



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO RODOVIÁRIA

## COMENTÁRIOS GERAIS SOBRE A MINUTA DE RESOLUÇÃO DA SEGUNDA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

### 1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente documento tem por objeto tecer considerações sobre a Minuta de Resolução da segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, apresentando ao longo dos seus onze capítulos, os comentários pertinentes, os fundamentos, os problemas enfrentados em cada tópico, os fluxogramas cabíveis para os novos procedimentos implantados, com a finalidade de se obter uma melhor compreensão e dirimir possíveis controvérsias a respeito do normativo proposto atinente aos elementos gerais de produção rodoviária relativos aos bens, obras e serviços aplicáveis à exploração da infraestrutura rodoviária.

1.2. Com isso, cuida-se de um guia para orientar a leitura da norma, com vistas a apoiar o processo de compreensão da proposta. Não se visa, neste sentido, esgotar o tema, tampouco vincular a interpretação dos dispositivos, mas sim orientar a sua leitura e indicar as principais justificativas para a sua confecção.

### 2. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

2.1. Prefacialmente, imperioso se faz ressaltar que o normativo ora analisado está inserido no marco regulatório das concessões de rodovias, denominado de Regulamento de Concessões Rodoviárias (doravante tratado por RCR), que tem por finalidade consolidar as regras gerais das concessões de infraestrutura rodoviária e concentrar no termo contratual estritamente os elementos de caracterização e pertinência específicas ao ativo. Nesse ínterim, visa o RCR veicular por conteúdo as regras gerais das concessões de rodovias e:

- a) traduzir em norma única o marco regulatório setorial;
- b) ser hígido e coerente com as melhores práticas regulamentares da Administração Pública Federal;
- c) respeitar as obrigações contratuais firmadas; e
- d) ser orientado para a atualização.

2.2. Para nortear a elaboração deste referido marco regulatório das concessões rodoviárias federais e oferecer uma melhor condução dos trabalhos, definiu-se que o RCR seria delineado por etapas e tratado de maneira fractal por temas. Por sua vez, restou dividido em 5 (cinco) ações regulatórias, nas etapas que se seguem:

*RCR 1 - Regras gerais e direitos de usuários*

*RCR 2 - Bens, obras e serviços e adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução ANTT nº 1.187/2005)*

*RCR 3 - Equilíbrio econômico-financeiro*

*RCR 4 - Fiscalização e penalidades*

*RCR 5 - Meios de encerramento contratual*

2.3. Assim sendo, a presente análise se restringiu em tratar somente da segunda parte do citado regulamento, intitulado como RCR 2, que versa sobre os bens, obras e serviços aplicáveis à concessão rodoviária no que tange a: *“Gestão Eficiente e Preservação do patrimônio público concedido, orientado pela utilidade e atualidade, que agrega os temas relacionados à Orientação do Patrimônio Público para os Serviços Públicos disponibilizados pelas Rodovias concedidas, quais sejam: Dever de*

*Guarda e Vigilância dos bens da concessão, Cessão/alienação bem da concessão, Controle de acesso à rodovia, Regras e Procedimento de entrega e reversibilidade de bens, Desapropriações e Desocupação de faixa de domínio, Remoção de Interferências, Acréscimos e supressões de obras e serviços, Obras (obrigatórias/não obrigatórias/iniciais), Obras Específicas e do Poder Público, Obras Condicionadas ao Volume de Tráfego, Gestão Ambiental, Programa de Exploração da Rodovia e Plano de Transição Operacional (doravante denominado TEMA 4).”*

2.4. Nessa perspectiva, em razão da necessidade de aprimorar a regulação e solucionar as principais dificuldades enfrentadas pelos setores, tratou o corpo normativo do RCR 2 de analisar e revisar a Resolução ANTT nº 1.187/2005 e parte da Resolução 3.651/2011, além dos demais elementos gerais de produção rodoviária que atingem os bens, obras e serviços da concessão.

2.5. Vale registrar que a atualização normativa ora proposta para o RCR 2 foi estruturada, fundamentalmente, no sentido de reduzir o fardo regulatório, adotar uma padronização dos procedimentos sobre os bens, obras e serviços aplicáveis à exploração rodoviária, melhorar a eficiência da gestão dos contratos de concessão e projetos rodoviários, ampliar a transparência e agilidade dos processos administrativos, utilizando dos atuais meios tecnológicos de organização e inteligência da informação, sistematizar a apresentação de projetos, a execução e o acompanhamento de obras e serviços previstos no Programa de Exploração Rodoviária e de obras posteriormente incluídas, e ainda, dirimir e regulamentar as questões regulatórias por normativos específicos.

2.6. Cabe salientar que a elaboração deste normativo buscou estabelecer debates plurais, tanto dos agentes internos da ANTT como dos agentes externos, a exemplo dos membros representantes da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB), Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), do Ministério da Infraestrutura (MInfra), concessionárias, sociedade e usuários dos serviços e das infraestruturas de transportes terrestres administrados pela ANTT, conforme Reunião Participativa nº 003/2021 e Audiência Pública, onde, conjuntamente, se tenta propiciar ambiente apropriado para o encaminhamento de pleitos e sugestões relacionados às matérias objeto desta norma.

2.7. A seleção dos convidados na Reunião Participativa nº 003/2021 teve como justificativa o fato de serem os agentes regulados afetados, bem como entidades associativas representativas de interessados que integram o mercado da infraestrutura rodoviária.

2.8. Outrossim, considerou-se que as ações medulares enfrentadas na construção desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, seriam aquelas no sentido de corrigir as omissões regulatórias, mitigar as assimetrias de informações e dirimir os riscos inaceitáveis, projetando na direção de um maior ganho no aumento da segurança jurídica, na redução do custos regulatórios internos e das burocracias processuais dos procedimentos, assim como em uma maior transparência na execução das obras e no seu recebimento, na busca de uma melhor gestão e regulação dos preceitos alusivos aos elementos gerais de produção rodoviária.

2.9. Ademais, reitera-se que a proposta a ser aqui detalhada escorou-se nas experiências já acumuladas e no amadurecimento do corpo técnico da Superintendência, Gerências e Coordenações que ao longo dos anos desempenharam funções de fiscalização, gestão dos contratos de concessão de rodovias, servindo do presente para especificar os problemas pontuais contumazes e os que exigem maior aceitação e utilização de ferramentas expeditas de regulação.

2.10. Assim, os temas nevrálgicos abordados nesta segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias foram sintetizados: nos procedimentos e identificações dos bens, nas apresentações de projetos, autorizações e licenças ambientais, nas desapropriações, desocupações de faixa de domínio e servidões administrativas, no programa de exploração rodoviária, na implantação e fomento do programa de realocação de ocupações irregulares, na execução e verificação de obras e serviços, nas obras do Poder Concedente, nos relatórios de acompanhamento e gestão ambiental, na operação rodoviária, no sensoriamento e controle de tráfego, dentre outros que serão esmiuçados por toda a extensão deste documento.

2.11. Dito isto, cabe expor a estrutura normativa composta por onze capítulos, a saber:

Capítulo I - trata das informações sobre as concessões de rodovias e os seus sistemas de acompanhamento;

Capítulo II - cuida dos bens da concessão, para identificá-los e dispor sobre o conteúdo do termo de arrolamento e transferência de bens, abordando os aspectos das disposições desses bens;

Capítulo III - dispõe sobre os estudos, projetos e orçamentos, contemplados no planejamento anual e quinquenal, os projetos de obras e serviços previstos ou não no PER e seus trâmites de análise, projeto *as built*, projetos de interesse de terceiros, os orçamentos, as prestações de contas e o tratamento da propriedade intelectual dos referidos projetos, bem como os procedimentos de inspeção acreditada;

Capítulo IV - versa sobre as execuções das desapropriações e servidões administrativas, desocupações e regularizações da faixa de domínio, detalhando a declaração de utilidade pública e seus procedimentos, as regras para implantação do programa de realocação de ocupações, regularização de acessos, termos de anuências de retificação de área e remoção de interferência;

Capítulo V - aborda sobre o acompanhamento ambiental, as autorizações e licenças ambientais, dispondo sobre as obrigações e deveres do concessionário quanto às suas obtenções.

Capítulo VI - trata da execução de obras e serviços pelo Concessionário no programa de exploração rodoviária, para indicar suas diretrizes e disciplinar termos gerais das obras de recuperação, manutenção e conservação, além das intervenções para ampliação de capacidade e melhorias e serviços operacionais, das obras de contornos alternativos e das obras de emergência, conjuntamente com a contratação com terceiros e empregados. Do mesmo modo, promoveu regras e procedimentos transparentes para a realização de processo competitivo a fim de promover as subcontratações de obras não previstas originalmente no programa de exploração da rodoviária, bem como, disciplinar procedimentos para a conclusão das obras e admissão de certificado de inspeção acreditada de obras e serviços;

Capítulo VII - dispõe sobre a operação rodoviárias e suas características essenciais e controle de tráfego, além das restrição contínua de tráfego para categoria de veículo por período pré-determinado e pesagem de veículos;

Capítulo VIII - refere a contratação pelo concessionário de empresa especializada imparcial para atuar como verificador das obrigações contratuais;

Capítulo IX - alude sobre as obras do Poder Concedente transferidas na data da assunção e suas obras supervenientes;

Capítulo X - apresenta as diretrizes e competências definidas pelo Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias;

Capítulo XI - conclui a norma com as disposições finais e transitórias.

2.12. Em face do exposto, ressalta-se que as considerações aventadas nesta segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias foram no sentido dar maior enfoque na regulamentação sobre as obrigações relativas a obra, bens e serviços, em detrimento ao foco contratual dado aos mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiros. Por esta razão, joga-se luz nas obrigações intrínsecas à gestão da infraestrutura rodoviária, conforme restará bem enfatizado no texto replicado abaixo.

2.13. Por fim, busca-se com esta análise, apresentar, em suma, breves comentários sobre a Minuta da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. De forma didática, pretende-se tecer comentários por capítulos, comentar os principais artigos, fundamentar juridicamente as escolhas regulatórias, desenhar fluxogramas dos procedimentos propostos, para que os entes envolvidos possam, de modo objetivo, perceber as alterações e a elaboração do normativo e incorporar novas práticas à gestão da concessão.

### 3. SUMÁRIO

3.1. É necessário, preliminarmente às análises dos capítulos, registrar o sumário da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias:

#### **PREÂMBULO DA NORMA (1 artigo)**

- art. 1º

#### **CAPÍTULO I - INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO E SISTEMAS DE ACOMPANHAMENTO (7 artigos)**

*Seção I - Planejamento e informações da concessão - arts. 2º ao 6º*

*Seção II - Sistema de Gestão Ambiental, Sistema de Gestão da Qualidade, Sistema de Gestão de Segurança Viária - art. 7º*

*Seção III - Sistema de Gestão Operacional - art. 8º*

#### **CAPÍTULO II - BENS DA CONCESSÃO (9 artigos)**

*Seção I - Disposições gerais - arts. 9º ao 12*

*Seção II - Termo de arrolamento e transferência de bens e inventário da concessão - art. 13*

*Seção III - Disposição de bens da concessão - arts. 14 ao 17*

### **CAPÍTULO III - ESTUDOS, PROJETOS E ORÇAMENTOS DE ENGENHARIA (70 artigos)**

*Seção I - Disposições gerais - arts. 18 ao 31*

*Seção II - Obras e serviços previstos inicialmente no contrato de concessão - arts. 32 ao 39*

*Seção III - Obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão - arts. 40 ao 49*

*Seção IV - Orçamentos - arts. 50 ao 63*

*Seção V - Projetos **as built** - art. 64*

*Seção VI - Projetos de interesse de terceiros - arts. 65 ao 73*

*Seção VII - Inspeção acreditada de projetos e orçamentos - arts. 74 ao 76*

*Seção VIII - Prestações de contas - arts. 77 ao 85*

*Seção IX - Propriedade intelectual dos projetos - arts. 86 ao 87*

### **CAPÍTULO IV - GESTÃO DA ÁREA DE CONCESSÃO (32 artigos)**

*Seção I - Disposições gerais - arts. 88 ao 90*

*Seção II - Execução de desapropriação e servidão administrativa - arts. 91 ao 95*

*Seção III - Gestão e Regularização da Faixa de Domínio*

*Subseção I - Disposições Gerais - arts. 96 ao 99*

*Subseção II - Manutenção dos limites da faixa de domínio - art. 100*

*Subseção III - Regularização e desocupação das faixas de domínio - arts. 101 ao 105*

*Subseção IV - Programa de realocação de ocupações - arts. 106 ao 108*

*Subseção V - Regularização de acessos - arts. 109 ao 111*

*Subseção VI - Termo de anuência de retificação de área - arts. 112 a 113*

*Seção IV - Remoção de interferências - arts. 114 ao 119*

### **CAPÍTULO V - ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL E AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS (8 artigos)**

