações tecnológicas, que alteram a posição da Fronteira da Possibilidade de Produção, isto quer dizer que a produtividade de uma determinada unidade pode melhorar sem que haja aumento em sua eficiência; (ii) modificações na Eficiência, onde neste caso a unidade se torna mais produtiva por aproveitar melhor os seus insumos; (iii) modificações na escala, pelas

quais a unidade pode ampliar sua produtividade adequando a sua escala de produção de modo a torná-la mais eficiente e (iv) modificações no mix de insumos e produtos, onde as composições de insumos e/ou produtos podem também afetar a produtividade.

Assim, como pode se observar os conceitos de eficiência e produtividade que o Fator X compartilhará com os usuários somente poderão ser mensurados com a operação do negócio e isto somente será compartilhado com o usuário caso haja aumento da produtividade e eficiência, isto é, somente após verificar o ganho pelo concessionário, desta forma não há que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro.¹

E por fim, a previsão de inserção de mecanismo que permita a transferência aos usuários dos ganhos de eficiência é disciplinada pela Portaria nº 118 de 17.05.2002, Ministério da Fazenda, que em seus artigos 1º e 2º rege:

“Art. 1º Os reajustes e as revisões das tarifas dos serviços públicos regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ deverão observar os critérios estabelecidos nesta Portaria.

Art. 2º Os reajustes deverão:

I - ser feitos com periodicidade mínima anual;

II - basear-se nas alterações dos custos operacionais ou em índices de preços;

III - estar discriminados nas cláusulas constantes dos contratos de concessão ou de permissão, nos atos de autorização previstos no art. 49 da Lei nº 10.233, de 2001, ou nos convênios de delegação, que deverão estabelecer os pesos dos itens que compõem os custos operacionais ou que estarão vinculados a índices de preços; e

IV - incluir a transferência de parcela dos ganhos de eficiência das empresas aos usuários.”

- 31 A metodologia de cálculo para a revisão do valor do Fator X levará em conta conceitos de eficiência e produtividade descritos acima; porém, diante da complexidade e impacto da metodologia, esta será tratada em resolução específica e será submetida ao processo de participação e controle social adotado pela ANTT.
- 32 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 5.
- 33 Os valores das multas contratuais previstos nas subcláusulas 18.2 e 18.3 observarão a razoabilidade e a proporcionalidade e serão disponibilizados no âmbito da Audiência Pública nº. 127/2012.
- 34 Tendo em vista a gravidade das consequências que o descumprimento dos parâmetros de desempenho pode ensejar na qualidade dos serviços disponibilizados aos usuários, entende-se que as sanções que podem ser aplicadas nesse caso devem ser multa ou rescisão contratual, dependendo da gravidade do descumprimento.
- 35 Os riscos referentes aos vícios ocultos do sistema rodoviário e dos Bens da Concessão transferidos à Concessionária já estão expressamente alocados ao Poder Concedente, conforme subcláusula 19.2.10 da Minuta do Contrato.

¹ Análise de Eficiência e Produtividade. Apostila do curso proferido por Rogério Boueri Miranda para a ANTT, com duração de 40 horas aula. Escola Superior de Administração Fazendária: Brasília – DF. Julho a agosto, 2011.

- 36 Entende-se que “eventos extraordinários” podem ser enquadrados nas hipóteses de caso fortuito e força maior, desde que se trate de eventos que não sejam considerados entre os riscos alocados à concessionária, nos termos da subcláusula 19.1 da Minuta do Contrato.
- 37 O desconto de reequilíbrio visa a garantir a manutenção da equivalência entre os serviços prestados pelo particular e a remuneração por ele recebida, por meio da revisão da tarifa básica de pedágio em patamares já previamente estabelecidos no contrato. O mecanismo pré-estabelece a correlação econômica entre os ônus efetivamente incorridos pelo particular com a execução do objeto contratual, a qualidade e a quantidade da prestação para os usuários finais e a sua respectiva remuneração. No próprio instrumento contratual, determina-se uma proporção entre, de um lado, os encargos que o particular assume por conta da concessão e os padrões da prestação a que se obriga contratualmente a oferecer e, de outro lado, a contraprestação (tarifa de pedágio) que receberá a título de retribuição pela prestação desses encargos. Assim, a previsão do desconto de reequilíbrio atrela-se diretamente à necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme previsto no art. 37, XXI, da Constituição Federal e na Lei nº 8.987/95. Ademais, o desconto de reequilíbrio não se confunde com qualquer forma de penalização da concessionária (que deverá, por certo, observar o prévio procedimento administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa). Trata-se, sim, conforme visto, de um mecanismo previamente estabelecido para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Por fim, ressalta-se que a previsão do desconto de reequilíbrio observará os parâmetros de desempenho que estão previstos na Minuta do Contrato.
- 38 A cláusula se refere à análise que a ANTT fará de todos os valores necessários para incorporação de novos investimentos ou serviços ao contrato de concessão original, cuja metodologia está detalhada na resolução nº 3.651/2011.
- 39 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 15.

17. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978413

Nome: Iram Garcia de Almeida

Empresa/Entidade: CCR S. A.

Contribuição: Seguem contribuições às minutas de Edital e Contrato referentes à Audiência Pública 125/12, elaboradas pela empresa CCR S. A.

EDITAL

1. Parte I (Preâmbulo)

Sugerimos que, quando da publicação do Edital, sejam incluídas no Preâmbulo do Edital as recentes Resoluções relativas às audiências públicas, bem como as datas de sua realização e publicação.

2. Item 3.3

O Item 3.3 do Edital dispõe sobre as respostas aos esclarecimentos complementares realizados. Sugerimos incluir o prazo em que tais esclarecimentos serão respondidos.

3. Item 4

O Item 4 do Edital dispõe sobre as impugnações ao Edital. Sugerimos incluir dispositivo, em adição à previsão genérica do Item 4.1 do Edital, que prevê a possibilidade das licitantes impugnarem o edital em até 02 dias úteis antes da data de início da sessão pública, conforme prevê o artigo 41, § 2º, da Lei federal nº 8.666/93.

4. Item 6.11, II

Em referência ao Item 6.11, II, do Edital, solicitamos esclarecer se todos os documentos em língua estrangeira, além de notariados, consularizados e com tradução juramentada, devem ser registrados em Cartório de Títulos e Documentos ou se tal obrigação seria aplicável apenas às procurações.

5. Item 7.10

Não há dispositivo legal que subsidie a execução da Garantia de Proposta nas hipóteses previstas no Item 7.10 do Edital. Sugerimos que a Garantia de Proposta seja, unicamente, executada nos casos previstos e permitidos em lei.

6. Item 11.1, III

O Item 11.1, III, do Edital prevê que a Proponente deverá apresentar no Plano de Negócios “os riscos a serem assumidos pela Concessionária em virtude da exploração da Concessão, descritos nas minutas do Edital e do Contrato de Concessão, assim como na legislação aplicável”. Sugerimos alterar a redação do mencionado dispositivo de forma a deixar claro que o Plano de Negócios não deverá conter uma descrição dos riscos citados, mas tão somente que as proponentes devem considerar na elaboração de seu Plano de Negócios tais riscos.

7. Item 11.2.1

Em referência ao Item 11.2.1 do Edital, solicitamos esclarecer se, para alcance do valor mencionado no Item 11.2 do Edital, será considerado o patrimônio líquido da instituição ou entidade financeira no Brasil somado ao patrimônio líquido da referida instituição ou entidade financeira no exterior.

8. Item 12.2, V

O Item 12.2, V, do Edital dispõe sobre a eventual alteração da data para entrega dos envelopes, citando a Garantia de Proposta, a Proposta Econômica Escrita e os Documentos de Qualificação. No entanto, não há menção expressa do Plano de Negócios. Sugerimos que este seja incluído na disposição em comento.

9. Item 13.1

O Item 13.1 do Edital traz o cronograma da licitação. Sugerimos que seja previsto expressamente no Edital prazo para as Proponentes se manifestarem e/ou apresentarem recurso sobre a aceitação, pela Comissão de Licitação, das Garantias de Proposta apresentadas, previamente à Sessão Pública do Leilão.

Para transparência do certame, considerando que o Volume 1, além da Garantia da Proposta, conterà os demais documentos listados nos itens 7 e 8 do Edital, entendemos que a sua abertura pela BM&FBOVESPA será realizada em sessão pública, com a possibilidade de participação dos Proponentes. Favor confirmar e incluir tal previsão no edital.

10. Item 15.4, XII

O item 15.4, XII, do Edital prevê que será desclassificada a Proponente que considerar no Plano de Negócios alíquota do ISSQN, para qualquer município, diferente de 5 % (cinco por cento). Em caso de alíquotas diversas para os Municípios limieiros às praças de pedágio, haverá reequilíbrio econômico-financeiro?

11. Item 17.5.2

O Item 17.5.2 do Edital prevê, no caso de recusa em assinar o contrato, sem justificativa aceita pela ANTT, além da execução do total da Garantia da Proposta, “a suspensão temporária de participação em licitação, o impedimento de contratar com a Administração pelo período de 24 (vinte e quatro) meses, e a declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, na forma da Lei”. Entendemos que se tratam de penalidades muito severas. Sugerimos sua exclusão ou abrandamento.

12. Anexo 4 (Modelo de Carta de Apresentação da Proposta Economia Escrita), Item 2

Sugerimos alterar redação do 2º parágrafo da carta, compatibilizando-o com a redação do item 9.1.1 do Edital e com o documento “Informações Técnico-Financeiras Complementares Relevantes” disponibilizado no sítio eletrônico da ANTT.

13. Anexo 5 (Documentos de Qualificação), Item 9

Solicitamos esclarecer se a previsão contida no Item 9, do Anexo 5 (Documentos de Qualificação), do Edital é aplicável para a certidão positiva com efeitos de negativa. Em caso positivo, sugerimos incluir disposição nesse sentido.

14. Anexo 5 (Documentos de Qualificação), Item 20, Tabela XI

A Tabela XI, do Item 20, do Anexo 5 (Documentos de Qualificação), do Edital menciona o conteúdo mínimo do Termo de Constituição de consórcio. Dentre as informações solicitadas, consta no Subitem (iv) a “organização do consórcio”. Favor esclarecer qual a informação necessária para o cumprimento deste Item. Sugerimos que o mencionado item seja alterado de forma a deixar clara a exigência.

15. Anexo 12 (Modelo de Procuração)

O Anexo 12 (Modelo de Procuração) do Edital dispõe que a “procuração tem prazo de validade indeterminado”. Sugerimos sua alteração para prever prazo de validade de 01 (um) ano, a ser renovada pelo mesmo prazo até a data de assinatura do Contrato de Concessão.

16. Anexo 16 (Termo de Referência do Plano de Negócios)

Analisando os quadros disponibilizados para preenchimento do Plano de Negócios constantes do Anexo 16 (Termo de Referência do Plano de Negócios) do Edital, constata-se que os mesmos não contemplam os

procedimentos contábeis aplicáveis às concessionárias de serviços públicos, em conformidade ao ICPC 01. Sendo assim, os resultados decorrentes do preenchimento dos quadros não refletirão a previsão econômica e financeira real da concessionária. Pergunta-se:

- a) Como serão tratados os ajustes decorrentes da aplicação do ICPC 01?
- b) Como serão tratadas eventuais ressalvas na Carta de Declaração de Análise do Plano de Negócios e Adequabilidade pela Auditora Independente (Anexo 21 do Edital) relativas a este item?

17. Anexo 16 (Termo de Referência do Plano de Negócios) – Quadro 10

Na coluna B, constante do Quadro 10, do Anexo 16 (Termo de Referência do Plano de Negócios), do Edital, falta estipular a taxa de desconto a ser considerada pelos licitantes para apuração do Valor Presente Líquido (VPL)

CONTRATO

18. Subcláusula 1.3

Não consta da relação de Anexos do Contrato prevista na Subcláusula 1.3 do Contrato, o Edital de Licitação, o Plano de Negócios e demais documentos apresentados pelo licitante vencedor da licitação. Sugerimos sua inclusão.

19. Subcláusula 4.2.2

A Subcláusula 4.2.2 do Contrato contém uma declaração da Concessionária de que possui conhecimento da natureza e das condições dos Bens da Concessão que lhe serão transferidos pela União na Data da Assunção. No entanto, dado o lapso de tempo entre a presente data e a Data de Assunção, entendemos que será realizada uma vistoria prévia em referidos bens, em data próxima à Data de Assunção. Sugerimos a inclusão dessa previsão no Contrato.

20. Subcláusula 5.2

Na hipótese de ocorrência do exposto nesta Subcláusula 5.2 do Contrato, que venha a comprometer os prazos das Obras e Serviços de Caráter Obrigatório estabelecidos no Anexo 2 – PER, tal fato ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato na forma pertinente da Subcláusula 20.4 do Contrato? Em caso positivo, sugerimos incluir disposição nesse sentido.

21. Subcláusula 7.3

Na hipótese de ocorrência do exposto nesta Subcláusula 7.3 do Contrato, que venha a comprometer os prazos das Obras e Serviços de Caráter Obrigatório estabelecidos no Anexo 2 – PER, tal fato ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato na forma pertinente da Subcláusula 20.4 do Contrato? Em caso positivo, sugerimos incluir disposição nesse sentido.

22. Cláusula 8

Tendo em vista que o Contrato é omissivo quanto à remoção de interferências de concessionárias de serviços públicos e/ou outras empresas públicas ou privadas na faixa de domínio, pergunta-se:

- a) Existem atualmente contratos firmados pelo DNIT, referentes a Autorizações para Direito de Uso da Faixa de Domínio por Concessionárias

de Serviços Públicos e/ou Terceiros? Caso afirmativo, solicitamos relação dos mesmos.

b) Favor informar e prever no Contrato procedimentos e obrigações, tanto da concessionária como do Poder Concedente, quanto a remoções de interferências para implantação das obras de ampliações requeridas no PER.

23. Subcláusula 8.1.5

Em referência à Subcláusula 8.1.5 do Contrato, sugerimos que sejam disponibilizados aos licitantes uma relação dos contratos vigentes e respectivos objetos, firmados pelo DNIT, referentes a obras e serviços no Sistema Rodoviário a ser concedido.