*- arts. 120 ao 127*

### **CAPÍTULO VI - EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PELA CONCESSIONÁRIA (56 artigos)**

*Seção I - Disposições gerais - arts. 128 ao 129*

*Seção II - Contratação com terceiros e empregados - arts. 130 ao 131*

*Seção III - Fases contratuais*

*Subseção I - Fase de trabalhos iniciais - arts. 132 ao 137*

*Subseção II - Fase de recuperação - arts. 138 ao 142*

*Subseção III - Fase de conservação e manutenção - arts. 143 ao 144*

*Seção IV - Requisitos gerais para a execução de obras obrigatórias - arts. 145 ao 149*

*Seção V - Obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço - arts. 150 ao 155*

*Seção VI - Obras de melhorias e estoque de melhorias - arts. 156 ao 160*

*Seção VII - Obras de contornos alternativos e variantes - arts. 161 ao 164*

*Seção VIII - Execução de obras ou serviço emergencial - arts. 165 ao 168*

*Seção IX - Processo competitivo para contratação de obras não previstas inicialmente no contrato de concessão - arts. 169 ao 176*

*Seção X - Termo de encerramento de obras - arts. 177 ao 181*

*Seção XI - Inspeção acreditada de obras e serviços - arts. 182 ao 183*

### **CAPÍTULO VII - OPERAÇÃO RODOVIÁRIA (32 artigos)**

*Seção I - Disposições gerais - arts. 184 ao 190*

*Seção II - Centro de controle operacional - arts. 191 ao 192*

*Seção III - Controle e monitoração de tráfego - arts. 193 ao 200*

*Seção IV - Restrição contínua de tráfego para categoria de veículo por período pré-determinado - arts. 201 ao 204*

*Seção V - Fiscalização da velocidade de veículos - arts. 205 ao 213*

*Seção VI - Pesagem veicular - arts. 214 ao 215*

### **CAPÍTULO VIII - VERIFICADOR (13 artigos)**

*Seção I - Disposições gerais - arts. 216 ao 221*

*Seção II - Contratação de verificador - arts. 222 ao 228*

### **CAPÍTULO IX - OBRAS DO PODER CONCEDENTE (9 artigos)**

*Seção I - Obras do Poder Concedente transferidas na data da assunção - arts. 229 ao 230*

*Seção II - Obras supervenientes do Poder Concedente - arts. 231 ao 237***CAPÍTULO X - ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS (1 artigos)**  
- art. 238**CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS (11 artigos)**  
- arts. 239 ao 249

3.2. Assim sendo, passa-se à apresentação detalhada dos capítulos I ao XI apurados.

**4. CAPÍTULO I - INFORMAÇÕES SOBRE A CONCESSÃO E SISTEMAS DE ACOMPANHAMENTO**

4.1. Antes de adentrar no exame do primeiro capítulo, coube ao RCR 2 inserir no seu art. 1º definições importantes para a inteligência do norma, tais como: ano concessão, sistema rodoviário, data da assunção, data-base, caderno de respostas, cronograma físico-financeiro, obras obrigatórias obra ou serviço de pequeno vulto e grande vulto, obra de pequeno, médio e grande porte, obra ou serviço emergencial, orçamento, plano de desenvolvimento do *Building Information Modelling*, *fast tracking*, índice de reajustamento da tarifa (IRT), não objeção, projeto funcional, anteprojeto, projeto executivo, projeto de interesse de terceiro, ambiente ecologicamente sensível, interferência, prorrogação e reprogramação de obras e serviços, termo de anuência, vícios oculto e aparente.

4.2. Tais definições decorrem dos próprios contratos de concessão, das Resoluções, Portarias, Decretos, e demais entidades normatizadoras e legislações em geral. A despeito dessas definições serem específicas para a norma, espera-se ao final de todo projeto de Regulamento de Concessões Rodoviárias, agregar todas as definições em um glossário que virá a reger as normas específicas.

4.3. Por sua vez, o Capítulo I da Resolução tratou do planejamento e das informações sobre as concessões de rodovias e seus sistemas de acompanhamento.

4.4. Quanto ao planejamento, restou disciplinado na norma o dever de a concessionária apresentar à ANTT, o planejamento quinquenal e o planejamento anual por meio de sistema informatizado, que será indicado no tempo oportuno.

4.5. O planejamento quinquenal deve ser proposto no prazo de 1 (um) da data de assunção da rodovia e deve indicar as previsões das obras e dos serviços a serem executados para os cinco anos subsequentes previstos no contrato, abordando os valores estimados de receitas e despesas dos referidos quinquênios, que serão revistos após cada revisão quinquenal, a fim de permitir o cotejo entre as ações planejadas e as que foram efetivamente executadas.

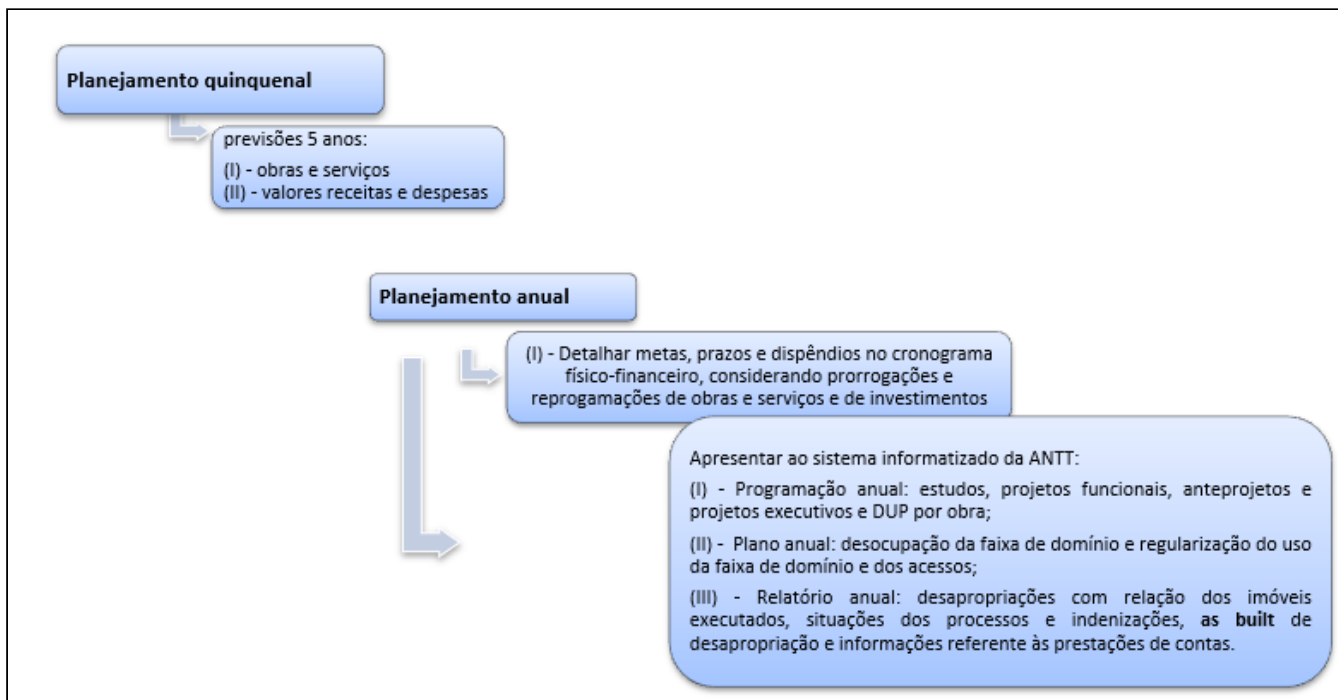
4.6. Para os contratos de concessão celebrados antes da vigência desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, restou estabelecido o mesmo prazo de 1 (um) ano, para às providências quanto ao envio à Superintendência competente do planejamento quinquenal. Tais providências independem de aditamento ao contrato e não ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

4.7. O planejamento anual vai espelhar o contrato de concessão e ser atualizado ao longo do ano concessão, em função da prorrogação e reprogramação de investimentos no cronograma físico-financeiro, das obras e serviços não executados em anos anteriores ou que sofreram alterações das obrigações do contrato aprovadas pela Diretoria Colegiada.

4.8. A sistemática de acompanhamento das obras e serviços previstos no planejamento quinquenal e seus desdobramentos no planejamento anual, considerando os efeitos previstos no contrato de concessão, serão estabelecidos, posteriormente, na quarta norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias, denominada RCR 4, e, ainda, por Portaria da Superintendência, nos quais serão, a posteriori, definidos os documentos e informações necessários à ANTT.

4.9. Convém desenhar em fluxograma as demandas a serem apresentadas e alimentadas pela concessionária, inclusive para viabilizar o procedimento de *fast tracking*, que será proposto nesta segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, vejamos:

**Figura 1. Planejamento Quinquenal, Planejamento Anual e Informações aos sistemas da ANTT**



fonte: Elaboração própria

4.10. O progresso normativo deste capítulo se consolidou nas regras gerais de implantação pela concessionária, até o final do segundo ano de concessão, de quatro sistemas, quais sejam: Sistema de Gestão Ambiental (SGA), Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ), Sistema de Gestão de Segurança Viária (SGSV), Sistema de Gestão Operacional (SGO), cujos custos e responsabilidade dos certificados são atribuídos à concessionária, senão vejamos:

**Figura 2. Sistemas de Gestão da Concessionária**



Fonte: Elaboração própria

4.11. O Sistema de Gestão Operacional (SGO) será melhor detalhado em atuação conjunta com o Centro de Controle Operacional - CCO, abordado no capítulo VI desta norma, onde restará disciplinado o dever da concessionária de garantir a conexão entre o CCO e o Centro Nacional de Supervisão Operacional - CNSO, franqueando os acessos a todos os sistemas no âmbito da ANTT.

## 5. CAPÍTULO II - BENS DA CONCESSÃO

5.1. O Capítulo II cuidou de identificar os bens da concessão e dispor sobre o conteúdo do termo de arrolamento e transferência de bens, discriminando os aspectos da disposição destes bens.

5.2. Sabendo que a concessão é integrada pelo sistema rodoviário, que inclui os bens transferidos à concessionária (listados no termo de arrolamento e transferência de bens) e os adquiridos, arrendados ou locados por ela ao longo da concessão, deve se ter claro o inventário que será convertidos ao Poder Concedente, nos termos e condições exigidos para o encerramento dos contratos de concessão. Com efeito, o termo de arrolamento e transferência de bens, deverá ser revisto, em até 1 (um) ano,

contado da assunção da rodovia e ser aditado pela concessionária, nos demais casos, em que não forem registrados originalmente, hipóteses em que deve-se atualizar o inventário da concessão.

5.3. No que concerne as obrigações do Poder Concedente caberá a este, além de disponibilizar e viabilizar o acesso a todo o sistema rodoviário, rescindir, até a data da assunção, todos os contratos referentes a obras e serviços, que deverão ser assumidos pela concessionária na data de assinatura do contrato de concessão.

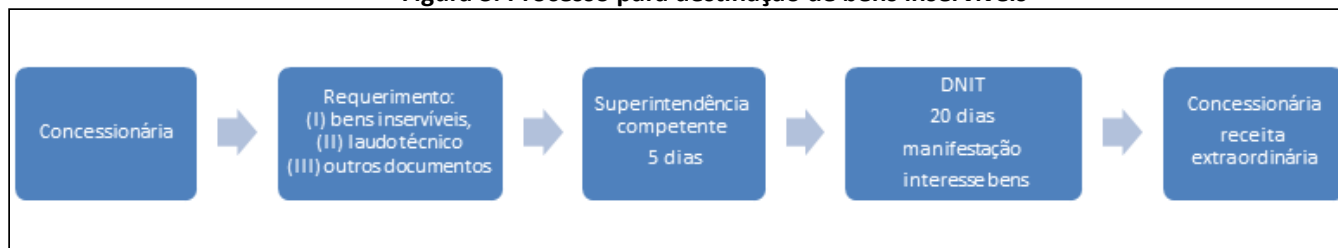
5.4. Para os contratos de concessão celebrados antes da vigência desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, restou estabelecido o prazo de até 2 anos, para que a concessionária providencie os procedimentos de elaboração do inventário nos critérios proposto no presente normativo.

5.5. A otimização da norma neste capítulo se encontra sobretudo, na proposição de regra geral para a destinação dos bens inservíveis. Com isso, a concessionária poderá dispor ou transferir a posse dos bens da concessão declarados inservíveis, desde que não haja, no prazo de 30 dias, a objeção da Superintendência competente.

5.6. Para obter a aceitação para a disposição do bem, a concessionária deve apresentar pleito acompanhado da relação de bens declarados inservíveis e laudo técnico, que ateste a condição do bem, não mais apta às funções que se destina. Considerando pertinente a manifestação, a Superintendência competente comunicará o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (provavelmente em prazo não superior a 5 dias), a respeito da relação dos bens e dos documentos, indicando o prazo de 20 dias para que, o DNIT informe o seu interesse. Na ausência de interesse sobre a destinação dos bens, a concessionária poderá fazê-la livremente e auferir a respectiva receita extraordinária (se for o caso de alienação onerosa).

5.7. Cabe, de forma ilustrativa, representar, por meio da figura abaixo, o novo procedimento descrito para a destinação dos bens inservíveis:

**Figura 3. Processo para destinação de bens inservíveis**



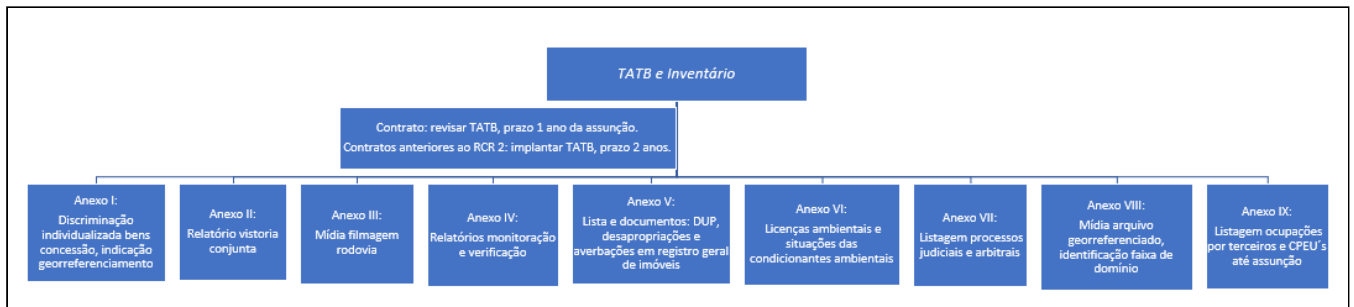
Fonte: Elaboração própria

5.8. Frise-se que o tratamento dos bens imóveis observará o disposto no Decreto nº 8.376, de 15 de dezembro de 2014.

5.9. Outro ponto de relevância normativa se apresenta na estipulação de regras e prazo, para que a concessionária possa apontar eventuais inconsistência de vício oculto decorrente dos bens supervenientes adquiridos na concessão. Neste íterim, a norma delimita o prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da assunção, para que a concessionária possa apresentar pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou para as obras da concessão transferidas posteriormente pelo Poder Concedente, conforme restará melhor disciplinado e explanado no Capítulo IX desta análise.

5.10. No que se refere ao termo de arrolamento e transferência de bens e inventário da concessão, descrito na Seção II deste capítulo, salienta-se que, os dispositivos em comento constituem em um aprimoramento do § 3º do art. 15 da Resolução nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021, que disciplinou o encerramento dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária. De fato, o instrumento deve ser celebrado entre o possuidor anterior dos bens e a concessionária, já a ANTT, representada por seu Diretor-Geral, deve atuar como interveniente. Calha aqui registrar os correspondentes anexos, designados na norma, que integrarão o termo de arrolamento e transferência de bens e inventário da concessão:

**Figura 4. Termo de Arrolamento e Transferência de Bens**



Fonte: Elaboração própria

5.11. Ao final da concessão, reputar-se-ão integralmente amortizados todos os bens da concessão ou investimentos sobre eles realizados pela concessionária, não cabendo indenização no advento do termo contratual a esse respeito.

## 6. CAPÍTULO III - ESTUDOS, PROJETOS E ORÇAMENTOS DE ENGENHARIA

6.1. O Capítulo III dispõe sobre os estudos, projetos de engenharia, abordando os aspectos sobre sua elaboração e confecção dos respectivos orçamentos, regulamentando-se, ainda, a inspeção acreditada, com o escopo de auxiliar nos trâmites e análises das não objeções ou rejeição, determinação de ajustes e correção dos mesmos, assim como os procedimentos de prestações de conta e propriedade intelectual dos estudos e projetos da concessão. No tocante aos projetos de engenharia, das obras previstas no PER, foram dois pontos substanciais solidificados na confecção da proposta veiculada neste capítulo: (i) a inclusão da inspeção acreditada para apoiar na verificação do acatamento das normas cabíveis para a sua elaboração; e (ii) a não objeção tácita dos anteprojetos e projetos executivos por decurso de prazo, o que não afasta a apresentação destes últimos para a ANTT.

6.2. A Seção I inaugura-se com as disposições gerais, tratando de elementos lineares do referido capítulo. No que se refere os estudos, projetos de engenharia e orçamentos, vale dizer que, além das regras contratuais já colocadas, padroniza-se a sequência lógica de normas e diretrizes técnicas vigentes que devem ser observadas, da ANTT, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), do DNIT, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e demais entidades normatizadoras, nesta ordem de precedência, ou, nos caso conflito, optar pela norma mais atualizada. De outra sorte, é responsabilidade da concessionária a apresentação das peças mencionadas acompanhado da anotação de responsabilidade técnica do engenheiro responsável e de declaração de veracidade de informações, ressaltando-se que esta assumem a as responsabilidades técnica, administrativa, civil e penal pela conformidade, qualidade, solidez, segurança, fluidez e compatibilização com a preservação ambiental, decorrentes da realização de projetos, obras e serviços previstos no contrato de concessão.

6.3. Ainda se aborda neste capítulo as técnicas direcionadas à adoção de paralelismo nas fases, buscando incentivar o planejamento das obras, com vistas à otimização no cronograma de elaboração e apresentação de estudos, de projetos, da inspeção acreditada, da declaração de utilidade pública, com base no anteprojeto ou projeto funcional. Ainda se incluem neste contexto a desapropriação, o licenciamento ambiental, a remoção de interferência, a mobilização de recursos e execução das obras e dos serviços. Por esta técnica de compactuação da fases, caracterizada no regulamento como *fast tracking*, busca-se ajustar a lógica de rede, sobrepondo as fases que normalmente seriam realizadas em sequência rígida, para incentivar a realização de suas atividades, de modo simultâneo e sincronizado.

6.4. Oportuno ressaltar, que os estudos, projetos e orçamentos apresentados antes da vigência da presente Resolução e ainda não objetados, estarão resguardados pelas normas do tempo do seu protocolo, exceto quanto ao procedimento e aos prazos fixados na extensão desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

6.5. Para os novos estudos e projetos, determina o normativo que sua apresentação se dê em formatos e extensão de arquivos digitais desenvolvidos por meio de softwares específicos de ampla aceitação no meio da engenharia rodoviária e compatíveis com as orientações de políticas públicas federais, tal como, **Building Information Modelling (BIM)**. Assim sendo, as providências e os custos necessários para a referida especificação, independentemente da tecnologia empregada serão de responsabilidade exclusiva da concessionária, não implicando na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão para tais fins. Com isso permite-se um acesso mais fácil aos



documentos, ao mesmo tempo que vem a se incentivar a utilização do BIM, já bastante difundido na Administração Pública Federal, nos termos dos Decretos nº 9.983, de 22 de agosto de 2019 e nº 10.306, de 2 de abril de 2020.

6.6. Em relação aos contratos de concessão que não dispuseram originariamente sobre a obrigação de implementar BIM, quando este for solicitado pela Superintendência competente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será considerada na revisão subsequente à aprovação pela ANTT da prestação de contas, conforme previsão das disposições transitórias da norma.

6.7. Uma questão que merece ser destacada nesta minuta reside nos casos de dispensa de análise e desnecessidade de objeção expressa da ANTT, em relação a dispositivos previstos inicialmente no PER. Cuidam-se dos orçamentos relativos às obras e os estudos, projetos e orçamentos relativos às obras e serviços de caráter periódico ou rotineiro, referentes a recuperação, conservação, manutenção, monitoração e operação. A intenção legislativa para a referida dispensa tem por pressuposto o entendimento técnico de que não compete à ANTT receber e avaliar projetos executivos de obras rotineiras, inclusive de recuperação, uma vez que o modelo de acompanhamento dos contratos de concessão é pautado pelo atendimento aos parâmetros de desempenho. A saber, a Resolução nº 1.187/2005 já prevê a dispensa de análise de projetos de obras de recuperação (caráter rotineiro), senão vejamos:

Art. 14. (...)

§ 2º A ANTT poderá dispensar a apresentação do Projeto Executivo para obras de pequeno porte, não alcançadas pelo disposto no art. 27, mediante solicitação fundamentada da concessionária.

(...)

Art. 27. Salvo quanto ao disposto nos artigos 10, 13 e 20, os preceitos desta Resolução não se aplicam às intervenções de monitoração, conservação e manutenção, de caráter periódico ou rotineiro, que independam de projeto executivo.

6.8. Outrossim, é de notar que o Anexo I da Portaria SUINF nº 028/2019, reafirmando a Resolução nº 1.187/2005, autoriza a dispensa desse tipo de análise de projeto de pequeno porte, conforme transcrição:

#### 1. ASPECTOS INICIAIS

(...)

Para o caso de intervenções de menor porte, que não estejam previstas no PER e que não ensejarão pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANTT os Anteprojetos ou Projetos Executivos, sendo dispensada suas análises e respectivas aceitações, sendo apenas registradas para fins de acervo técnico da rodovia. Como exemplo destas obras e serviços cita-se: terraplenos, estruturas de contenção, pavimentação, sinalização, equipamentos e dispositivos de proteção e segurança, drenagem e iluminação.

6.9. Logo, tratam-se de determinadas obrigações previstas no PER, presumidamente avaliadas no momento do lance de leilão, que não serão objeto de recomposição do equilíbrio, em nenhuma hipótese. Nestas situações, considerando que o objeto principal reside no projeto de engenharia e não em seu preço (sublinhe-se, ditado pelo leilão da concessão), permite-se direcionar os esforços dos servidores da Agência para ações mais candentes. É a hipótese do atual art. 24:

Art. 24. Ficam dispensados de análise e independem de não objeção expressa pela ANTT:

I – os orçamentos relativos às obras previstas inicialmente no contrato de concessão; e

II – os estudos, projetos e orçamentos relativos às obras e serviços inicialmente previstas no contrato de concessão de caráter periódico ou rotineiro, referentes a recuperação, conservação, manutenção, monitoração e operação.

§ 1º A dispensa da análise que trata o **caput** não desobriga a concessionária de elaborar e apresentar o projeto executivo à ANTT previamente ao início da obra, exceto as listadas no inciso II do **caput**.

§ 2º O disposto no inciso II do **caput** não abrange:

I – a definição da localização, escopo, tipologia e configuração relativa às edificações e equipamentos operacionais inicialmente previstos no contrato de concessão, tais como praças de pedágio, postos de pesagem e bases de serviços operacionais;

II – as obras de recuperação de terraplenos que envolverem desapropriação e de obras de arte especiais;

III – as obras de recuperação, quando decorrentes de determinação específica da Diretoria para realização de campanha de recuperação.

6.10. Ainda se preocupou, na proposta, em repisar os prazos de apresentação dos estudos, projetos e orçamento, que devem estar regulados com o PER, o início da contagem desses prazos e os deveres de ajustes, correções e complementações da concessionária, quando o conteúdo apresentado divergir do contrato ou das normas vigentes. Este arcabouço visa sobretudo implementar a não objeção tácita a projetos, conforme o art. 29 proposto:

Art. 29. A não objeção tácita a projetos de que trata este Capítulo:

I - se aplica somente aos anteprojetos e projetos executivos de obras e serviços previstos inicialmente no contrato de concessão apresentados com certificado de inspeção acreditada;

II – não exime a concessionária de cumprir as normas aplicáveis à exploração da infraestrutura rodoviária;

III – não afasta a sujeição à realização das adequações identificadas pela ANTT em fiscalizações posteriores; e

IV – não autoriza a concessionária a iniciar a obra ou serviço.

6.11. Na Seção II se abordam as Obras e serviços previstos inicialmente no contrato de concessão, vale dizer aqueles que foram incluído no PER, ao momento do lançamento do edital para a concessão. Para estas obras, compõe obrigação da concessionária apresentar primeiro o anteprojeto e, caso aceite este, o projeto executivo para a Superintendência competente. Conquanto derivam de obrigações assumidas inicialmente pela concessionária, seus custos e responsabilidades são integralmente atribuídos à esta. A norma se preocupa ainda em apresentar o escopo e o não escopo das análises sobre estes documentos, indicando o conteúdo necessário dessas peças.