24. Subcláusula 8.1.6

A Subcláusula 8.1.6 do Contrato dispõe que “durante a Concessão, o Poder Público poderá realizar investimentos no Sistema Rodoviário concedido, estejam ou não previstos no PER”. Sugerimos incluir previsão no Contrato que o Poder Concedente garantirá que tais investimentos, quando realizados pelo Poder Público, atenderão aos mesmos padrões e especificações técnicas, inclusive em relação à qualidade, determinados no Edital e no PER, exigidos da Concessionária.

25. Subcláusula 9.2

A Subcláusula 9.2 do Contrato prevê que “a Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida”. Sugerimos que seja responsabilidade do Poder Concedente a emissão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, mencionadas nesta Subcláusula.

26. Subcláusula 13.3

A Subcláusula 13.3 do Contrato prevê que “as determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a Concessionária, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível”. Sugerimos que tal previsão seja aplicável somente às determinações da fiscalização cujas consequências não sejam irreversíveis, sendo que para estes últimos casos deverá existir uma prévia concordância entre as partes ou procedimento administrativo.

27. Subcláusula 16.1.1, (i), (ii) e (iii) e Subcláusula 16.1.2

A Subcláusula 16.1.1, (i), (ii) e (iii) do Contrato e Subcláusula 16.1.2 do Contrato dispõem que, em até 30 (trinta) dias a contar da data de recebimento de sua solicitação, a ANTT emitirá “Termo de Vistoria” da conclusão dos Trabalhos Iniciais, das obras de duplicação e da implantação das praças de pedágio, respectivamente, sendo que, após tal atestação, a ANTT expedirá resolução de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio”. Caso a ANTT não emita os Termos de Vistoria em questão dentro do prazo estabelecido e/ou a autorização citada, podemos considerar

que a Concessionária estará autorizada, por decurso do prazo, a iniciar a cobrança da Tarifa de Pedágio? Se positivo, sugerimos incluir expressa previsão no Contrato nesse sentido.

28. Subcláusula 16.1.5

Caso seja constatada a situação descrita nesta Subcláusula 16.1.5 do Contrato, a perda de receita, alterações nos cronogramas de investimentos e custos operacionais decorrentes de tal fato ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato na forma pertinente da Subcláusula 20.4.2 do Contrato? Em caso positivo, sugerimos incluir disposição no Contrato nesse sentido.

29. Subcláusula 16.1.1

Caso um dos condicionantes ao início da cobrança de Tarifa de Pedágio, qual seja “a execução de 10% das obras de duplicação detalhadas no Capítulo 3 do PER” não seja implementado pela Concessionária, em tempo hábil por um dos motivos a seguir elencados (i) devido à demora na obtenção de licenças ambientais ou (ii) devido à demora na obtenção da declaração de utilidade pública, ambos por fatos comprovadamente que não lhe possam ser imputados e, desde que atendidos os demais condicionantes para o início da cobrança, pergunta-se:

Por similaridade ao texto da Subcláusula 16.1.5 do Contrato, a ANTT autorizará o início parcial da cobrança de pedágio por meio de resolução específica para este fim? Sugerimos incluir disposição expressa no Contrato nesse sentido.

30. Subcláusula 16.3.3

De forma a manter o princípio de equidade na formulação das propostas a serem apresentadas por todos os licitantes e, por similaridade ao edital de concessão da BR-101/ES promovida pela ANTT, sugerimos que sejam estipulados no Contrato os percentuais do “Fator X” para os períodos quinquenais 6º ao 10º ano, 11º ao 15º ano, 16º ao 20º ano, 20º ao 25º ano da concessão.

31. Subcláusula 16.3.5

A Subcláusula 16.3.5 do Contrato prevê que o Fator X será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro.

(a) Considerando o princípio da segurança jurídica, sugerimos prever no Contrato os critérios, base de cálculo e metodologia a serem utilizados pela ANTT para a revisão do Fator X.

(b) Tendo em vista que o Fator X tem por consequência alteração de cláusula econômica do Contrato, entendemos que, para observância às disposições do ordenamento jurídico, a revisão de referido Fator X deverá ser feita com a concordância da Concessionária. Sugerimos alteração e previsão no Contrato nesse sentido.

(c) Ainda em observância ao princípio da segurança jurídica, sugerimos a estipulação de um limite máximo para o Fator X e inclusão de tal previsão no Contrato.

32. Subcláusula 20.3.1

A Subcláusula 20.3.1 do Contrato prevê que a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato será adotada pela ANTT, a seu exclusivo critério. Sugerimos alteração para que tal escolha seja de comum acordo entre as partes.

33. Subcláusula 20.4.2 (ii) e Subcláusula 20.6.4 (ii)

A Subcláusula 20.4.2 (ii) do Contrato e Subcláusula 20.6.4 (ii) do Contrato preveem que o Desconto de Reequilíbrio será aplicado de forma imediata e automática pela ANTT. Considerando os princípios de ampla defesa e do contraditório, entendemos que será assegurada à Concessionária a possibilidade para que apresente defesa prévia à aplicação do Desconto de Reequilíbrio. Sugerimos incluir disposição no Contrato nesse sentido.

34. Subcláusula 20.5.2

Entendemos que a metodologia de cálculo das variáveis da fórmula constante na Subcláusula 20.5.2 do Contrato será proposta pela área técnica competente e validada mediante processo de audiência pública, nos moldes do quanto disposto no artigo 8º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651/11. Sugerimos incluir disposição no Contrato nesse sentido.

35. Subcláusula 24.2

Considerando que o Contrato e a lei já autorizam a contratação de financiamentos que não interfiram na adequada execução do objeto contratual, sugerimos a exclusão da Subcláusula 24.2 do Contrato, pois são informações pertinentes à administração interna da concessionária.

36. Subcláusula 24.4

A Subcláusula 24.4 do Contrato dispõe que a “Concessionária, desde que autorizada pela ANTT, poderá dar em garantia dos financiamentos contratados nos termos desta cláusula, os direitos emergentes da Concessão”. Sugerimos que tal concessão de garantia seja, desde já, autorizada no Contrato, conforme comumente previsto em outros editais.

37. Subcláusula 30.7.1

A Subcláusula 30.7.1 do Contrato prevê que “a indenização devida à Concessionária em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados”. Sugerimos incluir o termos “ou depreciados” na parte final desta Subcláusula.

38. Subcláusula 31.2

Sugerimos que a Subcláusula 31.2 do Contrato contenha redação idêntica à previsão da Lei federal nº 8.987/95, de forma a evitar questionamentos futuros.

Resposta da Área Técnica:

- 1 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG, sendo as datas devidamente preenchidas, conforme já indicado no preâmbulo da minuta do Edital em Audiência Pública.

- 2 O prazo para divulgação da Ata de respostas aos pedidos de esclarecimentos será divulgado pela Comissão de Outorga durante o processo licitatório.
- 3 O item 4.1 do Edital não é genérico; ele dispõe em 5 dias úteis antes da data de início da Sessão Pública do Leilão.
- 4 A exigência de registro em Cartório de Títulos e Documentos de documento em língua estrangeira apenas se aplicável para procuração de proponente estrangeira, conforme item 8.1.2.(iii) do Edital.
- 5 A Garantia da Proposta tem por objetivo justamente assegurar o cumprimento, pela Proponente, de suas obrigações assumidas em decorrência de sua aceitação de participação no Leilão. Nesse sentido, o item 7.10 estabelece que o descumprimento, pela Proponente, das obrigações assumidas no Leilão ensejará a execução da Garantia da Proposta, sem prejuízo de eventuais outras sanções cabíveis.
- 6 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- 7 Sim, para efeito de alcance do valor mencionado no subitem acima, será considerado o patrimônio líquido da instituição ou entidade financeira tanto no Brasil quanto no exterior.
- 8 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- 9 (i) O prazo para apresentação de Recurso está previsto no item 16.1 do Edital.
(ii) O seu entendimento não está correto, por tratar-se de uma atividade interna da Comissão de Outorga. Em relação à abertura do Volume 1, esse ato obedecerá às normas constantes no Manual de Procedimentos do Leilão, constante do Anexo 15 do Edital, que será publicado em momento oportuno.
- 10 Em caso de alíquotas diversas para os municípios limítrofes às praças de pedágio, haverá reequilíbrio econômico-financeiro quando da revisão tarifária, nos termos da subcláusula 19.2.5 da Minuta do Contrato.
- 11 Tendo em vista a gravidade dos ônus ensejados para a Administração Pública e para o interesse público na recusa injustificada do adjudicatário em assinar o contrato, deve ensejar as sanções previstas no item 17.5.2 do Edital, conforme autorizado no art. 81 da Lei nº 8.666/93.
- 12 Entende-se que não há qualquer incompatibilidade entre o Anexo 4 (Modelo de Carta de Apresentação da Proposta Escrita) do Edital, o item 9.1.1 do Edital e com o documento "Informações Técnico-Financeiras Complementares Relevantes".
- 13 O item 9, Anexo 5 (Documentos de Qualificação), do Edital, se aplica para as certidões positivas com efeito de negativa, para as quais deverão ser apresentadas a situação atualizada das ações judiciais ou

- dos procedimentos administrativos arrolados datada de, no máximo, 90 (noventa) dias anteriores à Data para Recebimento dos Envelopes.
- 14 A informação “organização do consórcio”, exigida na Tabela XI, item 20, Anexo 5 (Documentos de Qualificação), do Edital, requer a identificação da alocação e divisão de atividades e responsabilidades entre os membros consorciados.
 - 15 Uma vez que a Procuração tem fins específicos para os procedimentos do Leilão, entende-se ser desnecessária a determinação de prazo máximo para sua validade.
 - 16 Entendemos que o Plano de Negócios deve ser apresentado nos exatos moldes que consta do Edital de Concessão, não exigindo, para fins das análises previstas no desenvolvimento do Leilão, outros dados contábeis suplementares, tampouco os ajustes relativos à Interpretação Técnica ICPC 01 - Contratos de Concessão.
 - 17 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG. O Plano de Negócios será adequado para suprir esta questão.
 - 18 O Edital e demais documentos apresentados durante a licitação farão parte do processo administrativo relacionado ao Contrato, não sendo necessária sua inclusão como anexo do Contrato.
 - 19 Entende-se desnecessária tal previsão, uma vez que os riscos referentes aos vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão transferidos à Concessionária já estão expressamente alocados ao Poder Concedente, conforme subcláusula 19.2.10 da Minuta do Contrato.
 - 20 A demora na obtenção de licenças ambientais não acarretará a responsabilização da concessionária desde que o fato da demora não lhe possa ser imputado. A questão de alocação de riscos está descrita na subcláusula 19.2 do Contrato.
 - 21 A demora da obtenção da Declaração de Utilidade Pública no prazo previsto na cláusula 7.3 não acarretará a responsabilização da concessionária desde que o fato da demora não lhe possa ser imputado. A questão de alocação de riscos está descrita na subcláusula 19.2 do Contrato.
 - 22 (a) Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 19.
(b) Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 17.
 - 23 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 19.
 - 24 Entende-se desnecessária tal previsão, uma vez que, conforme previsto na subcláusula 8.1.6.(i), a forma de efetivação desses investimentos deverá ser regulada por aditivo contratual.
 - 25 A Concessionária é responsável por obter todos os dados e as informações necessários para a execução de suas obrigações, apenas podendo ser liberada de tal responsabilidade na ocorrência de algum dos fatores da subcláusula 19.2.

- 26 A fiscalização tem por objetivo identificar faltas ou defeitos dos serviços executados pela Concessionária, em relação às obrigações e aos parâmetros previstos no Contrato, e determinar então o estrito cumprimento do Contrato. Em caso de verificação de falhas ou defeitos nesses serviços, cumpre à Concessionária saná-los imediatamente, não sendo cabível, assim, a exigência de concordância da Concessionária.
- 27 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 29.
- 28 Essa situação ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária, caso se enquadre em uma das hipóteses previstas na subcláusula 19.2 da Minuta do Contrato.
- 29 Não há tal previsão na Minuta do Contrato. No entanto, ressalte-se que, conforme já expressamente previsto nas subcláusulas 7.3 e 19.2.9, a Concessionária não será responsabilizada por descumprimentos de prazos contratuais pela concessionária decorrentes de atrasos no licenciamento que não sejam imputáveis à Concessionária.
Outrossim, vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 30 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 30.
- 31 (a)(c) Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 30.
(b) A revisão da Tarifa Básica de Pedágio em função do Fator X já está expressamente prevista no Contrato, já estando, pois, incorporada à equação econômico-financeira do Contrato. Desta forma, a revisão da tarifa em razão do Fator X não altera o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, não sendo necessária a concordância da Concessionária.
- 32 A forma como a recomposição será implementada cabe exclusivamente à ANTT, conforme o meio que julgar mais adequado para o atendimento aos interesses públicos envolvidos no caso concreto. Ressalte-se, contudo, de qualquer que seja o meio definido pela ANTT, a recomposição deverá ocorrer de forma integral, conforme critérios definidos na cláusula 20 da Minuta do Contrato.
- 33 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 37.
- 34 Entendemos que a metodologia de cálculo das variáveis da fórmula constante na Subcláusula 20.5.2 do Contrato será proposta pela área técnica competente e validada mediante processo de audiência pública, nos moldes do quanto disposto no artigo 8º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651/11. Não há necessidade incluir disposição no Contrato referente à metodologia de cálculo das variáveis da fórmula constante na subcláusula 20.5.2 do Contrato, uma vez que já está contemplado no artigo 8º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 3.651/11.
- 35 Trata-se de previsão que permite o acompanhamento e a fiscalização, pelo Poder Concedente, do correto cumprimento das obrigações financeiras assumidas pela concessionária, que podem impactar a continuidade da prestação dos serviços objeto da Concessão.

- 36 Uma vez que a cessão dos direitos emergentes da Concessão podem comprometer a continuidade da prestação dos serviços, entendeu-se ser mais adequado para a proteção do objeto contratual e dos usuários do sistema rodoviário mediante a prévia autorização da ANTT.
- 37 A redação será mantida como originalmente adotada nos contratos da ANTT.
- 38 A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.

18. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-978448

Nome:

Empresa/Entidade: Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF)

Contribuição: Segue, em anexo, arquivo com as contribuições da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF) referentes à Audiência Pública nº 125/2012, que trata das minutas de edital e contrato de concessão das rodovias da 3ª Etapa – Fase I (BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG).

1. Introdução

1. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no dia 10 de agosto de 2012, submeteu a audiência pública (Audiência Pública nº 125/2012) minutas de edital e contrato das Rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG. Tais documentos foram republicados em 21 de agosto de 2012, com alterações justificadas por meio da Nota Técnica nº 103/2012/GEROR/SUINF, de 20 de agosto de 2012.

2. Neste contexto, o objetivo deste parecer é apresentar as contribuições desta Secretaria para aperfeiçoamento dos documentos mencionados, considerando as suas atribuições, explicitadas no art. 29 do Decreto nº 7.482, de 16 de maio de 2011:

I - propor, coordenar e executar as ações do Ministério, relativas à gestão das políticas de regulação de mercados, de concorrência e de defesa da ordem econômica;

(...)

III - acompanhar a implantação dos modelos de regulação e gestão desenvolvidos pelas agências reguladoras, pelos ministérios setoriais e pelos demais órgãos afins, manifestando-se, dentre outros aspectos, acerca:

a) dos reajustes e das revisões de tarifas de serviços públicos e de preços públicos;

b) dos processos licitatórios que envolvam a privatização de empresas pertencentes à União; e

c) da evolução dos mercados, especialmente no caso de serviços públicos sujeitos aos processos de desestatização e de descentralização administrativa.

2. Da Análise

3. Ao analisar as minutas de edital e contrato de concessão rodoviária em questão, a SEAE identificou oportunidade para aperfeiçoamento nos itens do contrato a seguir abordados.

2.1. Prazo da Concessão

4. O item 3.2 da minuta de contrato estabelece que o prazo de concessão “poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 25 (vinte e cinco) anos, nas seguintes hipóteses:

- (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado;
- (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada;
- (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração” (in verbis).

5. Avalia-se que a prorrogação deveria ser admitida somente para recompor o equilíbrio econômico-financeiro. A extensão do contrato por imposição do interesse público e por força maior também deveriam estar associados à necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

6. Veja-se que, nas recentes licitações das concessões dos aeroportos de Brasília/DF, Campinas/SP e Guarulhos/SP, os contratos de concessão previram prazos de 25, 30 e 20 anos, respectivamente, limitando-se as eventuais prorrogações a, no máximo, cinco anos e somente para fins de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro.

7. Em suma, portanto, sugere-se que somente a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja causa para a prorrogação do contrato.

8. Além disso, avalia-se que o prazo contratual deve ser compatível com os investimentos requeridos, de acordo com o objeto da licitação. Assim, o prazo deve ser o estritamente necessário para remunerar adequadamente os investimentos a serem prudentemente realizados, sem afetar severamente a modicidade tarifária.

9. Do ponto de vista econômico, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado. No presente caso, a concorrência permite que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o futuro e façam suas ofertas para obter o direito de exploração das rodovias. Assim, a licitação permite que os agentes concorram, o que tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração da rodovia, promovendo efeitos positivos para toda a economia.

10. Prazos de concessão excessivamente longos restringem a concorrência, pois adiam a disputa pelo mercado. Desse ponto de vista, de modo análogo, a possibilidade de prorrogação do contrato por prazo longo limita a concorrência pelo mercado, pois pode levar à realização de rodadas de licitação a intervalos mais longos, reduzindo o potencial competitivo, pois limita a oportunidade de outras empresas disputarem a exploração do serviço público num certame licitatório.

11. Além disso, a fixação de prazos menores permite que o Poder Concedente aprimore periodicamente os contratos de concessão, a partir da

avaliação da experiência acumulada ao longo do prazo contratual, podendo, com essa experiência, aperfeiçoar diversos dos itens contidos no contrato.

12. Portanto, sugere-se que o prazo máximo para a prorrogação seja reavaliado e que a prorrogação do contrato esteja sempre associada à necessidade de recompor o equilíbrio econômico-financeiro.

2.2. Receitas Extraordinárias

13. A cláusula 17.6 da minuta de contrato, com a redação alterada após a publicação da Nota Técnica nº 103/2012/GEROR/SUINF, de 20 de agosto de 2012, determina que seja revertido um percentual fixo anual de 3% das receitas anuais de pedágio em favor da modicidade tarifária.

14. Não é exposto, entretanto, o momento em que tal percentual deverá ser efetivamente revertido à tarifa, o que gera certa incerteza sobre a forma como serão realizados os reajustes e revisões das tarifas, não somente para os usuários, mas também para os próprios licitantes.

15. Assim, sugere-se que a agência avalie a conveniência de promover a referida reversão no momento da revisão ordinária anual da Tarifa Básica de Pedágio, conforme constava na versão da minuta de contrato inicialmente divulgada.

16. Ademais, ainda em relação à cláusula 17.6, observa-se que não foi explicitada a metodologia utilizada para a definição do valor percentual de 3% da receita anual de pedágio que deverá ser revertida à modicidade tarifária. Assim, avalia-se como positivo que a agência apresente as justificativas para a alternativa adotada.

2.3. Alocação de Riscos

17. Ao menos em tese, em determinadas situações, embora o risco seja atribuído ao poder concedente, a concessionária pode dar causa à materialização do evento, situação em que a responsabilidade pelo risco é transferida para a concessionária. Assim, a exemplo de outros contratos de concessão firmados pela União, sugere-se que seja explicitado no contrato o não cabimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária quando esta der causa à materialização de riscos assumidos pelo poder concedente.

18. A propósito, regra semelhante consta do item 19.2.2 da minuta de contrato, a qual estabelece que é risco do Poder Concedente eventual decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça a concessionária de cobrar ou reajustar a tarifa, **exceto nos casos em que a concessionária** houver dado causa a tal decisão.

2.4. Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

19. Na cláusula 20.1 da minuta do contrato (“Cabimento da Recomposição”), mais precisamente na subcláusula 20.1.3, é mencionado que “a ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato, em especial, as subcláusulas 8.1.6, 8.3.2, **16.1.8** e 34.12.1” (*grifamos*).

20. No entanto, na versão da minuta de contrato republicada em 20 de agosto, não consta a subcláusula 16.1.8 tal como constava na versão anterior. Na minuta anterior, tal subcláusula estabelecia: “se cumpridas as

exigências, a cobrança de pedágio poderá ser antecipada, e ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro”.

21. Assim, dada a relevância das previsões contratuais referentes aos casos de reequilíbrio econômico-financeiro, sugere-se que seja avaliada a conveniência de reinclusão da referida subcláusula na minuta de contrato.

2.5. Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição

22. A subcláusula 20.8.1 da minuta de contrato prevê a posterior utilização de dados reais nos casos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do fluxo de caixa marginal, quando tiver sido adotada projeção de tráfego. Assim, ANTT realizará, periodicamente, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais, usando os dados de tráfego reais apurados.

23. Não obstante, avalia-se que a redação do item (ii) da referida subcláusula pode gerar dúvidas sobre a utilização de outros dados reais, além do volume de tráfego, pois prevê que a revisão a ser realizada pela ANTT poderá considerar ainda outras informações reais apuradas durante a vigência da concessão, a fim de substituir variáveis estimadas na elaboração do fluxo de caixa marginal.

24. Avalia-se que a utilização do termo “outras informações reais” pode originar interpretações em desacordo com o previsto pela subcláusula em comento, permitindo eventuais pleitos de revisão em que as concessionárias possam demandar a consideração de outros dados reais, não relacionados aos dados de tráfego. No limite, a futura concessionária poderia solicitar a consideração das informações reais relativas aos custos de determinado investimento, em substituição às informações estimadas no projeto de engenharia autorizado pela agência, o que representaria considerável risco para o Poder Concedente.

25. Sugere-se, assim, para fins de maior clareza e com vistas a promover segurança jurídica, que se explicita, no contrato, que as “outras informações reais” que poderão passar por revisão estão relacionadas apenas e tão somente aos dados de tráfego.

2.6. Revisão do Fluxo de Caixa Marginal Resultante de cada Revisão

26. A subcláusula 20.8.2 determina que, ao final do Prazo da Concessão, caso seja encontrado um Fluxo de Caixa Marginal favorável à Concessionária, a ANTT imputará encargos adicionais ou reterá valores pagos pela Concessionária de forma a anular o Valor Presente Líquido do Fluxo de Caixa Marginal. Este procedimento está previsto na Resolução ANTT nº 3.651/2011, que regulamenta a aplicação do Fluxo de Caixa Marginal.

27. Todavia, para os casos em que a ANTT decida reter valores pagos pela Concessionária, não é informada a destinação que a agência dará aos recursos arrecadados.

28. Diante disso, sugere-se que a ANTT avalie a conveniência de disciplinar a destinação de tais recursos.

3. Conclusão

29. O presente parecer apresentou considerações sobre as minutas de contrato de concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG, bem

como sugestões para o seu aperfeiçoamento que podem ser assim brevemente sintetizadas:

- (i) Estabelecer que a prorrogação do prazo da concessão esteja sempre associada a eventual desequilíbrio econômico-financeiro.
- (ii) Reavaliar o prazo máximo de prorrogação da concessão.
- (iii) Definir o momento em que o percentual fixo anual de 3% das receitas anuais de pedágio deverá ser revertido para a modicidade tarifária.
- (iv) Avaliar a conveniência de promover a referida reversão no momento da revisão ordinária anual da Tarifa Básica de Pedágio, conforme constava na versão da minuta de contrato inicialmente divulgada pela agência. Ainda quanto à modicidade tarifária, que seja apresentada a justificativa para a alternativa adotada.
- (v) Explicitar, no contrato, o não cabimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária, nas situações em que esta der causa à materialização de riscos assumidos pelo poder concedente.
- (vi) Avaliar a reinclusão, na minuta de contrato, da subcláusula que foi excluída na sua republicação, a qual previa o reequilíbrio econômico-financeiro para o caso de antecipação do início da cobrança de pedágio devido ao cumprimento das exigências contratuais pela concessionária de forma antecipada.
- (vii) Explicitar, na subcláusula 20.8.1 da minuta de contrato, que as "outras informações reais" que poderão passar por revisão estão relacionadas apenas e tão somente aos dados de tráfego.
- (viii) Avaliar a conveniência de se disciplinar a destinação dos recursos gerados pelas eventuais retenções efetuadas ao término da concessão visando a anulação do valor presente líquido do fluxo marginal.

Resposta da Área Técnica:

- (i) Ressalte-se, inicialmente, o art. 23, XII, da Lei nº 8.987/95, expressamente autoriza a prorrogação contratual, desde que já prevista no contrato, inclusive com a indicação das condições para a prorrogação. Nesse sentido, entende-se que as hipóteses de prorrogação previstas no contrato visam a assegurar a adequada remuneração pelos investimentos realizados pela concessionária, conforme mencionado na própria contribuição. Esta redação é fruto do atendimento ao Acórdão nº 2.961/2009-TCU-Plenário, de 09 de dezembro de 2009, e validada pelo Parecer da Procuradoria da ANTT externado na Nota/ANTT/PRG/CAH/Nº 1319-3.4.1.12/2010, de 17 de novembro de 2010.
- (ii) O prazo máximo de prorrogação do contrato foi determinado a partir da legislação vigente com base nas leis nº 8.987/1995 e nº 8.666/1993.
- (iii) Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 16, item 5.
- (iv) O conceito de receitas extraordinárias vigente nos contratos de concessões de rodovias federais administrados pela ANTT torna pouco

atrativa a captação deste tipo de receitas pelas concessionárias, uma vez que a concessionária sabe que grande parte delas será revertido para a modicidade tarifária, não gerando incentivo para captação. Esta tese já havia sido discutida no âmbito da ANTT, como pode ser visto no artigo publicado na revista da própria Agência², no qual observou-se que a concessionária que mais arrecadava no âmbito federal, revertia para modicidade tarifária 0,64 %. Assim, o conceito adotado nos projetos de Concessão das rodovias BR 040/DF/GO/MG e BR-116/MG pretende corrigir esta distorção e motivar as concessionárias a buscar um maior volume de receitas extraordinárias, uma vez que 3 % da receita total do empreendimento já foi revertida para a modicidade tarifária. Este parâmetro é balizado em concessões do Estado de São Paulo, onde, a título de exemplo, de acordo com o Relatório da Administração e as correspondentes demonstrações financeiras, referentes aos exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2010 e de 2009 da Concessionária das Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto S.A. – Ecopistas, concessão do Estado de São Paulo, as receitas acessórias (ou extraordinárias) foram respectivamente de 3,3 e 2,7 % das receitas brutas de pedágio.

- (v) A sugestão está aceita e será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- (vi) A sugestão está aceita e será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- (vii) A sugestão será considerada para a elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- (viii) Este é um contrato de longo prazo e no momento inicial é impossível prever todas as decisões, desta forma prefere-se manter a redação atual, facultando à agência no momento do evento decidir sobre a destinação dos valores, que poderão ser para incremento da atividade fiscalizatória.

19. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-986494, Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-986471 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-986327

Nome: Aline Turati

Empresa/Entidade: LCA Consultores Ltda.

Contribuição: São Paulo, 06 de Setembro de 2012. À Mesa Diretora da Agência Nacional de Transportes Terrestres www.antt.org.br ap125_2012@antt.gov.br Ref.: Audiência Pública 125 – contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR 040/DF/GO/MG, trecho Brasília-DF – Juiz de Fora-MG e BR- 116/MG, trecho Além Paraíba-MG – Divisa Alegre-MG, ambas integrantes da 3ª Etapa das Concessões

² BARBO, A. R. de C. et al. *A evolução da regulação nas Rodovias Federais concedidas*. Revista ANTT, Volume nº 1 e 2, maio/novembro 2010, pp. 110-123.