6.12. Destaque-se que as diretrizes para a elaboração, apresentação e processamento dos estudos, projetos e orçamentos devem observar o disposto no presente regramento e em eventuais Portarias da Superintendência competente, que venham a minuciar seu conteúdo. Vale dizer que todo projeto deve possuir um escopo de trabalho bem definido, com prazos para início e fim claramente estabelecidos, assim como a definição do nível de desempenho a ser atingido, tornando mais seguro o decurso da concretização das suas obras e serviços. Posto isto, definiu-se na proposta, que os anteprojetos serão apresentados conforme o cronograma definido no PER (de observância obrigatória) e que os projetos executivos, que sejam encaminhados para apreciação ANTT no prazo de 60 dias da não objeção ao anteprojeto.

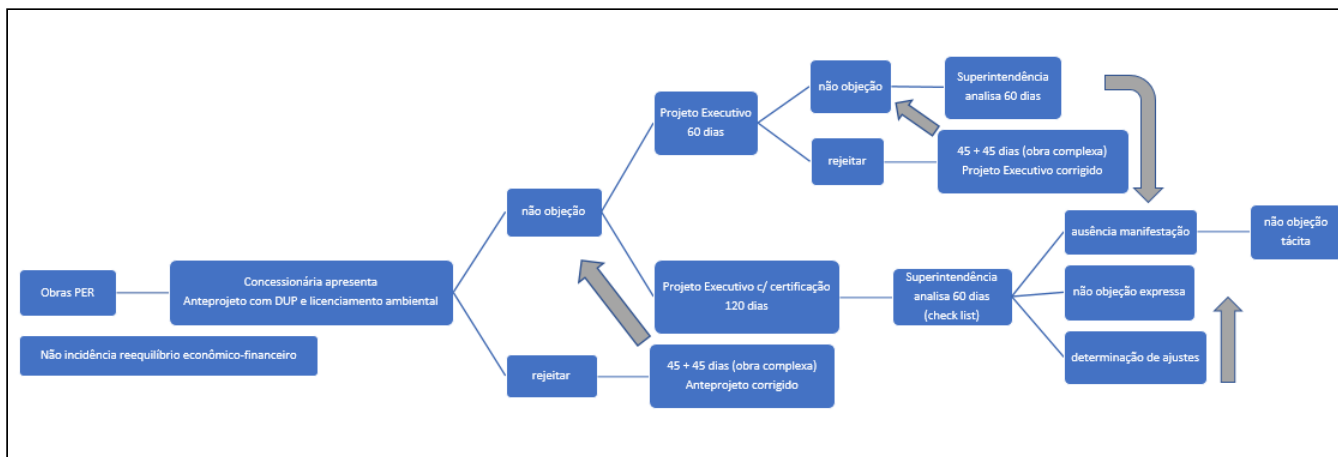
6.13. No que diz respeito aos anteprojetos, a norma reforça o cuidado de conter as informações suficientes para a realização dos trâmites indispensáveis à emissão da declaração de utilidade pública e licenciamento ambiental. No rito indicado na norma, são considerados ainda eventuais prazos para correções do projeto e realização da inspeção acreditada, se for o caso, e alterações após iniciada a obra.

6.14. Caso a equipe técnica da Agência não se manifeste, sobre os anteprojetos ou projetos executivos apresentados, no prazo de 60 dias do seu regular protocolo (instruídos com documentos e as informações exigidas e suficientes), será considerada sua não objeção tácita. Frisa-se que neste curso se faz essencial a instrução dos referidos projetos com certificado de inspeção acreditada, que serão então analisados por verificação expedita em *check-list*, e, de igual modo, serão considerados não objetado tacitamente após decorrido do prazo previsto, sem a manifestação da Superintendência competente. Nota-se que a limitação do tempo de avaliação constitui elemento salutar para incentivar uma análise mais expedita dos documentos por parte dos agentes públicos e assegurar maior segurança jurídica quanto ao prazo de aceitação desses projetos. Observe-se que nas análises técnicas, não serão verificados nos anteprojetos e projetos executivos, o dimensionamento, a memória de cálculo, a nota de serviço ou outras informações e documentos relacionados à definição dos quantitativos de serviços.

6.15. Por sua vez, a não objeção tácita dos projetos previstos inicialmente no PER, com certificado de inspeção acreditada, não outorga à concessionária a possibilidade de: i) descumprir as normas aplicáveis à concessão; ii) se negar a cumprir as adequações identificadas pela ANTT em fiscalizações posteriores; iii) iniciar as obra ou serviço imediatamente, o que ainda dependerá de autorização ulterior da área competente.

6.16. Cumpre aqui aclarar por meio da figura abaixo os trâmites dos projetos das obras previstas inicialmente no contrato de concessão, a seguir:

**Figura 5. Obras e Serviços previstos no PER**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma acima resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 26. Os estudos, projetos e orçamentos deverão ser apresentados nos prazos previstos no Regulamento das Concessões Rodoviárias e conforme disposto no contrato de concessão, em prazo compatível com o cronograma contratual de obras e serviços.

(...)

Art. 32. Para a execução das obras previstas inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar anteprojeto e projeto executivo à Superintendência competente.

Parágrafo único. Os custos e as responsabilidades relacionados à contratação de anteprojetos e projetos executivos relativos a obras e serviços previstas inicialmente no contrato de concessão, inclusive eventuais correções, serão exclusivamente atribuídos à concessionária, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 33. Nas análises técnicas de anteprojeto e projeto executivo não serão verificados o dimensionamento, a memória de cálculo, a nota de serviço ou outra informação e documento relacionado a definição dos quantitativos de serviços.

Art. 34. O anteprojeto deverá conter informações suficientes para realização dos trâmites necessários a declaração de utilidade pública e licenciamento ambiental.

Art. 35. A Superintendência competente analisará o anteprojeto e informará sua não objeção ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

§ 1º A concessionária disporá do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para reapresentar o anteprojeto corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT ou outro prazo indicado pela Superintendência competente, sendo admitida a prorrogação por igual período, uma única vez, desde que devidamente justificada pela complexidade da obra.

§ 2º Nas revisões de anteprojetos e projetos executivos, a concessionária deverá enviar o caderno de respostas.

Art. 36. A concessionária deverá apresentar à Superintendência competente o projeto executivo em até 60 (sessenta) dias após não objeção ao anteprojeto.

§ 1º Em caso de incompletude do projeto executivo ou sua desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes, a Superintendência competente poderá determinar, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para reapresentar o projeto executivo corrigido, contado do recebimento da notificação da ANTT, sendo admitida a prorrogação por igual período, uma única vez, desde que devidamente justificada pela complexidade da obra.

§ 3º A depender da complexidade da obra, a Superintendência competente poderá indicar outro prazo para reapresentação do projeto executivo.

§ 4º No caso de realização do procedimento de inspeção acreditada de projeto executivo, após a não objeção ou não objeção com ressalvas do anteprojeto, a concessionária terá até 120 (cento e vinte) dias para apresentar o projeto executivo certificado.

(...)

Art. 38. Os anteprojetos e projetos executivos relativos a obras previstas inicialmente no contrato de concessão deverão ser analisados pela Superintendência competente no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data do protocolo.

Parágrafo único. Se instruído com certificado de inspeção acreditada, o projeto executivo será:

I - analisado por verificação expedita em **check-list**; e

II - considerado não objetado tacitamente após decorrido o prazo previsto no **caput** sem manifestação da Superintendência competente.

6.17. Deve-se destacar que as alterações de projeto executivo previstos, que modifiquem a concepção, solução técnica ou o método construtivo, deve ser solicitado à Unidade Regional, com atribuição de acompanhamento das obras, que encaminhará para análise da Superintendência competente. Após a conclusão as alterações, devem as mesmas ser registradas e tratadas no projeto **as built**.

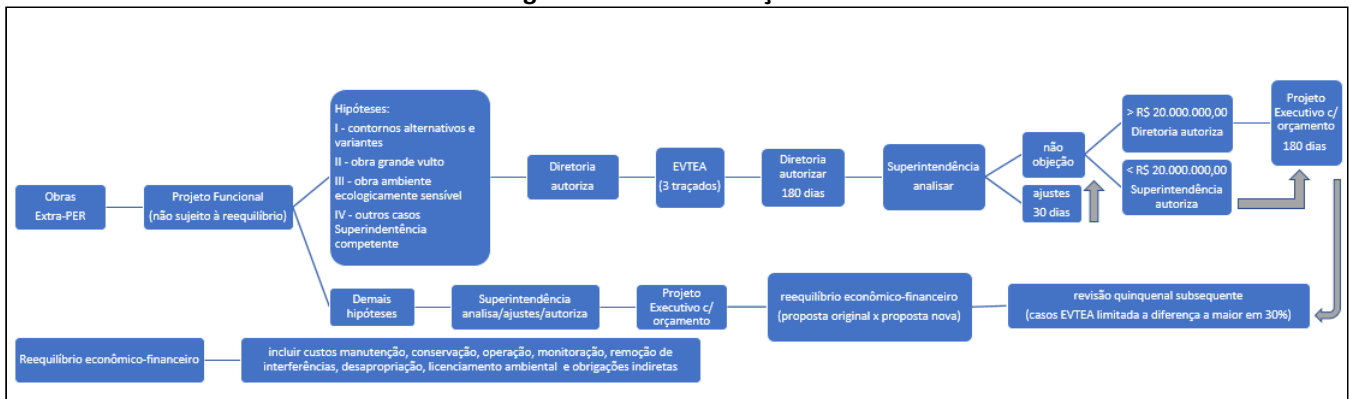
6.18. Na sequência, examinaremos os dispositivos aplicáveis às obras não previstas inicialmente no contrato de concessão (Extra-PER), disposto na Seção IV da proposta.

6.19. Para a execução das obras e serviços Extra-PER, a concessionária deve apresentar à ANTT: (i) estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, elencados em lista fechada; ou (ii) projeto funcional seguido de projeto executivo acompanhado de orçamento (demais casos), conforme as exigências das obras e serviços a serem implantados no sistema rodoviário. São os dois caminhos possíveis para a inclusão de novas obras na concessão, sendo certo que sua aceitação dependerá, a rigor, de revisão quinzenal, como será descrito na terceira norma do RCR.

6.20. Os custos das obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos autorizados pela ANTT, se remunerado por percentual sobre o valor da obra ou serviço, serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão quinzenal subsequente à sua não objeção, ou, em outros caso, à aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente. Já para os custos relacionados à contratação de projetos funcionais ou anteprojetos não caberão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Ressalte-se que os respectivos custos de manutenção, conservação, operação, monitoração, remoção de interferências, desapropriação, licenciamento ambiental e quaisquer obrigações indiretas, devem ser considerados nos projetos de obras e serviços Extra-PER.

6.21. Para uma melhor compreensão dos procedimentos descritos, compete expor fluxograma das obras e serviços Extra-PER, apontando os casos específicos em que se disciplinou a obrigatoriedade de apresentar os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental mediante autorização da Diretoria, senão vejamos:

**Figura 6. Obras e Serviços Extra-PER**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma acima resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 40. Para a execução das obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar à Superintendência competente, conforme o caso, estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, projeto funcional ou projeto executivo acompanhado de orçamento.

§ 1º Os custos relacionados à contratação de estudos, projetos executivos e orçamentos autorizados pela ANTT relativos a obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão quinzenal subsequente à sua não objeção, se remunerado por percentual sobre o valor da obra ou serviço, ou, não sendo o caso, à aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente.

§ 2º Os custos relacionados à contratação de projetos funcionais ou anteprojetos serão exclusivamente atribuídos à concessionária, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato

de concessão.

Art. 41. Nos projetos de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, em que se proponha sua inclusão ou alteração, deverão ser considerados os respectivos custos de manutenção, conservação, operação, monitoração, remoção de interferências, desapropriação, licenciamento ambiental e quaisquer obrigações indiretas.

Parágrafo único. Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para custos supervenientes incorridos não contemplados inicialmente nos projetos não objetado.

Art. 42. Será obrigatória a apresentação de estudo de viabilidade para obras não previstas inicialmente no contrato de concessão nas seguintes hipóteses:

I – contornos alternativos e variantes;

II – quando se tratar de obra de grande vulto;

III – quando a obra estiver localizada na área de influência de ambiente ecologicamente sensível; e

IV – outros casos expressamente indicados pela Superintendência competente.

§ 1º A apresentação de estudo de viabilidade deverá ser previamente autorizada pela Diretoria, mediante proposta da Superintendência competente, de ofício ou mediante requerimento da concessionária.

§ 2º A concessionária poderá, por sua conta e risco, elaborar e apresentar estudo de viabilidade, que será ressarcido apenas em caso de sua não objeção e aceitação da obra em revisão aprovada pela Diretoria.

§ 3º Após autorização da Diretoria, a concessionária deverá apresentar estudo de viabilidade em até 180 (cento e oitenta) dias ou outro prazo indicado pela Diretoria.