Rodoviárias Federais – Fase 1. Ilustríssimo Srs. (as) da Mesa Diretora, LCA CONSULTORES LTDA., com sede à Rua Desembargador Paulo Passaláqua, nº 308, Pacaembu, São Paulo - SP, CEP 01248-010, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.758.743/0001-25, por meio de seu representante legal, vem, tempestivamente, sugerir algumas contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão acima supracitado: • Ref.: Edital de Concessão item 11 subitens 11.1, VII e 11.2, 11.2.1: “11 Plano de Negócios 11.1 A Proponente deverá apresentar o Plano de Negócios, que deverá ser elaborado de acordo com as orientações constantes do Anexo 16, incluindo os seguintes documentos e informações:... ..VII uma carta de instituição ou entidade financeira que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o Plano de Negócios apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do Anexo 20 ao presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do Anexo 22 ao presente Edital; e... ..11.2 A instituição ou entidade financeira referida no subitem VII poderá ser nacional ou estrangeira, desde que autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou órgão estrangeiro análogo e deverá possuir patrimônio líquido de, no mínimo, R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais), conforme comprovado por meio da apresentação das últimas demonstrações financeiras disponíveis devidamente publicadas. 11.2.1 Para efeito de alcance do valor mencionado no subitem acima, será considerado o patrimônio líquido da instituição ou entidade financeira tanto no Brasil quanto no exterior. Avaliamos que a exigência da “Carta de Declaração de Análise do Plano de Negócios e Viabilidade pela Instituição Financeira” restringe a concorrência quando limita que a Carta seja emitida apenas por instituição ou entidade financeira. Esta limitação pode gerar o precedente para valores de assessoria não competitivos e, conseqüentemente, desencadear distorções nos custos dos projetos. Ademais, a referida carta não serve para assegurar o financiamento do projeto pela instituição signatária, tendo um caráter puramente técnico. Ou seja, não se justifica a restrição acima exposta sob a premissa implícita que somente instituições financeiras com Patrimônio Líquido maior que R\$ 400 milhões estariam aptas tecnicamente a atestarem a viabilidade e exequibilidade do Plano de Negócios. Sugestão de alteração de redação e exigência: 11.1 A Proponente deverá apresentar o Plano de Negócios, que deverá ser elaborado de acordo com as orientações constantes do Anexo 16, incluindo os seguintes documentos e informações:... ..VII uma carta de instituição, entidade financeira ou consultoria que assessora a Proponente na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o Plano de Negócios apresentado pela Proponente e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do Anexo 20 ao presente Edital, apresentando, ainda, um Termo de Confidencialidade celebrado entre a Proponente e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do Anexo 22 ao presente Edital; e... ..11.2 A instituição, entidade financeira ou consultoria referida no subitem VII poderá ser nacional ou estrangeira, desde que autorizada a funcionar pelo órgão competente e que comprove: 11.2.1 aptidão para assessorar o Proponente em projetos de assessoria financeira a leilões de

concessão e/ou projetos de infraestrutura, mediante apresentação de atestado(s) emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrado na entidade profissional competente, se houver, para a qual tenha prestado serviços de assessoria; Estamos à disposição para eventuais esclarecimentos. Atenciosamente, Fernando José de Camargo Sócio e Diretor da LCA (11) 3879-3700
Fernando.camargo@lcaconsultores.com.br

LCA CONSULTORES LTDA., com sede à Rua Desembargador Paulo Passaláqua, nº 308, Pacaembu – São Paulo-SP, CEP 01248-010, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.758.743/0001-25, por meio de seu representante legal, vem, tempestivamente, sugerir algumas contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão acima supracitado:

- **Edital de Concessão item 11 subitens 11.1, VII e 11.2, 11.2.1:**

“11 Plano de Negócios

11.1 A Proponente deverá apresentar o *Plano de Negócios*, que deverá ser elaborado de acordo com as orientações constantes do *Anexo 16*, incluindo os seguintes documentos e informações:...

...*VII* uma carta de instituição ou entidade financeira que assessora a *Proponente* na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o *Plano de Negócios* apresentado pela *Proponente* e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do *Anexo 20* ao presente *Edital*, apresentando, ainda, um *Termo de Confidencialidade* celebrado entre a *Proponente* e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do *Anexo 22* ao presente *Edital*, e...

...**11.2** A instituição ou entidade financeira referida no subitem VII poderá ser nacional ou estrangeira, desde que autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou órgão estrangeiro análogo e deverá possuir patrimônio líquido de, no mínimo, **R\$ 400.000.000,00** (quatrocentos milhões de reais), conforme comprovado por meio da apresentação das últimas demonstrações financeiras disponíveis devidamente publicadas.

11.2.1 Para efeito de alcance do valor mencionado no subitem acima, será considerado o patrimônio líquido da instituição ou entidade financeira tanto no Brasil quanto no exterior.

Avaliamos que a exigência da “*Carta de Declaração de Análise do Plano de Negócios e Viabilidade pela Instituição Financeira*” restringe a concorrência quando limita que a Carta seja emitida apenas por instituição ou entidade financeira. Esta limitação pode gerar o precedente para valores de assessoria não competitivos e, conseqüentemente, desencadear distorções nos custos dos projetos. **Ademais, a referida carta não serve para assegurar o financiamento do projeto pela instituição signatária, tendo um caráter puramente técnico. Ou seja, não se justifica a restrição acima exposta sob a premissa implícita que somente instituições financeiras com Patrimônio Líquido maior que R\$ 400 milhões estariam aptas tecnicamente a atestarem a viabilidade e exequibilidade do Plano de Negócios.**

Sugestão de alteração de redação e exigência:

11.1 A Proponente deverá apresentar o **Plano de Negócios**, que deverá ser elaborado de acordo com as orientações constantes do **Anexo 16**, incluindo os seguintes documentos e informações:...

...VII uma carta de **instituição, entidade financeira ou consultoria que assessora** a **Proponente** na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o **Plano de Negócios** apresentado pela **Proponente** e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do **Anexo 20** ao presente **Edital**, apresentando, ainda, um **Termo de Confidencialidade** celebrado entre a **Proponente** e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do **Anexo 22** ao presente **Edital**; e...

...**11.2** A instituição, entidade financeira **ou consultoria** referida no subitem VII poderá ser nacional ou estrangeira, desde que autorizada a funcionar **pele órgão competente e que comprove:**

11.2.1 **aptidão para assessorar o Proponente em projetos de assessoria financeira a leilões de concessão e/ou projetos de infraestrutura, mediante apresentação de atestado(s) emitido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrado na entidade profissional competente, se houver, para a qual tenha prestado serviços de assessoria;**

Resposta da Área Técnica:

Referida cláusula visa garantir que a instituição que análise o Plano de Negócios tenha conhecimento financeiro para tal, bem como seja uma instituição de porte compatível com o porte do projeto analisado.

20. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-986531 e Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-986509

Nome:

Empresa/Entidade: Triunfo Participações e Investimentos S.A.

Contribuição: Prezados, segue anexo contribuições referentes à audiência pública nº 125.

TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A., por seu representante legal Douglas Kleinscgmidt, 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 a seguinte solicitação de esclarecimentos relativa ao **Edital**.

Número da questão formulada	Item do Edital	Esclarecimento solicitado	Nº ANTT
-----------------------------	----------------	---------------------------	---------

1	Minuta do Edital - Referente ao item 7.10	<p>A Garantia de Proposta tem como objetivo garantir que a proponente vencedora assine o contrato de concessão e cumpra as condições precedentes, como ocorre no processo de licitação quando não há inversão de fases. Em nenhuma hipótese esta garantia deveria ser executada por desqualificação de proponente por formalismos ou não aceitação de documentos relacionados à fase da habilitação ou a questionamentos de sua proposta técnica, já que não é este o objetivo desta garantia e considerando que com a inversão de fases da licitação a segunda colocada poderá ser convocada.</p> <p>Neste sentido, sugerimos a seguinte redação ao item 7.10:</p> <p>“A Garantia da Proposta deverá ser executada nas hipóteses de inadimplemento total ou parcial, por parte das Proponentes, das obrigações por elas assumidas em <u>relação ao item 17.3 do edital (condições precedentes à assinatura do contrato de concessão)</u>, em virtude de sua participação no Leilão, mediante notificação, pela ANTT, às Proponentes inadimplentes, sem prejuízo das demais penalidades previstas no Edital ou na Legislação.”</p>	
2	Minuta do Edital - Referente ao item 9.1.3	<p>O item 9.1.3 estipula que caberá à Comissão de Outorga promover diligências se verificada a prática de valor irrisório. Não foi definido um critério objetivo para que a mesma julgue se o valor é ou não irrisório. Sugerimos que sejam estipulados critérios para orientar o processo de diligência, tais como, exigir da Proponente que apresente, dentre outros:</p> <ul style="list-style-type: none"> - documentação que comprove que os coeficientes de produtividade são compatíveis com a execução do objeto do contrato - documentação que comprove que os custos dos insumos são coerentes com os de mercado - documentação que comprove que os custos dos serviços são coerentes com os de mercado - documentação que comprove que as projeções de tráfego são coerentes e fundamentadas em estudos de engenharia. 	
3	Minuta do Edital - Referente ao item 15.4	<p>Sugerimos que para resguardar o Poder Concedente de propostas com valor irrisório que seja acrescentado ao item 15.4 que se, após as devidas diligências for constatada pela Comissão de Outorga a prática de valor irrisório, o Proponente também sofrerá a desclassificação do certame, não cabendo neste caso a alegação do interesse público pela menor tarifa, em favor de prevalecer a segurança jurídica do Poder Concedente, que precisa garantir que o objeto da concessão seja executado.</p>	

4	Minuta do Edital - Referente ao item 15.4-XI	<p>O item 15.4-XI estipula que será desclassificada a Proponente cujo Plano de Negócios apresentar oferta de valor de Tarifa Básica de Pedágio que resulte em fluxo de caixa não alavancado com TIR igual ou menor que zero. Este é um critério simples e objetivo de avaliação da exequibilidade da proposta, necessário mais insuficiente.</p> <p>Este único critério não garante ao Poder Concedente a segurança do preço ser exequível, uma vez que a Proponente pode usar de premissas não exequíveis para se atingir uma TIR que pareça ser exequível. Isto fica evidente ao verificarmos que no documento Carta de Declaração de Análise do Plano de Negócios e Viabilidade pela Instituição financeira, para atender ao inciso VII do subitem 11.1 do Edital, que a atestação da viabilidade e exequibilidade do Plano de Negócios da Proponente somente é válida se mantidas todas as premissas e parâmetros nele adotados.</p> <p>Sugerimos, em relação ao item exequibilidade da proposta econômica, que em 15.4-XI seja adicionado que será aplicado o critério de exequibilidade existente na Lei 8.666, que em seu art. 48, define:</p> <p>Art. 48. Serão desclassificadas:</p> <p>I - as propostas que não atendam às exigências do ato convocatório da licitação;</p> <p>II - propostas com valor global superior ao limite estabelecido ou com preços manifestamente inexequíveis, assim considerados aqueles que não venham a ter demonstrada sua viabilidade através de documentação que comprove que os custos dos insumos são coerentes com os de mercado e que os coeficientes de produtividade são compatíveis com a execução do objeto do contrato, condições estas necessariamente especificadas no ato convocatório da licitação. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)</p> <p>§ 1º Para os efeitos do disposto no inciso II deste artigo consideram-se manifestamente inexequíveis, no caso de licitações de menor preço para obras e serviços de engenharia, as propostas cujos valores sejam inferiores a 70% (setenta por cento) do menor dos seguintes valores: (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)</p> <p>a) média aritmética dos valores das propostas superiores a 50% (cinquenta por cento) do valor orçado pela administração, ou (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)</p> <p>b) valor orçado pela administração. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)</p>	
---	--	--	--

		<p>§ 2º Dos licitantes classificados na forma do parágrafo anterior cujo valor global da proposta for inferior a 80% (oitenta por cento) do menor valor a que se referem as alíneas "a" e "b", será exigida, para a assinatura do contrato, prestação de garantia adicional, dentre as modalidades previstas no § 1º do art. 56, igual a diferença entre o valor resultante do parágrafo anterior e o valor da correspondente proposta. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998).</p> <p>§ 3º Quando todos os licitantes forem inabilitados ou todas as propostas forem desclassificadas, a administração poderá fixar aos licitantes o prazo de oito dias úteis para a apresentação de nova documentação ou de outras propostas escoimadas das causas referidas neste artigo, facultada, no caso de convite, a redução deste prazo para três dias úteis. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998).</p>	
5	Item 16.3.3 e 16.3.5 da Minuta do Contrato.	<p>O item 16.3.3 estipula que, do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será deduzido o Fator X, cujo valor será igual a 0,00 % (zero centésimos por cento) até o final do 5º ano do Prazo da Concessão. Já o item 16.3.5 define que o Fator X será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Enaltecemos a importância do fator X continuar zero até o final do ano 5 da concessão, período de grande concentração de riscos, onde incertezas em relação às tarifas pode comprometer a saúde financeira da concessão e a financiabilidade de seus investimentos. 2. Sugerimos que seja estipulado que o fator X poderá afetar de forma positiva ou negativa o resultado do reajuste anual dependendo da evolução das variáveis associadas à produtividade e a eficiência deste setor. 3. Sugerimos que este ganho de produtividade seja verificado em período delimitado da data da presente licitação em diante, uma vez que as propostas já consideraram ganhos pretéritos em sua precificação para esta licitação. 	