§ 4º A Superintendência competente analisará o estudo de viabilidade e informará sua não objeção ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

§ 5º A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o estudo de viabilidade corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 6º Caso o estudo de viabilidade tenha sido não objetado pela Superintendência competente e a obra tenha se demonstrado viável, a autorização para apresentação de projeto executivo competirá:

I – à Diretoria, para obra com preço de venda acima de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), a preços correntes;

II – à Superintendência competente, nos demais casos.

§ 7º A concessionária disporá do prazo de 180 (cento e oitenta) dias para apresentar o projeto executivo, contado da autorização, ou outro prazo por ela indicado.

§ 8º No caso de incremento ou alteração de obras previstas inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar projetos executivos e orçamentos da obra prevista originalmente e da nova obra proposta.

§ 9º O valor que deverá ser objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro corresponderá à diferença entre os orçamentos de que trata o §8º.

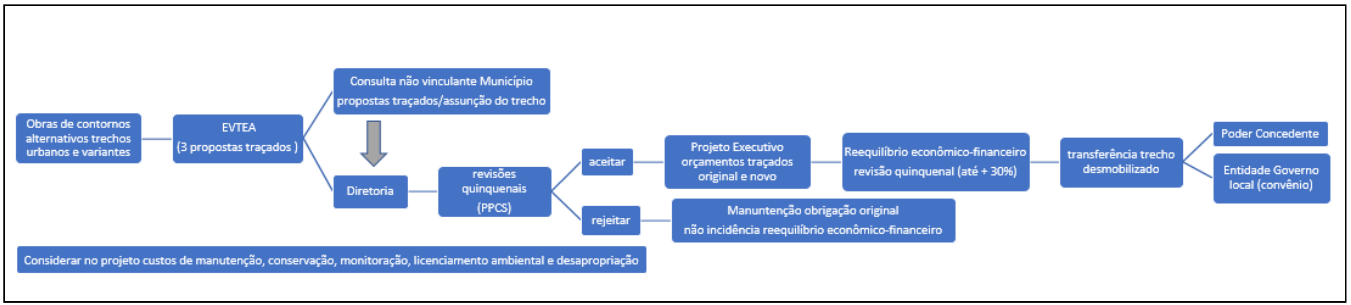
§ 10 Para as obras e serviços em que for apresentado e não objetado estudo de viabilidade, fica dispensada a apresentação de projeto funcional.

§ 11 O valor da obra definido no orçamento que acompanhar o estudo de viabilidade poderá ser utilizado como parâmetro para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na respectiva revisão quinquenal, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, se o projeto executivo ainda não houver sido analisado ao tempo da deliberação da Diretoria a respeito da revisão.

§ 12 Na hipótese do § 11º, após a não objeção do respectivo projeto executivo, haverá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão quinquenal subsequente quanto à diferença de valores observados, limitada a diferença a maior em 30% (trinta por cento).

6.22. Por derradeiro, salienta-se que para as obras de contornos alternativos de trechos urbanos e variantes (caso obrigatório de apresentação do EVTEA), a concessionária deve apresentar os estudos, contendo, no mínimo, 3 (três) propostas de traçados, que poderão ser levadas, de forma não vinculante à consulta do Município correspondente, nos limites de sua competência. Com isto, dado o seguimento cabível, deve a concessionária apresentar o projeto executivo e orçamento relativo ao traçado previsto inicialmente no contrato de concessão e o traçado alternativo não objetado pela ANTT, para implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quanto à diferença de valores entre eles, vejamos a seguir:

#### **Figura 7. Solicitação de contornos alternativos**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 43. Para inclusão ou alteração de obras de contornos alternativos de trechos urbanos e variantes, a concessionária deverá apresentar estudo de viabilidade contendo, no mínimo, 3 (três) propostas de traçados.

§ 1º A concessionária deverá consultar, de forma não vinculante, o interesse do Município sobre a proposta de traçado e a assunção do trecho rodoviário a ser contornado, nos limites de sua competência.

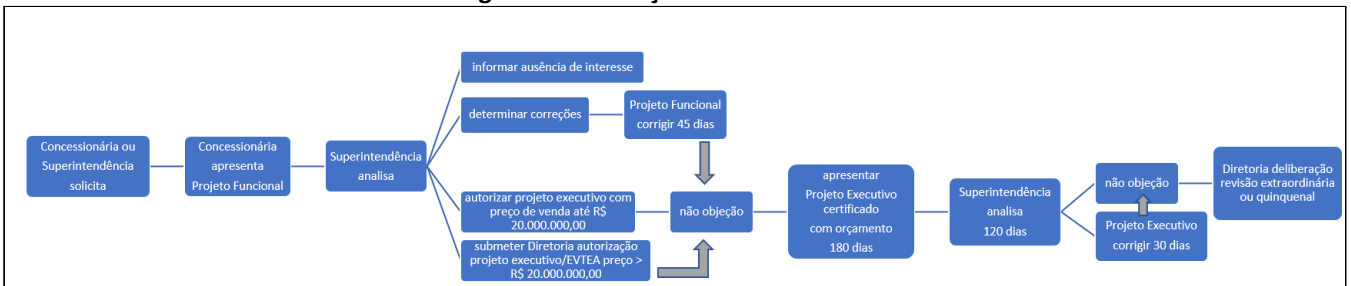
§ 2º A concessionária deverá apresentar projeto executivo e orçamento relativo ao traçado previsto inicialmente no contrato de concessão e o traçado alternativo não objetado pela ANTT, para implementação da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quanto à diferença de valores entre eles.

§ 3º Para os projetos de contornos previstos inicialmente no contrato de concessão, o novo traçado deverá priorizar a extensão e os parâmetros técnicos estabelecidos no estudo de viabilidade da concessão, salvo inviabilidade fundamentada.

6.23. Já para a inclusão ou alteração de outras obras e serviços, prevê o normativo, inicialmente, a apresentação de projeto funcional pela concessionária, a ser examinado pela Superintendência competente a fim de se obter a não objeção, necessária para o encaminhamento do projeto executivo acompanhado de orçamento. Por sua vez, o projeto executivo pode ter dois desdobramentos, conforme seu preço de venda; orçamentos acima de R\$ 20 milhões deverão ter a obra autorizado pela Diretoria Colegiada, enquanto que abaixo desse parâmetro, fica sob o encargo da Superintendência.

6.24. Após os trâmites delineados no figura abaixo, a inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão poderá ser promovida, mediante deliberação da Diretoria, após revisão quinquenal, a rigor, conforme virá a ser disposto na terceira norma do RCR, com base em projeto executivo não objetado ou em estudo de viabilidade, para as obras ou serviços que exijam sua elaboração. Vejamos:

Figura 8. Solicitação outras obras Extra-PER



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 44. Para inclusão ou alteração de obras e serviços no contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar inicialmente projeto funcional, mediante solicitação da Superintendência competente ou por sua própria iniciativa.

§ 1º A Superintendência competente analisará o projeto funcional, podendo:

- I – determinar a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes;
- II – informar a ausência de interesse na inclusão ou alteração;
- III – autorizar a elaboração de projeto executivo para obra ou serviço com preço de venda de até R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais); a preços correntes; e
- IV – submeter para Diretoria proposta de autorização de realização do projeto executivo ou estudo de viabilidade, cujo preço de venda supere o valor previsto no inciso III.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para reapresentar o projeto funcional corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 3º A concessionária disporá do prazo de 180 (cento e oitenta) dias para apresentar o projeto executivo acompanhado do certificado de inspeção acreditada, ou, se for o caso, estudo de viabilidade, em caso de não objeção ou não objeção com ressalvas do anteprojeto, contado do recebimento da autorização.

Art. 45. A Superintendência competente analisará o projeto executivo acompanhado de orçamento e informará sua não objeção ou determinará, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes.

Parágrafo único. A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o projeto executivo corrigido, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da Superintendência competente, ou outro prazo indicado por esta.

Art. 46. A inclusão ou alteração de obra ou serviço no contrato de concessão será promovida mediante deliberação da Diretoria em revisão extraordinária ou quinquenal, com base em projeto executivo não objetado ou em estudo de viabilidade, para as obras ou serviços que exijam sua elaboração e enquanto não aceito projeto executivo.

Art. 47. Os estudos de viabilidade e os projetos executivos acompanhados de orçamentos relativos a obras não previstas inicialmente no contrato de concessão deverão ser analisados pela Superintendência competente no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da data do protocolo.

Art. 48. Para a contratação de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deverá promover processo competitivo com base no projeto executivo e orçamento não objetados, na forma da Seção IX do Capítulo VI.

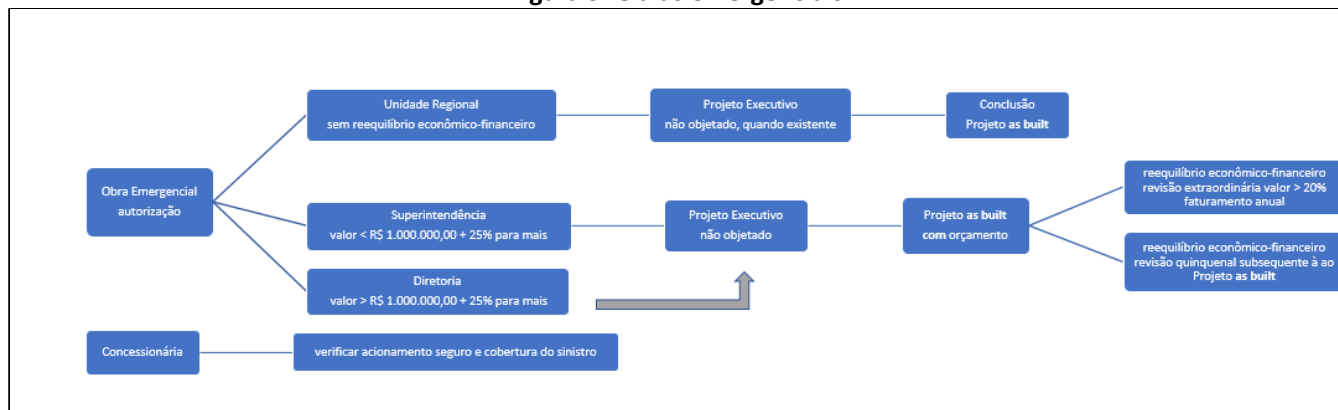
6.25. Por derradeiro, fez-se incluir nesta Seção norma sobre os projetos de obras emergenciais, cuja execução correspondente restou disposta na seção VIII, do capítulo VI. Para este momento coube trazer a previsão da análise dessa sorte de projetos, considerando seu caráter urgente. Caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeira somente quando que o fato que gerar a necessidade da obra emergencial estiver alocado ao Poder Concedente e, neste caso, podendo ser realizada em revisão extraordinária ou quinquenal, conforme o porte da obra.

6.26. Para a execução de obra ou serviço emergencial, como se verá posteriormente, o normativo condiciona apenas à aprovação da Unidade Regional, devendo a concessionária realizar a intervenção segundo o projeto executivo não objetado, quando existente, e, após a sua conclusão, apresentar projeto **as built**. Nos demais casos para obra ou serviço emergencial, quando for cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, estas estarão condicionadas às competências diferentes para sua aprovação diferindo de acordo com o valor, cabendo à Superintendência competente, para o valor estimado a R\$ 1.000.000,00, admitida a variação de até 25% (vinte e cinco por cento) para mais quando da implementação da recomposição definitiva, ou à Diretoria, quando o valor for superior ao aporte estimado.

6.27. Após a execução da obra ou serviço emergencial, apresentado o projeto **as built** e o respectivo orçamento, a recomposição se dará em revisão extraordinária, se o impacto econômico-financeiro for superior a 20% (vinte por cento) do faturamento anual do exercício anterior, ou na revisão quinquenal subsequente à apresentação do projeto **as built**, nos demais casos.

6.28. Convém, para as obras emergenciais, similarmente, ilustrar os novos procedimentos:

Figura 9. Obras emergenciais



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 49. Para realização de obra ou serviço emergencial, para a qual não caiba recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a concessionária deverá realizar a intervenção seguindo projeto executivo não objetado, quando existente, e apresentar projeto **as built** após a sua conclusão.

§ 1º Após a execução da obra ou serviço emergencial, a concessionária apresentará o projeto **as built** e respectivo orçamento, promovendo-se, quando cabível, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

I – em revisão extraordinária, se o impacto econômico-financeiro for superior a 20% (vinte por cento) do faturamento anual do exercício anterior; ou

II – na revisão quinquenal subsequente à apresentação do projeto **as built**, nos demais casos.

§ 2º Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para obra ou serviço emergencial ou respectivo evento para o qual o risco contratual esteja alocado à concessionária.

(...)