		<p>4. Sugerimos que seja estipulado um limite até quanto o fator x poderá impactar, positivamente ou negativamente a tarifa básica de pedágio. É imprescindível esta definição, para que preserve a coerência de transferir à tarifa e aos usuários esta variação, sem que onere nem a Concessionária e nem o usuário em valores que comprometam seu equilíbrio econômico e financeiro. Ademais, é imprescindível ao mercado saber quantificar este risco, sob pena da Concessionária ser penalizada em taxas elevadas ou menor volume de financiamentos. Neste sentido, gostaríamos que fossem mantidos os valores previstos para incidência de fator x conforme foi previsto no edital da BR101, recém licitada pela ANTT:</p> <p>16.3.3 Do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será deduzido o Fator X, estabelecido de acordo com os percentuais da tabela abaixo, Fator X (%):</p> <p>Até o 5º ano do Prazo da Concessão: 0,00 % Do 6º ao 10º ano do Prazo da Concessão: 0,25% Do 11º ao 15º ano do Prazo da Concessão: 0,50% Do 16º ao 20º ano do Prazo da Concessão: 0,75% Do 21º ao 25º ano do Prazo da Concessão: 1,00%</p>	
6	Minuta do Edital - Referente ao item 1.2	<p>A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada nos estudos de viabilidade econômico-financeira, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a janeiro de 2007, é de R\$ 4,80494.</p> <p>Este edital introduziu uma inovação de obrigar a Concessionária a executar 10% das duplicações nos primeiros anos de concessão. Apesar desta medida agregar considerável risco ao Concessionária, pela antecipação e concentração de investimentos, os estudos de viabilidade e a tarifa teto atingida foi definida adotando uma TIR menor que os 8% a.a. do certame anterior, sendo agora adotado 5,5% a.a</p> <p>Para corrigir esta distorção e buscar aumentar a atratividade a este projeto, sugerimos que seja acrescentado ao edital que a Concessionária fará jus a um incremento de 10% na tarifa básica, imediatamente após ter concluída a duplicação de toda a extensão da rodovia.</p>	

7	Minuta do Edital - Referente ao item 17.3-III	<p>O item 17.3 do edital estipula que, em até 45(quarenta e cinco) dias após a publicação do ato de homologação, mas em qualquer hipótese, antes da assinatura do Contrato, a adjudicatária deverá apresentar à ANTT, uma comprovação de que efetuou a integralização em moeda corrente nacional de, no mínimo, R\$ 227.500.000 do capital social da SPE(valor referencial para a BR116).</p> <p>Independente do valor referencial, da BR116 ou BR040, sugerimos que para a assinatura do contrato de concessão seja estipulada a obrigação de integralização de somente 10% do capital mínimo obrigatório (conforme legislação vigente) na constituição da SPE, sendo os remanescentes 90% obrigatórios até o final da duplicação dos 10% inicialmente exigidos em 18 meses. Enaltecemos que o prazo é exíguo para que as proponentes tenham aprovação de crédito junto as instituições financeiras, e que não faz sentido exigir esta integralização antecipada à necessidade real de recursos, que ocorre na medida que o projeto vai sendo implantado nos meses seguintes. Reforçamos ainda que seria necessário um commitment para que esta integralização fosse viável, o que agrega custos desnecessários e não favorece a competitividade do certame licitatório.</p>	
8	Item 6.2 da Minuta do Contrato	<p>O item 6.2 do Contrato determina que a Concessionária deverá submeter os projetos para a aceitação pela ANTT antes da data do início da execução das obras e investimentos em questão, de acordo com a regulamentação vigente, de forma a assegurar o cumprimento do PER, devidamente acompanhados, quando for o caso, de estudos e pareceres de consultores independentes e das aprovações das demais autoridades competentes. Sugerimos que este item tenha como exceção os trabalhos iniciais, a construção das praças de pedágio, e a duplicação dos primeiros 10% de extensão, esta última prevista para os primeiros 18 meses. Para que sua execução seja viável em 18 meses, já que se trata de início de concessão e a Concessionária não terá mobilizado ainda infraestrutura e instalações para execução destas obras, a Concessionária poderá iniciar as obras sem esta aprovação prévia, se assim o desejar, assumindo então o risco de adequações posteriores se as obras executadas não estiverem de acordo com as normas vigentes, sobre a pena de não poder iniciar a cobrança de pedágio. Caso esta solicitação não seja possível, solicitamos que seja estipulado um prazo máximo de 20 dias para que a ANTT analise e aprove os projetos, sendo esta aprovação considerada tácita caso não ocorra neste período.</p>	

9	Item 8.3 da Minuta do Contrato	<p>Esta minuta de contrato suprimiu o item 8.5 da minuta de contrato anteriormente divulgada, uma vez que as duplicações de pista simples deixaram de ser condicionadas ao volume de tráfego e passaram a ser de caráter obrigatório, conforme cronograma anual divulgado. Na minuta anterior, era estipulado:</p> <p>8.5 Extensão das obras de ampliação da capacidade</p> <p>8.5.1 Caso a soma das obras de ampliação da capacidade – tanto as de caráter obrigatório, quanto as condicionadas ao volume de tráfego, ultrapassar 90 km para cada período de 12 meses, deverá ser privilegiada a execução das obras nos subtrechos com nível de serviço comprovadamente mais crítico, após aprovação prévia da ANTT. Ficamos muito aliviados quando verificamos a existência desta cláusula anterior, onde a própria equipe técnica da ANTT reconhecia a exequibilidade de se executar cerca de 90 km de duplicação por ano. Em nossa opinião, esta cláusula corrigia um equívoco anterior que permitia que o acionamento de múltiplos gatilhos gerassem uma obrigação de investimento tecnicamente e operacionalmente inviável.</p> <p>Estranhamos o fato da minuta atual do contrato, objeto da presente audiência pública, eliminar esta cláusula que trazia a evolução e amadurecimento técnico da licitação anterior para esta presente. Seguindo o critério anterior, é evidente que a ANTT reconhece que, além de seu desejo de que no ano 3 da concessão da BR116 sejam entregues concluídos 393 km de extensão de duplicação, que seu cumprimento pela Proponente vencedora da licitação possui grande incerteza e risco de execução. É muito importante para a consolidação do marco regulatório que as obrigações impostas aos licitantes sejam passíveis de serem cumpridas posteriormente pelos Concessionários. Neste sentido, parece razoável que esta regra de 5 anos para efetuar toda a duplicação da rodovia seja revista para 10 anos, ou quando atingir VMD em que o nível de serviço demande este investimento pelo Concessionário, garantindo o conforto e fluidez do tráfego. Sugerimos ainda que retomem a idéia de estabelecer um limite de duplicação anual, que poderia ser em torno de 100 km por ano. Mesmo que viável tecnicamente fosse, imaginem como ficaria a operação da rodovia com nível de serviço comprometido por praticamente 3 anos (ano 2 ao 4), onde praticamente toda a extensão da rodovia sofreria com interdições para execução das obras e redução da velocidade média das viagens. Seria um cenário caótico, em que ocorreria grande insatisfação dos atuais usuários das rodovias e comprometeria a logística das empresas de transporte, com atrasos constantes que ocorreriam pela aumento considerável do tempo de viagem dos caminhões.</p>	
---	--------------------------------	--	--

10	Item 12.1.7-b da Minuta do Contrato	<p>O item 12.1.7, em seu subitem b, estabelece a obrigação da Concessionária de divulgar em seu sítio eletrônico as informações durante todo o Prazo da Concessão, referentes às estatísticas mensais de acidentes, durante a Concessão, incluindo a identificação do local e causa (quando fornecida pela Polícia Rodoviária Federal).</p> <p>Juridicamente, entendemos que esta exigência deveria ser reavaliada. A indicação de causa pela Polícia Rodoviária Federal pode ensejar problemas jurídicos com terceiros, uma vez que sua indicação, na maioria das vezes, não encontra respaldo pericial e é insuficiente para determinar a causa.</p> <p>Neste sentido, para garantir a segurança jurídica das partes envolvidas, esta divulgação deveria se restringir às estatísticas e a identificação do local, sem que a causa seja abordada, deixando a mesma para o foro adequado.</p>	
11	Item 17.4 da Minuta do Contrato	<p>O item 17.4 do Contrato de Concessão estipula que o contrato de Receita Extraordinária terá natureza precária e vigência limitada ao término deste Contrato.</p> <p>Entendemos que esta restrição deve ser revista, face a alteração promovida na presente licitação, que leva à modicidade tarifária 3% das receitas previstas pelo Proponente, sendo seu exclusivo risco se a receita real for inferior ou superior a mesma.</p> <p>Neste sentido, sugerimos acrescer à redação do item 17.4 que, caso o contrato de receita extraordinária seja negociado para vigência que supere o prazo da concessão, somente terá eficácia se obtiver anuência prévia da ANTT antes de sua assinatura. Deve ainda ser previsto no referido contrato que, caso a concessão não seja renovada por mais 25 anos, todos os direitos do mesmo, passado o prazo da concessão, serão revertidos ao Poder Concedente, e se for o caso, ao futuro concessionário em caso de nova licitação.</p> <p>Insistimos que este ponto seja avaliado pelo Poder Concedente, uma vez que se não alterado, inviabilizará a Concessionária de desenvolver estas receitas nos últimos 10 ou 15 anos de contrato, período mínimo necessário para que qualquer projeto associado obtenha seu retorno e seja viável.</p>	
12	Item 8.2 da Minuta do Contrato	<p>Gostaríamos de sugerir que fosse solicitado ao BNDES que, o quanto antes, divulgasse ofício manifestando que tratará este projeto com prioridade e que uma política especial de estruturação seja divulgada aos licitantes. As obrigações e prazos propostos trazem grande complexidade para estruturar financeiramente esta Concessão, caso não haja uma linha diferenciada em termos de custo e prazos, corre-se o risco desta concentração de investimentos inviabilizar o projeto das rodovias BR116 e BR040.</p>	
13	Item 16.3.1 da Minuta do Contrato	<p>Corrigir referência cruzada, de 16.1.7 para 16.1.5.</p>	

14	Item 5.2 da Minuta do Contrato.	<p>Em caso de demora na obtenção de licenças ambientais para execução das obras sem responsabilidade direta da concessionária e havendo a mesma cumprido todas as demais obrigações do contrato de concessão, considerando a não responsabilização da concessionária conforme item 5.2 da minuta do contrato, solicitamos que seja incluída a autorização para início de cobrança de pedágio em caráter excepcional, a qual será autorizada pelo poder concedente no início do 19º mês, conforme previsões de execução.</p> <p>Levando em consideração a não responsabilidade da concessionária no quesito conforme definido no item 5.2 da minuta do contrato.</p>	
15	Item 7.3 da Minuta do Contrato.	<p>Em caso de demora na obtenção de declaração de utilidade pública sem responsabilidade direta da concessionária e havendo a mesma cumprido todas as demais obrigações do contrato de concessão, considerando a não responsabilidade da concessionária conforme item 7.3 da minuta do contrato, solicitamos que seja incluída a autorização para início de cobrança de pedágio em caráter excepcional, a qual será autorizada pelo poder concedente no início do 19º mês, conforme previsões de execução.</p> <p>Tendo em vista a não responsabilidade da concessionária no processo, conforme item 7.3 da minuta do contrato.</p>	
16	Item 8.4.2 da Minuta do Contrato.	<p>Assumindo que o período para obtenção da autorização ambiental e execução da faixa adicional condicionada ao volume de tráfego ultrapasse o definido de 12 meses por implicação do prazo de obtenção da autorização, solicitamos a inclusão da desoneração de qualquer penalidade a concessionária, conforme itens 7.3 definido para as desapropriações não realizadas por não obtenção de declaração de utilidade pública e item 5.2 definido para obras não realizadas por não obtenção de licenças ambientais.</p> <p>Desde que a concessionária tenha cumprido todos os demais subtrechos em que houvesse obtenção da autorização ambiental.</p>	

Resposta da Área Técnica:

- 1 A Garantia da Proposta tem por objetivo justamente assegurar o cumprimento, pela Proponente, de suas obrigações assumidas em decorrência de sua aceitação de participação no Leilão. Nesse sentido, o item 7.10 estabelece que o descumprimento, pela Proponente, das obrigações assumidas no Leilão ensejará a execução da Garantia da Proposta, sem prejuízo de eventuais outras sanções cabíveis.
- 2 O item 9.1.3 do Edital já prevê a requisição, pela Comissão de Outorga, de documentos a serem apresentados pela Proponente, para permitir a verificação da exequibilidade da proposta. Ademais, o item 15.4 do Edital indica os critérios a serem considerados para a análise do Plano de Negócios, que também refletem parâmetros para a verificação da exequibilidade da proposta econômica.
- 3 A desclassificação de propostas econômicas inexequíveis já está expressamente prevista no art. 15, § 3º, da Lei nº 8.987/95, entendendo-se ser desnecessário o acréscimo sugerido.

- 4 A Lei nº 8.666/93 aplica-se subsidiariamente às concessões regidas pela Lei nº 8.987/95. Desta forma, o critério estabelecido pelo art. 48, da Lei nº 8.666/93, apenas subsidiariamente será aplicável ao julgamento das propostas econômicas. De qualquer forma, ressalte-se que o item 15.4 do Edital indica os critérios a serem considerados para a análise do Plano de Negócios, que também refletem parâmetros para a verificação da exequibilidade da proposta econômica.
- 5 Vide respostas da área técnica à Contribuição nº 16, itens 30 e 31.
- 6 A Tarifa Básica de Pedágio teto foi determinada a partir dos estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira, com uma taxa interna de retorno que reflete as atuais condições de mercado quanto à atratividade deste tipo de empreendimento e conforme os prazos de entrega do cronograma de obras.
- 7 A previsão de integralização do capital social da SPE foi determinada a partir dos estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira, e foi proporcionalmente calculada em conformidade com o nível de execução dos serviços.
- 8 Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 9 Vide resposta no anexo II.
- 10 A obrigação contida na subcláusula da Minuta do Contrato visa à obtenção de dados para a formação de estatísticas e bancos de dados. A causa do acidente deverá ser aquela indicada pela Polícia Rodoviária Federal, quando esta for indicada. Desta forma, entende-se que essa obrigação, tal como prevista, não é capaz de ensejar problemas jurídicos com terceiros.
- 11 A ANTT não pode autorizar contratos de receitas extraordinárias além do prazo previsto no Contrato de Concessão, por impedimento legal, visto que somente será Poder Concedente pelo prazo de vigência deste contrato.
- 12 A ANTT solicitará a manifestação do BNDES quanto à política de financiamento para o setor, no caso destes projetos.
- 13 A sugestão está aceita e será considerada na elaboração dos documentos finais do Edital e Contrato de Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.
- 14 Ressalte-se que, Conforme já expressamente previsto na subcláusula 19.2, a concessionária não será responsabilizada por descumprimentos de prazos contratuais que não sejam imputáveis à concessionária. Vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 15 Ressalte-se que, Conforme já expressamente previsto nas subcláusulas 7.3 e 19.2, a concessionária não será responsabilizada por descumprimentos de prazos contratuais que não sejam imputáveis à concessionária.
Outrossim, vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.
- 16 A concessionária não será penalizada por descumprimentos de prazos contratuais pela concessionária decorrentes de atrasos no licenciamento e da desocupação da faixa de domínio que não sejam

imputáveis à concessionária, conforme já expressamente previsto nas subcláusulas 7.3 e 19.2.