Art. 166. A realização de obra ou serviço emergencial está condicionada à autorização, de ofício ou mediante solicitação, em até 5 (cinco) dias:

I – da Unidade Regional, para obra ou serviço emergencial para a qual não caiba recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ou mediante renúncia expressa da concessionária ao direito de recomposição;

II – da Superintendência competente, para obra ou serviço emergencial para a qual o valor estimado da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja inferior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), admitida a variação de até 25% (vinte e cinco por cento) para mais quando da implementação da recomposição definitiva;

III – da Diretoria, para obra ou serviço emergencial para a qual o valor da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não possa ser estimado ou seja evidentemente superior ao previsto no inciso II.

Parágrafo único. Sempre que necessário, a ANTT deverá promover atualização da versão consolidada do programa de exploração da rodovia em razão da realização de obra ou serviço emergencial.

6.29. A Seção IV discorre sobre os orçamentos definindo as quantidades, serviços e especificações técnicas dos projetos, e as condições para as execuções das obras ou serviços, que serão dirimidos, além do mais, em Portaria pela Superintendência competente. De mesmo modo, será definido nesta Portaria as informações e documentos que deverão ser enviados no volume de orçamentos.

6.30. Cumpre ressaltar que, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4889/2021/GEENG/SUROD/DIR (7955083), a Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias – GEENG, fundamentou e apresentou os subsídios necessários aos comandos normativos dispostos nesta Seção alusiva aos orçamentos, ao tratar da sistemática para elaboração e apresentação dos orçamentos de obras e serviços não previstos nos contratos de concessão.

6.31. Preliminarmente, perpassa a análise sobre as diretrizes e metodologias pertinentes aos orçamentos de obras e serviços de engenharia rodoviária, para, ao final, apresentar as premissas aplicáveis aos orçamentos referenciais de obras e serviços não previstos nos contratos de concessão, restando demonstrado o cálculo de cada parcela que compõe o preço referencial a ser considerado no reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos (custos diretos, custos indiretos e Benefícios e Despesas Indiretas - BDI). Ressalta-se que, para a inclusão de investimentos de obras e serviços, conforme preconiza a Resolução ANTT nº 5.940, de 18 de maio de 2021, que alterou a Resolução ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, a ANTT determina a elaboração pelas concessionárias de rodovias de orçamento analítico, com base prioritariamente em composições de custos do Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. Este critério está em consonância com as disposições contidas no Decreto nº 7.983, de 8 de abril de 2013, que, apesar de se referir a regulamento de elaboração de orçamento de referência de obras e serviços de engenharia contratados e executados com recursos dos orçamentos da União, o que não é o presente caso, pois as obras de engenharia são remuneradas prioritariamente por meio do aumento da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, conforme estabelece a Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, é a referência adotada na norma.

6.32. Admitiu-se, no normativo a seguinte ordem de preferência SICRO e o Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (SINAPI), sob gestão da Caixa Econômica Federal (CEF) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Nas circunstâncias de não existirem as



composições de custos nos referidos sistemas, outro sistema mantido e divulgado por órgão ou entidades federais, estaduais e municipais poderão ser utilizados. Ainda, no caso de impossibilidade de utilização de sistemas de custos, serão aceitos no mínimo 3 cotações de empresas ou fornecedores distintos, com prazo de validade limite de 365 dias contados a partir do recebimento da proposta pela concessionária.

6.33. Nessa vertente, impende destacar que essa forma de análise está prevista atualmente nas Resoluções ANTT nº 1.187/2005 e nº 3.651/2011, bem como no Anexo I da Portaria SUINF nº 28/2019. Abaixo, transcrevemos trecho da Resolução ANTT nº 3.651/2011 pertinente, *in verbis*:

Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio. (Redação dada pela [Resolução 4339/2014/DG/ANTT/MT](#)) [Redações Anteriores](#)

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários - SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. (Acrescentado pela [Resolução 4339/2014/DG/ANTT/MT](#))

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem. (Acrescentado pela [Resolução 4339/2014/DG/ANTT/MT](#))

6.34. Considerando tratar de tema sensível aos agentes envolvidos, buscou-se adequar as diretrizes orçamentárias de engenharia rodoviária vigentes, aos contratos de concessão e à realidade da ANTT, a partir dos princípios da economicidade, eficiência e celeridade processual. Cumpre a seguir apresentar as diretrizes e metodologias referentes aos orçamentos de obras e serviços de engenharia rodoviária desenvolvidas pelo DNIT. E em sequência, dispor das diretrizes de orçamento de obras e serviços rodoviários vigentes no âmbito da ANTT.

6.35. Com efeito, o Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes (Volume 1) – Metodologia e Conceitos (2017) do DNIT, [disponível para consulta no site](#), apresenta os conceitos para preço de referência, preço de venda, custo direto, custo indireto e BDI, a saber:

## 2. CONCEITOS

2.1. Preço de Referência é uma estatística obtida por meio de pesquisa e coleta de informações no mercado. Com o painel de informações, aplicam-se metodologias de crítica e cálculo gerando um resultado final. Por ser produto de uma pesquisa, não possui as características principais do preço transacional, tais como carga de negociação e informações reais para a efetivação de compra. O preço de referência tem como principal objetivo servir de parâmetro à tomada de decisões. A periodicidade de divulgação dos resultados finais de preços do SICRO é bimestral.

2.2. Preço de Venda é aquele estabelecido com base nos custos, ao qual o executor acrescenta as despesas indiretas e as margens beneficiárias que pretende obter. Entende-se também que o preço de venda é aquele que remunera a transferência de domínio do bem. No caso de orçamentos de obras, consiste no valor total da obra acabada, caracterizado pelo custo total dos serviços acrescido das respectivas parcelas de Benefícios e Despesas Indiretas - BDI.

### 2.3. Custo e Despesa

Custo é todo dispêndio envolvido diretamente na produção, ou seja, com todos os insumos da obra (mão de obra, materiais e equipamentos), bem como com toda a infraestrutura necessária para a produção (canteiros, administração local, mobilização e desmobilização).

Despesa é todo dispêndio necessário para a obtenção do produto, englobando os gastos com a administração central, financeiros, lucro e com o pagamento de tributos, todos incorporados ao BDI.

### 2.4. Insumos

Os insumos compreendem a mão de obra, os equipamentos e os materiais necessários à execução de um determinado serviço. Os insumos e os seus respectivos consumos são apresentados nas composições de custos de cada serviço, integrando o banco de dados do sistema de custos.

(...)

### 2.5. Custo da Obra

Os custos envolvidos em uma obra podem ser classificados em:

- Custo Direto;
- Custo Indireto.

#### 2.5.1. Custo Direto

Custo direto de uma obra é o resultado da soma de todos os custos dos serviços necessários à sua execução. É obtido pelo produto das quantidades de insumos (equipamentos, mão de obra, materiais, atividades auxiliares e transportes) empregados nos serviços pelos seus respectivos custos.

#### 2.5.2. Custo Indireto

Custo indireto de uma obra é o custo de toda a infraestrutura necessária para a sua execução e corresponde à soma dos custos auxiliares de apoio, tais como instalação e manutenção de canteiros de obras, alojamentos, instalações industriais, administração local, mobilização e desmobilização de equipamentos e pessoas. Embora não possam ser caracterizados como custos diretos, uma vez que não ocorrem especificamente em função da execução de determinado serviço, as atividades acima citadas terão tratamento analítico e deverão compor a planilha como itens de serviços independentes e com critério objetivo de medição.

#### 2.5.3. Custo Total

A soma dos custos diretos e indiretos da obra representa o custo total da obra.

(...)

#### 14.1. Definição

A taxa de Benefícios e Despesas Indiretas - BDI consiste no elemento orçamentário que se adiciona ao custo de uma obra ou serviço para a obtenção de seu preço de venda.

6.36. Conforme se observa, o preço de referência é obtido por meio de pesquisa de mercado e não configura o preço real da obra ou serviço, servindo apenas como parâmetro para tomadas de decisões. Observa-se, ainda, que o preço de venda (valor final) da obra ou serviço de engenharia rodoviária é composto pela soma do custo total da obra (custos diretos e indiretos) acrescido das respectivas parcelas de BDI. Por sua vez, consistindo, o BDI em elemento orçamentário que se adiciona ao custo de uma obra ou serviço para a obtenção de seu preço de venda.

6.37. No tocante às diretrizes de orçamento das obras e serviços rodoviários no âmbito da ANTT, esta já adota historicamente as diretrizes e metodologias estabelecidas pelo DNIT ou de bases oficiais de custos válidos. Atualmente, a sistemática de apresentação e análise dos orçamentos encontra-se prevista na Portaria SUINF nº 28/2019, no qual, dispõe em seu item 13 do Anexo I, a preferência pelos custos do SICRO, sob gestão do DNIT. Desta feita, em consonância com o referido documento do DNIT, o Anexo I da Portaria SUINF nº 28/2019 apresenta os seguintes conceitos:

### 3. GLOSSÁRIO DE DEFINIÇÕES

[...]

Benefícios e Despesas indiretas – BDI: percentual necessário à obtenção do preço de venda, incidente sobre o custo direto da obra, e que reflete a parcela relativa aos gastos indiretos (despesas e impostos incidentes sobre o preço de venda), mais a remuneração do construtor.

(...)

Plano de Contas: conjunto de despesas adicionais, que não compõem o preço de venda da obra, vinculados às atividades administrativas da concessão rodoviária.

(...)

Preço de Referência: valor total de um insumo, serviço ou obra, obtido a partir das metodologias e referências de mercado oficiais, tais como o Sistema de Custos Referenciais do DNIT- SICRO, e em conformidade com a legislação vigente; não possui necessariamente características de valor transacional; serve principalmente como parâmetro para tomada de decisão por parte da Administração.

Preço de Venda: soma dos custos diretos da obra com as despesas indiretas mais a remuneração do construtor.

6.38. Nota-se que, no caso das obras e serviços incluídos nos contratos de concessão, são adicionadas ao preço de venda as despesas de caráter administrativo em que não se considera a incidência do BDI, consignadas no plano de contas. Visando amparar tecnicamente a ANTT na tomada de decisão acerca de assuntos relacionadas à engenharia de infraestrutura rodoviária, formou-se entre esta Agência e a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, Termo de Execução Descentralizada - TED nº 03/2018/ANTT, que conforme o plano de trabalho (0072073, pag. 11-80) foram propostos 10 temas ou objetos. No que se refere aos orçamentos referenciais de obras e serviços de engenharia, foram desenvolvidos os objetos 5, 6, 7 e 8 descritos a seguir:

Objeto 5 - Custos de canteiros de obras e administração local para projetos de infraestrutura rodoviária; (Finalizado)

Objeto 6 - Custos referenciais de obras e serviços de engenharia em concessões rodoviárias; (Finalizado)

Objeto 7 - Gerenciamento de riscos em obras e serviços não previstos no Programa de Exploração da Rodovia - PER: estudo e desenvolvimento de metodologia; (Finalizado)

Objeto 8 - Custos de estudos socioambientais: estudos de Custos Médios Gerenciais - CMG para a contratação de estudos, serviços e ações correlatas à obtenção de licenças e autorizações necessárias às obras, aos serviços e à operação de empreendimentos rodoviários, incluindo a implementação e a execução de programas e condicionantes socioambientais normalmente requeridas pelos órgãos ambientais competentes. (Em andamento)

6.39. Atenta-se que, os objetos 5, 6 e 7 foram concluídos e considerados aceitos pela ANTT por estarem em conformidade com o TED nº 03/2018/ANTT, elaborados de acordo com o entendimento sobre o assunto à época. Apenas o objeto 8, encontra-se ainda pendente, mas em sua fase final.

6.40. Conforme os Pareceres nº 16/2021/GEENG/SUROD/DIR (7950293), nº 17/2021/GEENG/SUROD/DIR (7950295), nº 18/2021/GEENG/SUROD/DIR (7950296) e nº 19/2021/GEENG/SUROD/DIR (7950297), concluiu-se que as metodologias desenvolvidas para os objetos 5, 6, 7 e 8, não seriam passíveis de aplicação nos processos internos da GEENG, especialmente por exigirem adaptações e atualizações dos custos referenciais do SICRO do DNIT, as quais não fazem parte do escopo de atuação desta Agência, além de demandar estrutura física e de pessoal apropriada para sua execução, dentre outros.

6.41. Então, a forma mais precisa de apuração dos valores de investimentos (*Capital Expenditure* - CAPEX) e custos operacionais (*Operational Expenditure* - OPEX) inseridos nos fluxos de caixa dos contratos de concessão seria por meio de prestação de contas dos valores efetivamente gastos pelas concessionárias, mediante a verificação das notas fiscais e respectivos comprovantes de pagamentos, além de outros documentos. No entanto, considerando o grande número de itens que compõem uma obra, a verificação dos custos por meio de prestação de contas se mostra impraticável e irracional.