Outrossim, vide resposta da área técnica à Contribuição nº 11, item 2.

21. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012- 986597

Nome: Aneli Kraemer

Empresa/Entidade: Sindicato dos Produtores Rurais de Paracatu

Contribuição: Edital - Inserir onde for pertinente, conforme ordenação própria do documento. Propõe isenção de taxa de pedágio aos veículos de proprietários residentes no município onde o posto de pedágio encontra-se instalado, devido à grande extensão territorial do município e a necessidade de circulação diária de profissionais: produtores rurais, técnicos agrícolas, leiteiro, mecânicos, eletricitas, etc. para terem acesso às propriedades rurais nas quais exerçam atividade profissional ou prestem serviço.

- Os municípios do Noroeste de Minas Gerais: João Pinheiro (10.727 km²) e Paracatu (8.230 km²) e estão entre os três maiores municípios em extensão territorial do estado, fator este que obriga seus produtores rurais se deslocarem grandes distâncias até alcançarem suas propriedades rurais, em vários casos grande parte desta distância percorrida pela rodovia federal BR 040, que ao ser privatizada ganhará vários postos de pedágio, e devido a grande extensão territorial dos referidos municípios inevitavelmente os produtores rurais serão obrigados a passar por algum destes postos de pedágio, onerando ainda mais os custos de produção da classe que representa um dos mais firmes pilares da economia nacional; - O município de Paracatu, na década de 90 foi considerada a maior área irrigada da América Latina, devido a implantação dos projetos de colonização (Projeto de Irrigação Paracatu – Entre Ribeiros e Mundo Novo), sendo uma das áreas pioneira na agricultura irrigada do cerrado brasileiro, tendo grande potencial para a produção de diversos produtos, inclusive frutas, mas devido a grande extensão do município e do péssimo estado de conservação das estradas rurais, inviabiliza a sua produção, por causar avarias e perdas nos produtos sendo recusado pelo consumidor final. - Atualmente o Noroeste de Minas é responsável por mais de 25% da produção de grãos de todo o Estado de Minas Gerais, onde Paracatu é o 3º maior produtor de grãos do estado, sendo: 2º produtor de feijão, 3º produtor de milho, 3º produtor de soja, mas com os altos investimentos em tecnologias e inovações de produção para adequação de espécies resistentes ao estresse hídrico e implantação de sistemas de irrigação, além dos altos custos de transportes e danos aos veículos devido falta de infraestrutura de transporte adequada para o escoamento da produção, a falta de segurança pública que expõe os produtores rurais a constantes prejuízos com o roubo de cabos de energia elétrica e insumos agrícolas, a inserção de um posto de pedágio na rota de escoamento local tornaria ainda mais pesados os custos de produção da região. - Projeto de Lei 1023/11 de autoria do Deputado Espiridião Amim (PP-SC); - Matéria de aprovação do PL 1023/11 pela Comissão de Finanças (02/06/2012); - Matéria de aprovação do PL 1023/11 pela Câmara dos Deputados (04/09/2012).

Manifestações Orais

1. Inscrito no Local

Nome: Renata Tessarollo

Empresa/Entidade: Demarest e Almeida

Contribuição:

A senhora Renata declinou de sua contribuição. Ao ser chamada pelo Presidente da mesa não identificou-se, sendo encaminhada palavra para o próximo interessado.

Resposta da Área Técnica:

Sem manifestação desta área técnica.

2. Inscrito no Local

Nome: José Eduardo Quina

Empresa/Entidade: QG Engenharia e Planejamento

Contribuição:

Boa tarde Senhor Presidente. Eu não sei se vai dar tempo de eu fazer todas as observações, então solicito se possível ser reconduzido ao final para... As primeiras observações se tratam dos critérios de desapropriação que constam do Edital. É humanamente impossível qualquer proponente fazer análise em especial tendo apenas trinta dias para preparar sua proposta, de uma... retornando ao assunto, é sobre o tópico dos critérios que foram estabelecidos no Edital sobre como fazer e como custear as desapropriações necessárias ao longo dos 25 anos. Como eu dizia, é humanamente impossível em especial com a redução que foi provocada no prazo para elaboração da proposta, que o proponente consiga avaliar o valor a ser despendido por essas desapropriações. Não há a menor condição, principalmente nos trechos de rodovias de quase mil quilômetros colocados em licitação.

Rotineiramente, em todos os contratos até então, a ANTT adotava a fixação de valor único que todos os proponentes deveriam adotar em suas propostas e, quando da ocorrência das desapropriações, seria feito o requerido para mais ou para menos, caso esse valor não fosse atingido. A minha sugestão é que retorne esse critério anterior porque pode haver inclusive grande dificuldade em a ANTT julgar essas propostas. Podem aparecer propostas que consignem 10 milhões para desapropriação e, outra que consigne 1 bilhão para desapropriação. E, a ANTT também não terá condições de se os 10 milhões ou o 1 bilhão são os números corretos.

Outra coisa que prejudicou - e é apenas uma observação - muito essa audiência, foi a indisponibilização do Anexo II do Contrato. Altera a essência desse Edital e a gente não teve conhecimento do PER para participar dessa Audiência Pública. Muito bem. A exigência de cumprimento de 10% das duplicações antecedendo a cobrança do pedágio vai provocar com certeza, um acréscimo às tarifas a serem oferecidas pelos proponentes. O prazo de doze meses de trabalho inicial é insuficiente e, parece que a ANTT

concordou com isso, tanto que prorrogou o prazo para o cumprimento dos 10% de duplicação para 18 meses. No entanto, esse intervalo de seis meses a mais sem arrecadação tem um reflexo enorme no fluxo de caixa do projeto. E isso vai se refletir nas tarifas a serem ofertadas pelos proponentes.

No entanto, eu considero que essa alteração vai contra a modicidade tarifaria, que tanto é buscada pelo governo e, pelos usuários da rodovia. Minha sugestão é a retirada do Edital e, procurar fazer uma exigência para as duplicações em outra situação, que não a condicionante à cobrança de pedágio. Outra observação cujo conteúdo nós só tomamos conhecimento agora, é de que as rodovias serão totalmente duplicadas. Para quem já estudou alguma coisa sobre essas rodovias sabe que a técnica de engenharia não recomenda a duplicação total dessas rodovias. Elas não têm veículo de área média equivalente suficiente e muitos trechos não terão durante todo o prazo da concessão, que implique na técnica de engenharia de duplicação desses trechos.

Portanto, novamente a modicidade tarifaria não está sendo buscada e, estão se imputando investimentos não só tempo, mas até desnecessárias durante toda a concessão, o que vai onerar a oferta de tarifa dos proponentes. Por fim, a imposição de uma receita extraordinária de 3% do valor da receita de tarifa de pedágio, ela infelizmente também não vai em favor da modicidade de tarifa. Ao impor esses 3% vocês deixam a possibilidade de caso esse valor seja superior aos 3%, ele venha a contribuir para a modicidade tarifaria. Me parece que como está no Edital até a alteração feita ontem, onde para cada receita extraordinária a Concessionária deveria apresentar um plano e, nesta ocasião a ANTT definiria o que seria a favor da modicidade tarifaria e, o que seria a favor da Concessionária.

E, do jeito que ficou, se a Concessionária conseguir opor hipótese, 15% de receita extraordinária em relação à receita pedágio, somente 3% serão revertidos para a modicidade. Então, acho que o critério que estava antes da alteração feita ontem é bem mais justo e, provavelmente bem mais razoável para os usuários do que foi agora introduzido. Eram essas as observações.

O Sr. José Eduardo foi chamado pelo Presidente para completar sua contribuição, após o término de todos os inscritos:

Contribuição: Apenas para contrapor. Espero não parecer mal educado. Mas gargalo se resolve com equação técnica de engenharia, adequando qualitativa e quantitativamente a rodovia à sua demanda. Não é exagerando no tratamento da disponibilidade. Ela tem que se adequar à demanda. Isso eu repito mais uma vez. Com certeza há trechos da BR 040 que não atingirão em 25 anos o volume que se justifique a sua duplicação. Obrigado.

Resposta oral da Área Técnica:

Senhor Stéphane Quebaud: Prezado Senhor, obrigado por suas observações. Obviamente vamos responder a todos os pontos que o senhor levantou de forma detalhada. Agora, só gostaria de definir rapidamente alguns critérios. Na verdade as premissas que foram apresentadas são premissas definidas pelo Ministério dos Transportes, políticas públicas de transporte. Entende-se que a duplicação adiantada pode elevar a tarifa de pedágio, obviamente,

mas o governo sinalizou fortemente a questão do gargalo que nossas rodovias representam atualmente para o desenvolvimento do país. Portanto, trata-se de um compromisso entre a requerida [*inaudível*] e, a questão do desenvolvimento do país. Associado também à questão da segurança viária. Era isso. Obrigado.

Resposta escrita da Área Técnica:

Sobre a questão da verba de desapropriação, a sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão da subcláusula 7.1.2 da minuta de Contrato.

Quanto à não disponibilização jurídica do PER, ele não foi disponibilizado por ocasião da abertura da Audiência Pública nº 125 em virtude de alguns dados que estavam sendo finalizados. Contudo, já no decorrer da Audiência Pública nº 128 dos estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira, o PER foi publicado.

Quanto às exigências prévias ao início da cobrança da tarifa de pedágio, a determinação de uma data-marco (com a indicação de obrigações mínimas a serem cumpridas pela concessionária) para início da cobrança de tarifa tem por objetivo assegurar que os usuários somente sejam obrigados a pagar o pedágio quando houver um serviço minimamente adequado sendo prestado pelo concessionário. Nesse sentido, os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira concluíram que serviços minimamente adequados somente serão aqueles previstos na subcláusula 16.1.1 da Minuta do Contrato. Entende-se que apenas após a execução dessas atividades serão disponibilizados serviços adequados aos usuários, podendo então o concessionário iniciar a cobrança das tarifas.

De acordo com a Nota Técnica nº 005/2012/DECON/SFAT/MT, no modelo atual de concessão, muitas vezes a execução de obras de ampliação de capacidade é prevista muitos anos após o início da concessão e do pagamento de pedágio. Consequentemente, os usuários pagam pedágios por longos períodos sem que tenham o devido retorno em termos de conforto e segurança no uso da via.

Tal nota versa ainda em seu parágrafo 7 que a antecipação de obras não infere em custos adicionais, mas tão somente realocação de custos ao longo do tempo. No modelo financeiro há uma série de outros custos distribuídos ao longo de 25 anos, diluindo o impacto tarifário gerado pela antecipação da duplicação e que tornará o mesmo pequeno em relação aos benefícios gerados. Vide o ilustrado no Anexo II.

No que concerne às receitas extraordinárias, a sua exploração ao longo da concessão trata-se de uma faculdade conferida à Concessionária, nos termos da Lei nº 8.987/95 e da Minuta do Contrato. O objetivo de tal previsão é tornar a captação de receitas extraordinárias mais eficiente, tanto para o usuário, que terá um montante revertido para modicidade em percentual maior que o observado nos contratos vigentes, como para as concessionárias que terão mais incentivos para captação, visto que essas receitas não serão reequilibradas a posteriori.

3. Inscrito no Local

Nome: Nilton Chaves

Empresa/Entidade: Fidens Engenharia S/A

Contribuição: O primeiro que eu queria abordar seria com relação à data base e, que está prevista no Edital de 2007. Como sugestão não seria mais lógico que se atualizasse essa tarifa para hoje, ao invés de elaborar todo o plano de negócios em data retroativa? E, outro tópico seria com relação ao anel rodoviário de BH que passa pela região urbana metropolitana. Continua fazendo parte do lote como era previsto no último edital esse trecho do anel rodoviário? E como existe atualmente convencionado entre o estado e o município para uma planilha de revitalização desse trecho, como será considerada essa situação no edital? São considerações que eu gostaria que fossem levadas na construção do edital. Somente isso. Obrigado.

Resposta escrita da Área Técnica:

Com relação à data-base das propostas, como os estudos de viabilidade técnico-econômica referentes às rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG foram finalizados em janeiro de 2007, todas as obras e serviços foram precificados nesta mesma data, tornando assim imprescindível a sua manutenção, fazendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) estará sim referenciado a preços de janeiro de 2007. Porém, a ANTT entende a preocupação do Sr e gostaria de informar que o subitem 9.1.1 da minuta do Edital já permite a consideração de um reajuste tarifário, uma vez que *a Proponente deverá apresentar um valor de Tarifa de Pedágio, que não poderá exceder a R\$ [●] ([●]), referenciado a [●] de [●], e ainda, no subitem 9.1.1 (i) que este valor corresponde à Tarifa Básica de Pedágio, referenciada a janeiro de 2007, multiplicada por um IRT correspondente a [●].* Outrossim, o Contrato assegura meios para que a futura concessionária tenha a defasagem monetária compensada, por meio de reajuste anual.

Com relação ao anel rodoviário de BH que passa pela região urbana metropolitana, tendo em vista que sua contribuição diz respeito aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-040/MG, objetos da Audiência Pública nº 128/2012, será registrada no relatório da Audiência Pública, mas não será considerada para fins de alteração do projeto de Concessão.

4. Inscrito no Local

Nome: Raimundo Nonato Roque de Carvalho

Empresa/Entidade: Sindicato dos Metalúrgicos de Ouro Branco

Contribuição: Boa tarde a todos e a todas. Meu nome é Raimundo Nonato Roque de Carvalho e, sou Presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Ouro Branco. Nós estamos fazendo aqui a nossa presença, trouxemos um ônibus com 50 pessoas, a princípio não tem nada a ver que esse aqui é um ato comercial. Nós somos sindicalistas. Mas nós somos usuários dessa BR. Somos usuários dessa BR e achamos que essa audiência pública, na nossa concepção de leigo deveria ser feita para o povo todo, principalmente da região. No que tange o pedágio que nos assustou a cobrança de pedágio. Agora o que eu vou falar, espera fazer 10%. Nós queremos saber 10% de onde? Começando aqui de Brasília. Então como que fica o nosso pedaço que

é de Belo Horizonte a Conselheiro Lafayette. Nós vamos pagar pedágio para todo dia termos acidentes. Temos acidentes, não temos ação nenhuma. Não tem cabimento nenhum. Esse senhor que falou agora a pouco, antes de mim, ele não falou do anel rodoviário. Quem conhece essa BR 040 sabe que é inviável fazer uma obra dessa magnitude sem mexer no anel rodoviário. Aquele ali é um gargalo imenso. Tudo tem que passar pelo anel rodoviário. Qualquer problema no anel rodoviário lá na Pampulha afeta quase em Conselheiro Lafayette.