6.42. Nesse sentido, da mesma forma do DNIT, a ANTT realiza a análise dos orçamentos de obras e serviços incluídos nos contratos de concessão de rodovias de forma analítica, a partir das composições de custos referenciais das bases oficiais para os principais itens do orçamento que estão contemplados nos custos diretos do empreendimento. Além dos custos relacionados diretamente à execução dos serviços, a ANTT deve considerar nos orçamentos os custos indiretos não incorporados à construção, quais sejam: i) mobilização e desmobilização, ii) instalação de canteiro, iii) administração local, iv) supervisão, v) projeto executivo, vi) certificado de inspeção de projeto executivo, vii) compensação ambiental, viii) estudo e licenciamento ambiental, ix) sinalização e desvio de tráfego, x) administração da concessionária, e xi) risco.

6.43. Outrossim, a ANTT considera ainda a incidência do BDI praticado pelo DNIT, além dos custos de manutenção, conservação e monitoração, denominados de custos relacionados, conforme previsto nos contratos de concessão rodoviária e no artigo 1º da Resolução ANTT nº 5.859/2019, segue a transcrição:

#### DAS DEFINIÇÕES

Art. 1º Para a finalidade desta Resolução, consideram-se as seguintes definições:

[...]

IV - custos relacionados: custos de manutenção, conservação, monitoração, licenciamento ambiental e desapropriação,

6.44. Portanto, reitera-se que, no intuito de aprofundar o debate em voga, a GEENG, ao confeccionar a NOTA TÉCNICA SEI Nº 4889/2021/GEENG/SUROD/DIR (7955083), teve por objetivo apresentar uma sistemática para inclusão de investimentos e custos operacionais nos contratos de concessão rodoviária regulados pela ANTT para cada parcela que compõe o orçamento, custos diretos, custos indiretos, custos relacionados e BDI, de forma a subsidiar esta segunda norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias.

6.45. Ante ao exposto, permitiu-se veicular na norma uma proposta de precificação, conforme embasamento, em relação às obras não incluída inicialmente no PER, dos custos diretos, custos indiretos, benefícios e despesas indiretas de obras e serviços relacionados a manutenção, conservação, monitoração e operação a serem incluídos nos contratos de concessão por ocasião

de revisão tarifária, pela metodologia de estabelecimento de percentuais. O quadro abaixo expõe a síntese da sistemática de fixação de preços sugerida.

**Tabela 1. Sistemática de precificação de obras e serviços de engenharia - rodovias federais concedidas**

ITEM	DESCRIÇÃO	FORMA DE PRECIFICAÇÃO	
		SUGERIDA	OPCIONAL
1	OBRA	ANALÍTICA	NÃO SE APLICA
2	DESAPROPRIAÇÃO	PRESTAÇÃO DE CONTAS	ANALÍTICA
3	REMOÇÃO DE INTERFERÊNCIA	ANALÍTICA	PRESTAÇÃO DE CONTAS
4	CONSERVAÇÃO	ANALÍTICA	TAXA / PARAMETRO
5	MANUTENÇÃO	ANALÍTICA	TAXA / PARAMETRO
6	MONITORAÇÃO	ANALÍTICA	TAXA / PARAMETRO
7	OPERAÇÃO	ANALÍTICA	TAXA / PARAMETRO
8	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	TAXA	ANALÍTICA
9	INSTALAÇÃO DE CANTEIRO	TAXA	ANALÍTICA
10	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	TAXA	ANALÍTICA
11	SUPERVISÃO	TAXA	PRESTAÇÃO DE CONTAS / ANALÍTICA
12	PROJETO EXECUTIVO	TAXA	PRESTAÇÃO DE CONTAS / ANALÍTICA
13	ESTUDO DE VIABILIDADE	PRESTAÇÃO DE CONTAS	TAXA / ANALÍTICA
14	CERTIFICADO DE INSPEÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO	TAXA	PRESTAÇÃO DE CONTAS / ANALÍTICA
15	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL	TAXA	PRESTAÇÃO DE CONTAS
16	ESTUDO E LICENCIAMENTO AMBIENTAL	TAXA	PRESTAÇÃO DE CONTAS / ANALÍTICA
17	SINALIZAÇÃO E DESVIO DE TRÁFEGO	TAXA	ANALÍTICA
18	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	TAXA	ANALÍTICA
19	RISCO	TAXA	ANALÍTICA

Fonte: NOTA TÉCNICA SEI Nº 4889/2021/GEENG/SUOD/DIR (7955083)

6.46. Portanto, em se tratando de valor estimativo de referência no bojo dos contratos de concessão, para conferir maior segurança, celeridade, eficiência e economicidade nas discussões e aceitações de orçamentos de obras e serviços, no que se refere aos custos indiretos, após análise pormenorizadamente na referida Nota Técnica, tais custos indiretos devem ser definidos previamente através de taxas (%) sobre a soma total dos custos diretos da obra. Assim, para os patamares de vulto de obras definidas no RCR 2, restaram indicadas as seguintes as taxas de remuneração de custos indiretos, conforme sugerido no quadro abaixo:

**Tabela 2. Taxas de remuneração de custos indiretos - rodovias federais concedidas**

ITEM	CUSTO INDIRETO - OBRA	TAXA SOBRE O CUSTO DIRETO - CD		
		CD < R\$ 5.000.000,00	R\$ 5.000.000,00 < CD < R\$ 200.000.000,00	CD > R\$ 200.000.000,00
1	Mobilização e Desmobilização	0,50%	0,41%	0,26%
2	Instalação de Canteiro	2,80%	2,30%	1,46%
3	Administração Local	10,68%	8,77%	5,58%
4	Supervisão	4,00%	3,28%	2,09%
5	Projeto Executivo	6,70%	5,50%	3,50%
6	Certificado de Inspeção de Projeto Executivo	0,90%	0,74%	0,61%
7	Compensação Ambiental	0,00%	0,50%	0,50%
8	Estudo e Licenciamento Ambiental	4,00%	3,28%	2,09%
9	Sinalização e Desvio de Tráfego	1,00%	0,82%	0,52%
10	Administração da Concessionária	3,79%	3,11%	1,98%
11	Risco	7,00%	5,75%	3,66%
	<b>TOTAL</b>	<b>41,37%</b>	<b>34,46%</b>	<b>22,25%</b>

Fonte: NOTA TÉCNICA SEI Nº 4889/2021/GEENG/SUOD/DIR (7955083)

6.47. Conclui-se que dessa forma de abordagem desonera sobremaneira o prazo de análise dos orçamentos, tendo como principal avanço a redução do custo administrativo e o aumento da eficiência da prestação do serviço público, vez que elimina de sobremaneira as controvérsias e discussões acerca das análises dos orçamentos. Ademais, a adoção de taxas além de reduz a assimetria de informação, serve-se de ferramenta mais eficiente no cálculo dos investimentos e custos operacionais, conforme recomendado pelo TCU no Acórdão nº 2190/2019 - TCU - Plenário exarado no âmbito do Processo TC nº 012.624/2017-9, a saber:

9.2.2. à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a conveniência e a oportunidade de:

[...]

9.2.2.4. avaliar a possibilidade de buscar ferramentas mais eficientes para o cálculo de investimentos, custos operacionais e demais obrigações, tendo em vista a elevada assimetria informacional e a repercussão na tarifa de pedágio;

6.48. Com isso, permite-se mitigar a burocracia e conceder melhores condições e incentivos para que as concessionárias foquem nas melhores soluções técnicas e na qualidade dos projetos

executivos das obras e serviços, tendo em vista que o que se pretende com a adoção de taxas para os custos indiretos é indicar um valor de referência e estimativo, com base em valor do custo direto que é detalhado e com alto grau de precisão, elaborado com base em projeto executivo e orçamento analítico.

6.49. Finalmente, cabe informar que essas taxas deverão ser periodicamente revistas, com base em banco de dados de custos reais a serem fornecidos pelas próprias concessionárias, através de documentos comprobatórios de suas contratações privadas. Por sua vez, será em periodicidade máxima de 5 (cinco) anos, sejam aferidas e reavaliadas as taxas (percentuais) dos custos indiretos, conforme indicado nas disposições transitórias da proposta normativa.

6.50. Com isso, buscou-se o meio mais eficiente para a avaliação da orçamentação, que poderá ser ajustado conforme verificada a redução ou elevação relativa destes custos, imprimindo a dinâmica necessária ao modelo, sem perder de vista a necessidade de buscar a melhor eficiência da concessionária, em face das obras requeridas para oferecer o melhor serviço ao usuário.

6.51. Outro ponto imperioso a se destacar é quanto aos custos relativos ao caminho de serviço, remoção de interferência, desapropriação, dentre outros, que devem compor o projeto executivo e orçamento analítico da obra. Ressalta-se que, no caso das obra Extra-PER, em que houver a necessidade de desapropriação de áreas, a precificação deve ser realizada por meio de Laudo de Avaliação e/ou Relatório Genérico de Valores - RGV, no qual, o valor da desapropriação verificado no orçamento seja considerado como teto, havendo a necessidade de comprovação dos dispêndios mediante prestação de contas, com a validação dos comprovantes de pagamento e registro dos imóveis, de modo que os custos da concessionária sejam incluídos no fluxo de caixa marginal da concessão.

6.52. Nessa mesma linha de entendimento, para as obras previstas no PER, em que exista verba no contrato de concessão, o valor a ser considerado na revisão tarifária deverá ser verificado *a posteriori*, após a realização da desapropriação, por meio de prestação de contas.

6.53. Vale lembrar que, nos termos do Anexo I da Portaria SUINF nº 28/2019, uma vez o projeto executivo aceito, não serão admitidas alterações que caracterizem mudança essencial na caracterização das obras que modifiquem a concepção ou as soluções de engenharia adotadas e aceitas pela ANTT, sem prejuízo das penalidades cabíveis. Inclusive, caso haja alteração nos valores aprovados para a respectiva obra, a concessionária deverá enviar o novo orçamento, para reanálise da GEENG.

6.54. A Seção V deste capítulo apresenta regulamentação para os projeto **as built**, a saber, os registros das obras e serviços que foram executados, considerando as alterações promovidas no decorrer de seu desenvolvimento. Após a conclusão das obras e serviços, a concessionária tem o prazo de 60 dias para encaminhar à Unidade Regional o projeto **as built**, contados do recebimento do relatório simplificado, da verificação das correções das inconformidades apontadas ou da conclusão da obra emergencial. Fica dispensada a sua apresentação no caso da obra ser realizada nos termos do projeto executivo ou anteprojecto.

6.55. Cuida a Seção VI deste capítulo, do tema referente aos projetos de interesse de terceiro, cuja a execução da atividade ou do empreendimento, dependa do acesso ou uso de bem da concessão, mediante autorização de natureza precária, gratuita ou onerosa.

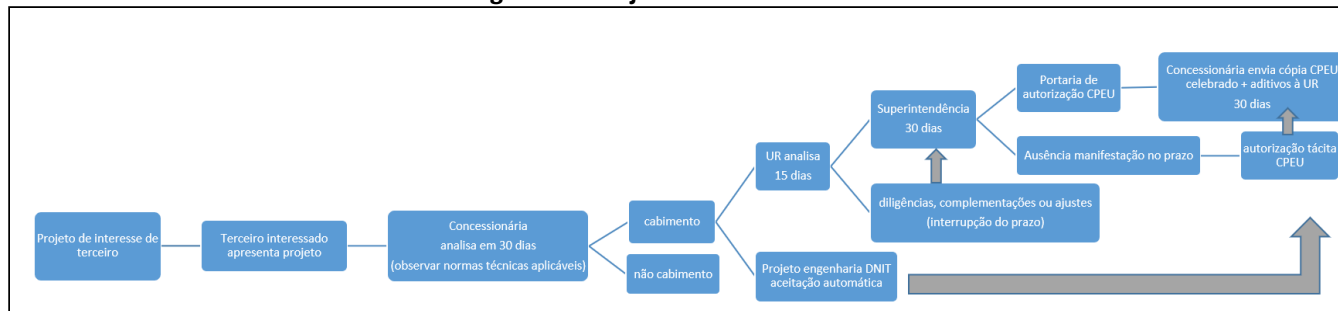
6.56. Sobre a implementação do projeto de interesse de terceiro é de se registrar que o presente normativo foi proposto, em conformidade com a Resolução 5.908/2020 e buscou-se atualizar os procedimentos para a autorização destes projetos, no sentido de estipular a competência do concessionário para apreciação e deliberações dos pedidos dos terceiros, inclusive com relação às questões de operacionalidade, segurança viária e fluidez, antes da apreciação da ANTT. Isso permite estabelecer um filtro entre o interesse dos empresários não relacionados à concessão e a Agência, que precisa da concordância do gestor da Infraestrutura para autorizar qualquer intervenção que seja.