São quilômetros e quilômetros intermináveis de engarrafamento que todo dia nós assistimos nessa BR.

Nós estamos aqui também porque, nossa base é de 23 cidades. E essas cidades os nossos trabalhadores todos os dias passam. No dia 6 de agosto, senhor presidente, nós ficamos nessa BR 10 horas. O trabalhador sai 6 horas da manhã de casa e chega até uma hora da tarde. Fica parada 10 horas seguidas essa BR. Na volta o trabalhador saiu às 5 horas da tarde e chegou em casa 1 hora da noite. Então nós queríamos que isso fosse discutido com mais afinco com a população. Sabemos que é um ato comercial. Sabemos que o que eu estou falando aqui não vai mudar nada. Mas nós queremos que haja discernimento disso e mais respeito ao povo. Obrigado gente.

Resposta escrita da Área Técnica³:

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e, sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo. Em geral, o que se faz? Seleção de prioridades.

Fazer isso significa fazer escolhas. Significa definir o que será feito e, como não há recursos para tudo, o que não será feito naquele ano ou nos próximos anos. No caso das rodovias, a escolha de qual atender sempre recairá sobre aquelas que têm maior volume de tráfego, carregam maior parte da riqueza, e que, normalmente, estão localizadas no Sul e no Sudeste do País. A consequência natural é o abandono das rodovias de menor volume de tráfego e que atendem a regiões menos ricas economicamente.

Nos países ricos, onde a malha rodoviária já está consolidada há décadas, esse processo de escolha é muito menos traumático. No Brasil, ele é cruel, pois o círculo vicioso tem a lógica de priorização – absoluta – da infraestrutura nas regiões mais ricas economicamente.

Para romper com esse círculo, há que se pensar em outras formas de financiamento das obras e serviços de infraestrutura rodoviária, que garanta o atendimento às regiões mais ricas e permita a alocação de recursos para financiamento de obras e serviços nas regiões menos ricas, como o Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Empréstimos de órgãos como o BIRD e BID foram utilizados durante muitos anos mas eles apresentam um problema. Em algum momento, esses empréstimos terão que ser pagos. A partir daí, o

³ *Sobre o programa de concessões rodoviárias.* José Augusto Valente, Secretário de Política Nacional de Transportes/MT, 18/01/2007.

circulo vicioso apresenta mais um elemento que faz acirrar a disputa por recursos: investir nas prioridades e pagar os empréstimos.

A concessão pura e a Parceira Público-Privada tornaram-se, no Brasil, uma saída para o financiamento de obras prioritárias e, ao mesmo tempo, aliviar o Tesouro Nacional para direcionar recursos para obras que seriam, num primeiro momento, “menos prioritárias”.

A concessão rodoviária brasileira, portanto, não pode ser comparada a modelos de países ricos, onde a lógica é completamente diferente. Lá, há uma rodovia consolidada e que tem um bom atendimento, mas devido ao seu traçado passar em inúmeras áreas urbanas, oferece uma oportunidade de negócio para os empreendedores de construir uma alternativa que ofereça um traçado mais direto entre grandes cidades, com velocidade operacional muito maior e com segurança.

Aqui, a questão é como financiar os investimentos em infraestrutura, de forma a consolidar, o mais rápido possível, uma malha rodoviária que garanta uma logística de carga e de passageiros de menor custo operacional, menor tempo de deslocamento e mais segurança. O País precisa acelerar os investimentos em infraestrutura. O País quer que isso aconteça rapidamente.

5. Inscrito no Local

Nome: José Heitor Santana

Empresa/Entidade: Sindicato dos Metalúrgicos de Ouro Branco

Contribuição:

De acordo com a Resolução nº 3.705/11 de 10 de agosto de 2011, Art. 21, parágrafo único:

Somente será permitida a manifestação de um representante de cada empresa ou entidade. Representantes de duas ou mais empresas ou entidades terão o dobro do tempo para manifestação.

O senhor José Heitor deixou a palavra com o Sr. Raimundo Carvalho, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Ouro Branco.

Resposta da Área Técnica:

Sem manifestação desta área técnica.

6. Inscrito no Local

Nome: José Alves do Couto Filho

Empresa/Entidade: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT

Contribuição: Boa tarde a todos e todas. Meu nome é José Alves do Couto Filho. Eu represento a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e mais 11 federações do sistema de transporte a nível de Brasil, do qual nós representamos uma média de 5 milhões de motoristas.

Eu quero chamar a atenção sobre a licitação, porque a partir do dia 2 de maio existe uma lei da regulamentação da profissão de motorista e da qual nós estamos vendo o que está acontecendo a nível de Brasil, sobre as paralisações do sistema dos caminhoneiros. E por que essas paralisações? Nós fizemos uma lei que mais de 40 anos ficamos discutindo aqui na regulamentação da profissão e de 5 anos para cá a gente vem discutindo com o ministério público do trabalho, com o governo e com o setor patronal, do qual nós conseguimos fazer essa lei.

Infelizmente ou felizmente os ministérios e nós estamos discutindo, inclusive isso aqui no ANTTT, nós temos reunião toda terça-feira até o dia 11 que nós temos que chegar com um projeto pronto sobre essas discussões, que os governos e os ministérios não conversam um com o outro.

Então nós fizemos a lei, botamos na lei os pontos de apoio. O Ministério das Cidades aprovou. E o Ministério do Planejamento mandou vetar. E na lei diz o seguinte: que o motorista tem que trabalhar 4 horas, parar 30 minutos, mais 4 horas e parar mais 30 minutos e no máximo ter duas horas para sair daquele local e ter um local adequado para que esse motorista possa fazer seu descanso, suas refeições e que tem que parar no mínimo 11 horas para descansar.

Porque hoje vários acidentes que estão acontecendo é porque o motorista trabalha 18, 20 horas. E nós fizemos essa lei totalmente certa. Infelizmente alguns ministérios vetaram por problema que um não conversa com o outro. E nós queremos trazer a sugestão aqui, já que essa lei está valendo a partir do dia 2 de maio de 2012 que é a Lei 12.619 que essa lei seja incluída nesses licitações que tem que ter a cada 200 quilômetros um ponto de apoio para que os nossos motoristas e os trabalhadores possam descansar e que não venha trazer mais acidente por carga horária que está acontecendo no Brasil.

Nós em conjunto com o setor patronal no sistema de transporte fizemos pesquisa e mostramos que não é necessário aumentar a tarifa de pedágios para que se façam esses pontos de apoio. Que existe um tal de arredondamento dos pedágios que chega, vamos supor, um pedágio é R\$ 5,70 eles arredondam para R\$ 6,00. Com 0,10% da para fazer 76 pontos de apoio com condições para que os trabalhadores descansem e façam as suas horas de lazer. Então nós que fazemos parte da comissão que estamos fazendo esse estudo com o Ministério do Trabalho, Ministério do Transporte, da Casa Civil e do Trabalho. Nós queremos trazer essa sugestão e que leve em conta que a lei está em vigor e a lei a partir da hora que está em vigor ela tem que ser cumprida. E o Ministério do Transporte e a ANTT tem que dar uma demonstração, porque ela faz parte do governo e tem que cumprir essa lei.

Obrigado.

Resposta oral da Área Técnica:

Senhor Stéphane Quebaud: Obrigado senhor José Alves pela contribuição. Alguns comentários. Novamente este assunto será tratado de forma mais detalhada no relatório. Primeiro os estudos como um dos participantes bem lembrou agora há pouco, datam de 2007. Embora eles foram autorizados

recentemente, eles foram encerrados antes da promulgação desta lei. [*Inaudível*]. Entendo que há um interesse muito grande em realizar essas áreas de repouso, isso foi bastante discutido. Então esta proposta do senhor será sim, analisada.

Sobre a questão do arredondamento de pedágio. De fato existe uma questão de arredondamento de pedágio, porque a tarifa de pedágio geralmente é quebrada quando ela é calculada. Para facilitar a vida dos usuários no sentido de facilitar o troco e não perder tanto tempo no pedágio, há um arredondamento. Porém, esse arredondamento não está perdido. Ele volta para a tarifa do pedágio no ano seguinte que seja para mais ou para menos. Para mais ou para menos. Obrigado.

Resposta escrita da Área Técnica:

Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do anexo 2 da minuta de Contrato (PER), conforme exposto no Anexo II.

Quanto à questão da tarifa de pedágio a ser praticada na categoria 1, ela é arredondada para múltiplos de 10 centavos de real, mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento: (i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa ou (ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior. Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão tarifária subsequente.

7. Inscrito no Local

Nome: José Francisco da Graça

Empresa/Entidade: Associação Comunitária Bairro Primeiro de Maio

Contribuição: Boa tarde a todos e todas as autoridades presentes. Meu nome é José Francisco da Graça, conhecido como Zé Pretinho, sou presidente da Associação Comunitário Bairro Primeiro de Maio e tenho a honra muito grande de poder estar aqui compartilhando com o Sindicato dos trabalhadores metalúrgicos de Ouro Branco. Na realidade, nós viemos aqui nesse protesto pela irresponsabilidade do governo federal, Agência Nacional de Transporte Terrestre, sobre essa cobrança de pedágio da BR 040, na zona da mata. E que também afeta um pouco a BR 116 Rio – Brasília. Por que nós estamos aqui? Esse é o objetivo. Porque no entender nosso não se pode ou não se deve colocar uma emenda ou até pressionar o Senado Federal ou a Câmara dos Deputados de uma coisa que não está concretizada.

Veja bem. A BR 040 é a que mais mata. Mata mais do que a guerra do Vietnã. Essa é a realidade concreta. Será que aqueles que ocupam os maiores cargos do país sabem ou já passaram nessas BRs perigosas? Voar é muito concreto, mas eu quero ver passar na via terrestre. Como nós temos todos os motoristas que trabalham penosamente passando por essas drásticas BRs 040 até a 116 via Brasília. Então por isso que nós estamos aqui agora solicitando, pedindo até ao Senado Federal e também a Câmara dos Deputados que cada um dos poderes tem um representante em nossos 27 estados, incluindo Brasília a capital. Será que eles passaram na cidade ou

na capital e verificaram a drástica BR 040. Todo dia os senhores e senhoras podem observar pela mídia, morre na faixa de 3 a 4 pessoas, pais de famílias que saem para trabalhar e morre por falta não de recurso, porque o nosso país é rico. Falta administração concreta com responsabilidade.

Porque governar não é difícil. Governar é fácil, principalmente quando tem poder aquisitivo. Todos vocês sabem, nós sabemos quantos milhões está sendo gastos com coisas que não traz praticamente um benefício maior, reformando estádio, demolindo estádio para uma Copa do mundo que talvez vá ter 3 ou 4 jogos. Esse dinheiro não podia ser para duplicar essas estradas, para tirar a morte daquelas pessoas.

Então esse é o nosso protesto que estamos aqui. Parabenizamos o presidente do sindicato dos metalúrgicos de Ouro Branco Raimundo Roque de Carvalho que não mede esforços para brigar, para discutir. Sair de Ouro Branco 14 horas de viagem para vir aqui para fazer esse protesto.

Pergunto a você, eu vou fazer um desafio aqui e agora. Tem algum deputado federal aqui? Se tiver levanta a mão. Tem algum assessor parlamentar aqui? Não tem nenhum. Por quê? Porque eles têm medo de chegar, eles têm medo de pronunciar, mas na hora do voto eles batem na porta de cada um.

Essas são as minhas palavras e muito obrigado.

Resposta escrita da Área Técnica:

Governos, em todo o mundo, têm compromissos e necessidades a atender, visando o desenvolvimento sustentado do país, do Estado, do Município. O custo de atendimento dessas necessidades é, também em todo o mundo e, sobretudo no Brasil, muito maior do que a disponibilidade de recursos públicos para fazê-lo. Em geral, o que se faz? Seleção de prioridades.

Fazer isso significa fazer escolhas. Significa definir o que será feito e, como não há recursos para tudo, o que não será feito naquele ano ou nos próximos anos. No caso das rodovias, a escolha de qual atender sempre recairá sobre aquelas que têm maior volume de tráfego, carregam maior parte da riqueza, e que, normalmente, estão localizadas no Sul e no Sudeste do País. A consequência natural é o abandono das rodovias de menor volume de tráfego e que atendem a regiões menos ricas economicamente.

Nos países ricos, onde a malha rodoviária já está consolidada há décadas, esse processo de escolha é muito menos traumático. No Brasil, ele é cruel, pois o círculo vicioso tem a lógica de priorização – absoluta – da infraestrutura nas regiões mais ricas economicamente.

Para romper com esse círculo, há que se pensar em outras formas de financiamento das obras e serviços de infraestrutura rodoviária, que garanta o atendimento às regiões mais ricas e permita a alocação de recursos para financiamento de obras e serviços nas regiões menos ricas, como o Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Empréstimos de órgãos como o BIRD e BID foram utilizados durante muitos anos mas eles apresentam um problema. Em algum momento, esses empréstimos terão que ser pagos. A partir daí, o círculo vicioso apresenta mais um elemento que faz acirrar a disputa por recursos: investir nas prioridades e pagar os empréstimos.

A concessão pura e a Parceira Público-Privada tornaram-se, no Brasil, uma saída para o financiamento de obras prioritárias e, ao mesmo tempo, aliviar

o Tesouro Nacional para direcionar recursos para obras que seriam, num primeiro momento, “menos prioritárias”.

A concessão rodoviária brasileira, portanto, não pode ser comparada a modelos de países ricos, onde a lógica é completamente diferente. Lá, há uma rodovia consolidada e que tem um bom atendimento, mas devido ao seu traçado passar em inúmeras áreas urbanas, oferece uma oportunidade de negócio para os empreendedores de construir uma alternativa que ofereça um traçado mais direto entre grandes cidades, com velocidade operacional muito maior e com segurança.

Aqui, a questão é como financiar os investimentos em infraestrutura, de forma a consolidar, o mais rápido possível, uma malha rodoviária que garanta uma logística de carga e de passageiros de menor custo operacional, menor tempo de deslocamento e mais segurança. O País precisa acelerar os investimentos em infraestrutura. O País quer que isso aconteça rapidamente.

8. Inscrito no Local

Nome: Edmara Claudina

Empresa/Entidade: NTC e Logística

Contribuição: Meu nome é Edmara e eu gostaria só de ratificar o que o colega da CNTTT falou que estamos juntos nesse projeto aqui também junto à ANTT da possibilidade de estudos dos pontos de apoio para o motorista. Mas pelo que eu entendi, parece que nessa proposta de concessão não será possível o estudo da viabilidade. Eu queria que vocês me respondessem. E qual é o momento que a ANTT vai disponibilizar para que a gente possa se manifestar com as contribuições desses pontos de parada?

Resposta oral da Área Técnica:

Senhor Stéphane Quebaud: Senhora Edimara, só uma correção, hoje o nosso processo de audiência pública tem por objetivo apresentar para a sociedade a futura concessão e o projeto que foi desenvolvido. E este processo de recebimento de contribuições tem por efeito a gente poder avaliar elementos que não foram incorporados nos estudos e a gente citou o caso das áreas de repouso, acho uma questão de datas simplesmente. E desta audiência pública, não estou falando dessa especificamente, mas enfim, quando a gente tem um procedimento de audiência pública referente a uma concessão a gente pode alterar o projeto de acordo com o interesse da sociedade se for julgado conveniente e possível obviamente. Então no relatório da audiência pública que seria mais especificamente as audiências referentes aos estudos novamente, que ocorrerão em setembro, a senhora terá certamente mais elementos para esta questão das áreas de repouso. O presidente Guzen diz que seria melhor a senhora também refazer essa contribuição para a outra audiência pública dos estudos, por favor. Obrigado.

Resposta escrita da Área Técnica:

Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do anexo 2 da minuta de Contrato (PER), conforme exposto no Anexo II.

9. Inscrito no Local

Nome: Pedro Bernardes

Empresa/Entidade: Construtora Cowan

Contribuições: Boa tarde a todos. Boa tarde a mesa. Pedro Bernardes da Construtora COVAN. Pelo já exposto por alguns colegas e já lido o material que foi revisto ontem, eu gostaria de contribuir com a audiência pública em praticamente 4 pontos bastante breve.

Primeiramente com relação à exigência dos 10% da duplicação para que se possa cobrar pedágio. A gente entende que é um investimento bastante volumoso onde este primeiro ano de concessão o órgão financiador maior que aqui no caso é o BNDES, ele demore de 12 a 18 meses para liberar um financiamento. Então está sendo exigido aqui do investidor que nos primeiros meses, nos 12, 18 meses uma concessão onde exatamente ele não tem a disponibilidade do recurso do financiador, que ele faça uma duplicação de um porte desse tipo, em torno de – a gente imagina – de 60 quilômetros. É muito forte para o projeto. Isso vai sugerir que nós tenhamos aí um capital de um empréstimo a curto prazo intenso nos primeiros meses e conseqüentemente vai refletir nessa tarifa.

Então eu acho que é um passo contrário à modicidade da tarifa. Então a exigência desses 10% eu reforço aqui o que o colega já havia adiantado, que realmente penaliza muito a modicidade.

Um ponto que a gente gostaria de contribuir que trata-se de uma concessão de quase mil quilômetros com 12 praças. A instalação de 12 praças num prazo de 12 meses também é um esforço gigantesco e entendemos que a cobrança do pedágio com essas duas exigências, 12 meses para construção de todas as praças e a duplicação de 10% vai, digamos assim, penalizar demais o projeto.

Aqui vem a primeira sugestão, que sejam cobradas as praças de 8 a 11 depois de 6 meses. 6 meses seriam necessários para que a gente construísse a praça de Curvelo até Barbacena se – se não me falha a memória – são 4 praças que já poderiam com 6 meses serem liberadas para cobrança do pedágio. Aí sim, possibilitaria ao projeto a cobrança de pedágio minimizando esse impacto e a duplicação dos 10%. Então num trajeto de 900 quilômetros, esperar 18 meses para se cobrar um pedágio é muito forte. Por que não quebrar isso em duas fases. Uma primeira fase de 6 meses onde é normal. Parece-me que a 116 serão 6 meses de trabalhos iniciais. Esses 6 meses seriam suficientes para que a gente instalasse parte das praças e não tornasse o projeto green field na sua totalidade. Essa é uma sugestão.

A segunda sugestão é com relação à carta da instituição financeira e auditoria contábil. A gente tem visto muitos processos licitatórios onde essa exigência ela é feita para o licitante vencedor na assinatura do contrato. O que acontece? Quando se captura essas cartas no momento da entrega da proposta, muitas vezes essas cartas estão dando uma viabilização do projeto sem levar em conta o preço final que o licitante estará dando ali no momento da proposta. Então é um risco para o poder concedente e para

também o licitante que essa carta possa estar defasada daquele último número final dele.

Então o que a gente tem visto em outros processos é que essa carta seja exigida somente do licitante vencedor. Ou seja, ele vai apresentar um plano de negócio revisado em função do último número que ele colocou e a instituição financeira estará analisando o plano de negócio na sua realidade e não de uma coisa virtual que antecede, por exemplo, uma entrega de proposta. Isso também evita, digamos, um comércio de cartas de bancos e auditores. Suponhamos se temos aí 10 licitantes, serão 10 bancos e 10 auditores envolvidos para um momento que a gente acredita que não é o melhor momento.

O momento mais adequado seria na assinatura do contrato para o licitante vencedor.

Então fica essa sugestão que essa exigência seja postergada para o vencedor.

Outro item é com relação ao desconto de reequilíbrio. No nosso modo de ver ele quer mostrar a questão do índice de desempenho que esse limitador pela forma que foi exposto, ele não tem limite. Então que esse fator de redutor do desconto de reequilíbrio, ele seja limitado a 10%. A gente entende que já teríamos aí algumas reduções de fator X e penalizar mais ainda, apesar do risco do projeto de tráfego ser do concessionário, penalizar com o desconto de reequilíbrio sem ter um limite traz mais riscos para o concessionário.

E finalmente, gostaria de solicitar uma mudança que houve ontem na versão final, onde a transferência de controle da SPE que antes estava até 2 anos após a assinatura. Agora está após a duplicação total da rodovia. Isso significa 5 anos. A gente não entende se é desnecessário esperar tanto ainda mais num mercado onde as empresas podem estar pensando em fazer uma abertura de capital ou coisa do gênero. Não é interessante que fique 5 anos sem poder fazer alguma transferência societária. Então a gente pede que volte ao modelo que estava proposto antes de no máximo 2 anos.

É só isso. Obrigado.

Resposta oral da Área Técnica:

Senhor Stéphane Quebaud: Obrigado senhor Pedro pelas contribuições. Algumas observações. O senhor falou de um prazo de trabalhos iniciais para a 116 de 6 meses. Este prazo também de 12 meses é para a 116. Na verdade, desde a BR 101 a gente está acompanhando a segunda etapa e entendemos que 6 meses de trabalhos iniciais era muito pouco para a concessionária fazer o que tinha que fazer. Então passamos os projetos para 12 meses de trabalhos iniciais.

Em seguida é verdade que antigamente a questão da construção das praças era ligada aos trabalhos iniciais. Nesses projetos está desvinculada. Os senhores teriam 12 meses para os trabalhos iniciais e até 18 meses para a construção das praças. O que dá de qualquer forma mais prazo para execução.

Sobre a questão de entrega de documentos financeiros no ato da assinatura do contrato, entendemos que isso teria por efeito atrasar o processo que em si já é bastante demorado, então eles são entregues na hora da proposta justamente para poder ser analisados.

Por fim, sobre o desconto de reequilíbrio. O objetivo deste mecanismo é justamente de compensar o usuário se por ventura os serviços pelos quais eles estão pagando não são efetivamente oferecidos. Portanto, há uma relativa proporcionalidade entre a qualidade da rodovia e o que o usuário vai pagar de pedágio. Obrigado.

Resposta escrita da Área Técnica:

Quanto às exigências prévias ao início da cobrança da tarifa de pedágio, a determinação de uma data-marco (com a indicação de obrigações mínimas a serem cumpridas pela concessionária) para início da cobrança de tarifa tem por objetivo assegurar que os usuários somente sejam obrigados a pagar o pedágio quando houver um serviço minimamente adequado sendo prestado pelo concessionário. Nesse sentido, os estudos de viabilidade técnica e econômico-financeira concluíram que serviços minimamente adequados somente serão aqueles previstos na subcláusula 16.1.1 da Minuta do Contrato. Entende-se que apenas após a execução dessas atividades serão disponibilizados serviços adequados aos usuários, podendo então o concessionário iniciar a cobrança das tarifas.

De acordo com a Nota Técnica nº 005/2012/DECON/SFAT/MT, no modelo atual de concessão, muitas vezes a execução de obras de ampliação de capacidade é prevista muitos anos após o início da concessão e do pagamento de pedágio. Consequentemente, os usuários pagam pedágios por longos períodos sem que tenham o devido retorno em termos de conforto e segurança no uso da via.

Tal nota versa ainda em seu parágrafo 7 que a antecipação de obras não infere em custos adicionais, mas tão somente realocação de custos ao longo do tempo. No modelo financeiro há uma série de outros custos distribuídos ao longo de 25 anos, diluindo o impacto tarifário gerado pela antecipação da duplicação e que tornará o mesmo pequeno em relação aos benefícios gerados. Vide o ilustrado no Anexo II.

Sobre a questão da construção das praças de pedágio, já houve manifestação oral da área técnica neste sentido durante a Audiência Pública (vide resposta oral da área técnica acima).

No que tange à exigência da carta de uma instituição financeira no momento da licitação e auditoria contábil, já houve manifestação oral da área técnica neste sentido durante a Audiência Pública (vide resposta oral da área técnica acima).

Quanto ao desconto de reequilíbrio, ele visa a garantir a manutenção da equivalência entre os serviços prestados pelo particular e a remuneração por ele recebida, por meio da revisão da tarifa básica de pedágio em patamares já previamente estabelecidos no contrato. O mecanismo pré-estabelece a correlação econômica entre os ônus efetivamente incorridos pelo particular com a execução do objeto contratual, a qualidade e a quantidade da

prestação para os usuários finais e a sua respectiva remuneração. No próprio instrumento contratual, determina-se uma proporção entre, de um lado, os encargos que o particular assume por conta da concessão e os padrões da prestação a que se obriga contratualmente a oferecer e, de outro lado, a contraprestação (tarifa de pedágio) que receberá a título de retribuição pela prestação desses encargos. Assim, a previsão do desconto de reequilíbrio atrela-se diretamente à necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme previsto no art. 37, XXI, da Constituição Federal e na Lei nº 8.987/95. Ademais, o desconto de reequilíbrio não se confunde com qualquer forma de penalização da concessionária (que deverá, por certo, observar o prévio procedimento administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa). Trata-se, sim, conforme visto, de um mecanismo previamente estabelecido para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Ainda, ressalta-se que a previsão do desconto de reequilíbrio observará os parâmetros de desempenho que estão previstos na Minuta do Contrato.

Por fim, juridicamente, entendemos não haver óbice para o prazo de transferência de controle da SPE, tendo em vista que cabe ao Poder Concedente aprovar a alteração do controle societário, conforme o art. 27 da Lei nº 8.987/95. Nessa esteira, o Contrato de Concessão pode já pré-determinar um prazo durante o qual ele entende que tal alteração não será possível.

Manifestações Escritas

1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-955519 (Protocolo Provisório 101)

Nome: Edmara Claudino dos Santos

Empresa/Entidade: Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logísticas

Contribuição:

- Pontos de apoio e parada para motoristas

Que os novos contratos de concessão das rodovias BR 040/DF/GO/MG, trecho Brasília/Juiz de Fora e BR 116/MG trecho Além Paraíba – Divisa Alegre, estejam previsto a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalo menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.

Resposta da área técnica:

Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do anexo 2 da minuta de Contrato (PER), conforme exposto no Anexo II.

2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-955538 (Protocolo Provisório 102)

Nome: Omar José Gomes

Empresa/Entidade: Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT

Contribuição:

Requer que seja incluso como item do Edital e do Contrato de Concessão das Rodovias BR-040/DF/GO/MG, trecho Brasília-DF – Juiz de Fora-MG e BR-116/MG, trecho Além Paraíba-MG – Divisa Alegre-MG, ambas integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase 1, a obrigatoriedade da construção de pontos de paradas, ou seja, pontos de apoio, para os motoristas realizarem seu descanso, alimentação e higiene pessoal, que atendam ao fluxo do transporte de cargas e de passageiros nas referidas BR's, nas condições da Lei nº 12.619/12.

Resposta da área técnica:

Sobre a questão dos postos de apoio e parada para caminhoneiros, a sua contribuição é oportuna e será considerada para a revisão do anexo 2 da minuta de Contrato (PER), conforme exposto no Anexo II.

3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2012-955558 (Protocolo Provisório 103)

Nome: José Francisco da Graça

Empresa/Entidade: Associação Comunitária do Bairro de Primeiro de Maio

Contribuição:

Que duplique as rodovias 040 Zona da Mata e de todas as rodovias do Estado de Minas Gerais.

Resposta da área técnica:

As obras e serviços previstos pelos estudos de viabilidade técnico-econômica referentes às rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG encontram-se disponíveis para consulta no sítio eletrônico da ANTT (www.antt.gov.br), na página das respectivas Audiências Públicas nº 128/2012 e nº 127/2012.

Finalmente, no que diz respeito às outras rodovias do Estado de Minas Gerais contempladas pelo novo Programa de Concessões de Rodovias Federais, os estudos de viabilidade técnico-econômica a serem desenvolvidas permitirão auxiliar esta área técnica quanto à necessidade das obras de ampliação de capacidade em cada trecho considerado.

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 concessão¹, esclareço que tais dispositivos visam compatibilizar o pagamento de pedágio pelo usuário ao recebimento efetivo de melhorias na infraestrutura rodoviária.

¹ 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