6.57. Desta forma, o remate normativo desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, deixou clara a possibilidade de a concessionária auferir receita extraordinária regularizando a cobrança pela análise e fiscalização dos projetos. Sendo assim, o terceiro, por sua conta em risco, ao requerer à concessionária a implementação do seu projeto, poderá estar sujeito ao pagamento da análise, à exceção dos acessos e demais itens obrigacionais dos contratos de concessão. Por sua parte, a concessionária ao entender pela sua adequação e cabimento do pedido, deve, em 30 (trinta) dias, encaminhar a solicitação à Unidade Regional, que a seu tempo, examinará e, se for o caso, remeterá o pleito à Superintendência, que, em resposta no prazo de 45 (trinta) dias, deve decidir quanto à

autorização do Contrato de Permissão Especial de Uso - CPEU e providenciar sua publicação na página oficial da ANTT, e em extrato na imprensa oficial.

6.58. Nada obstante ao rito exposto, a ausência de manifestação da Superintendência competente no prazo estipulado implicará na autorização tácita para a celebração do Contrato de Permissão Especial de Uso - CPEU. Vejamos a figura ilustrativa abaixo:

**Figura 10. Projeto de Interesse de Terceiro**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 67. Compete à concessionária realizar a análise e deliberar quanto à adequação de projeto de interesse de terceiro, antes da submissão à ANTT.

§ 1º A concessionária é responsável pela análise e aprovação de projeto de interesse de terceiro, inclusive com relação às questões de operacionalidade, segurança viária e fluidez.

§ 2º O prazo para análise e entrega dos projetos de interesse de terceiros pela concessionária será de 30 (trinta) dias, observados os demais requisitos previstos nos contratos de concessão.

§ 3º As análises de projetos de interesse de terceiro deverão ser realizadas de acordo com o contrato de concessão e com as normas e diretrizes técnicas vigentes da ANTT, do CONTRAN, do DNIT, da ABNT e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculado.

§ 4º O projeto de interesse de terceiro deverá adotar soluções e métodos construtivos que priorizem a minimização de impacto na fluidez e segurança viária, durante a implantação da obra e após o início da operação e manutenção das instalações.

§ 5º A concessionária deverá verificar e determinar correção quanto a eventuais conflitos do projeto com a execução do contrato de concessão, decidindo pelo indeferimento em caso de incompatibilidade ou não realização das correções pelo terceiro interessado.

§ 6º Entendendo pela adequação e cabimento do projeto de interesse de terceiro, a concessionária deverá encaminhar à Unidade Regional a solicitação acompanhada da documentação prevista em Portaria da Superintendência competente.

§ 7º Os projetos de acessos viários ou de outros dispositivos que guardem relação com a segurança e fluidez deverão ser priorizados pela concessionária, devendo ser hierarquizados conforme o risco envolvido, visando a priorização das entregas.

Art. 68. A ANTT decidirá quanto à autorização do projeto de interesse de terceiro no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contado do protocolo da solicitação na Unidade Regional, mediante Portaria da Superintendência competente, publicada na página oficial da ANTT e em extrato na imprensa oficial.

§ 1º A Unidade Regional analisará a solicitação de projeto de interesse de terceiro e remeterá o processo à Superintendência competente no prazo de 15 (quinze) dias.

§ 2º A Unidade Regional e a Superintendência competente poderão determinar diligência à concessionária para complementação de documentos ou realização de ajustes no projeto.

§ 3º O prazo de que trata o **caput** será interrompido em caso de determinação de diligência.

§ 4º A autorização poderá estabelecer condições, termos e encargos a serem observados na implementação do projeto de interesse de terceiro.

§ 5º A ausência de manifestação da Superintendência competente no prazo de que trata o **caput** implicará a autorização tácita para celebração do contrato de permissão especial de uso.

§ 6º Os projetos de engenharia elaborados pelo DNIT serão automaticamente aceitos pela ANTT, cabendo à concessionária sua avaliação quanto às questões de operacionalidade, segurança viária e fluidez.

Art. 69. Autorizado o projeto de interesse de terceiro, a concessionária e o terceiro interessado deverão celebrar contrato de permissão especial de uso, disciplinando as obrigações das partes, observado o disposto na autorização.

§ 1º A concessionária deverá protocolar cópia do contrato de permissão especial de uso e de seus termos aditivos na Unidade Regional, em até 30 (trinta) dias da sua celebração.

§ 2º A concessionária poderá solicitar alterações no contrato de permissão especial de uso, após manifestação do terceiro, justificando a necessidade de alteração da autorização.

§ 3º A autorização caducará caso o projeto de interesse de terceiro não seja executado no prazo previsto no contrato de permissão especial de uso.

Art. 70. A concessionária poderá suceder o operador anterior nos contratos de permissão especial de uso, devendo subrogá-los ou rescindi-los no prazo de até 3 (três) anos, contado da data da assunção.

§ 1º Não formalizada a rescisão no prazo de que trata o **caput**, presume-se sub-rogado o contrato de permissão especial de uso.

§ 2º A concessionária deverá comunicar à Superintendência competente, no prazo de que trata o **caput**, a relação dos contratos de permissão especial de uso sub-rogados e rescindidos, dispensada a edição de Portaria de autorização.

6.59. Quanto à sucessão dos CPEUS, cabe à concessionária, no prazo de até 3 anos, contado da data da assunção, sub-rogar ou rescindir os CPEUS, a seu critério, repassando a relação deles à Superintendência competente, ato que prescinde qualquer edição de Portaria de autorização.

6.60. Por último, cita-se que o projeto de interesse de terceiro que configure polo gerador de viagens será tratado em regulamentação específica, do mesmo modo que será publicada Portaria da Superintendência competente para disciplinar as regras de classificação, entrega e análise de projetos de interesse de terceiros.

6.61. Impende destacar que o normativo proposto fomenta ainda, a implementação de projeto de interesse de terceiro de pontos de parada de espera e descanso de motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, observado o disposto na Lei n 13.103, de 2 de março de 2015, e seu respectivo regulamento, nos termos:

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; (grifo nosso)

(...)

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

6.62. Traz a proposta de regulamento também a obrigação de a concessionária implementar os pontos de parada de espera e descanso por sua própria iniciativa, não sendo cabível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro neste caso. Para tanto, a concessionária deve encaminhar à Unidade Regional estudo de localização referencial para implementação de potenciais pontos de parada de espera e descanso que atendam ao disposto na legislação.

6.63. Noutro outro giro, tratou-se também nesta norma acerca da inspeção acreditada de projetos e orçamentos. Com o objetivo trazer mais elementos para a realização de uma análise segura do projeto e dos estudos, foi proposta a implantação da inspeção acreditada dos projetos, emitida por organismo especializado certificado para tais fins pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), designado Verificador. Por este processo, viabiliza-se uma apuração adicional sobre a aderência do projeto às normas cabíveis, o que virá a apoiar a análise do agente público. Para tanto, os certificados e relatórios de inspeção acreditada de projetos e orçamentos devem evidenciar, de forma clara e objetiva, todas as peças gráficas, os memoriais e os cálculos dos projetos, aferindo sua conformidade com o contrato de concessão e com os requisitos já definidos em normas das entidades competentes, a que a concessionária esteja vinculada, por legislação e regulamentação vigente da ANTT. Convém ressaltar que os planos e os relatórios de inspeção devidamente assinados entre as partes devem ser encaminhados pela concessionária, nos termos da Portaria INMETRO nº 367/2017.

6.64. Ainda, sobre o tema vale mencionar que os custos e as responsabilidades da contratação do organismo de inspeção acreditado e da certificação serão exclusivamente atribuídos à concessionária,

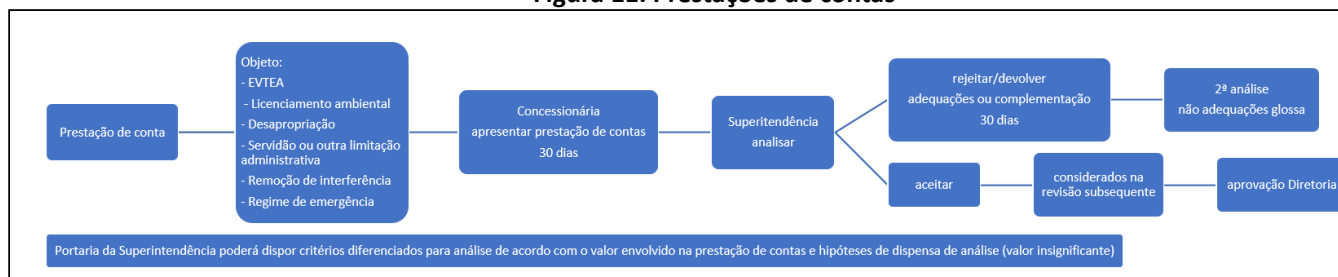
não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, regra esta que vale para os contratos futuros ou aqueles que já preveem esta obrigação. Para os contratos de concessão que não dispuserem originariamente sobre esta obrigação, quando for solicitado pela Superintendência competente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será considerada na revisão subsequente à aprovação pela ANTT da prestação de contas, conforme disposições finais da proposta.

6.65. Dito disso, coube na resolução especificar as hipóteses de obrigação de apresentação dos certificados, tais como, nos casos de ampliação de capacidade, manutenção do nível de serviço e melhorias, recuperação de obras-de-arte especiais, recuperação, quando decorrente de realização de campanha de recuperação, ou, ainda, quando forem requeridos pela Superintendência competente, por decisão fundamentada.

6.66. No que tange as prestações de contas contidas na seção VIII deste capítulo, estas correspondem aos valores de ressarcimento tidos por parte da concessionária com os dispêndios alocados em estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, licenciamento ambiental e compensação ambiental, desapropriação, servidão ou outra limitação administrativa, remoção de interferência e outros serviços e aquisição de equipamentos executados em caráter excepcional ou em regime de emergência. Tais custos não previstos ou que excederem a verba prevista em contrato de concessão serão aceitos por meio de prestação de contas a ser encaminhada à ANTT, no prazo de 30 dias da execução das atividades a fim de se recompor o reequilíbrio econômico-financeiro na revisão subsequente à aprovação pela Superintendência competente.

6.67. Os procedimentos para o ressarcimento, passarão a seguir os seguintes trâmites:

**Figura 11. Prestações de contas**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 77. Quando cabível, os valores referentes ao ressarcimento dos custos de estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, licenciamento ambiental, desapropriação, servidão ou outra limitação administrativa e remoção de interferência serão apurados em prestação de contas.

§ 1º Os valores referentes aos ressarcimentos de que trata o **caput** serão considerados na revisão subsequente à aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente.

§ 2º A prestação de contas deverá ser encaminhada no prazo de 30 (trinta) dias da execução das atividades referidas no **caput**.

Art. 78. Os valores aceitos na prestação de contas deverão ser limitados ao menor valor das cotações, termos de referência das propostas comerciais, orçamentos, laudos, comprovantes de pagamento ou outro documento aceito pela ANTT.

Art. 79. Os custos não previstos ou que excederem verba prevista em contrato de concessão aceitos por meio de prestação de contas serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão subsequente à aprovação da prestação de contas pela Superintendência competente.

(...)

Art. 82. Para os serviços e aquisição de equipamentos realizados pela concessionária em caráter excepcional ou em regime de emergência, os dispêndios incorridos poderão ser validados para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando couber, via prestação de contas, na forma desta Seção.

Art. 83. As prestações de contas que forem apresentadas de forma incompleta ou em desconformidades com a regulamentação da ANTT, poderão, a critério da Superintendência competente, ser rejeitadas ou devolvidas para readequação e complementação, no prazo de 30 (trinta) dias, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

Parágrafo único. A Superintendência competente poderá aceitar valores parciais nas prestações de contas.



Art. 84. A partir da segunda análise da prestação de contas, caso ainda permaneçam pontos de divergências técnicas em que a concessionária não justifique ou se negue a revisá-los, a Superintendência competente poderá promover os ajustes necessários.

§ 1º A Superintendência competente considerará como valor de referência para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato os documentos passíveis de validação na análise.

§ 2º Os ajustes na prestação de contas de que trata o **caput** não implicarão alteração da obrigação, bem como não eximirão a concessionária da respectiva responsabilidade técnica.

§ 3º Caso a concessionária se negue a acolher a diligência ou protele a revisão da prestação de contas nos prazos estabelecidos, a Superintendência competente poderá sobrestar ou arquivar o processo, sem prejuízo da aplicação de mecanismo de preservação do equilíbrio econômico-financeiro, da instauração de mecanismo adequado de solução de controvérsias e da aplicação da penalidade cabível.

Art. 85. Portaria da Superintendência competente estabelecerá prazos e regras de apresentação e análise de documentos em prestação de contas.

Parágrafo único. A Portaria de que trata o **caput** poderá estabelecer:

I – procedimentos e critérios diferenciados para análise de acordo com o valor envolvido na prestação de contas; e

II – hipóteses de dispensa de análise, para prestação de contas de valor insignificante.

6.68. Ademais, cabe salientar que conforme orientação normativa as demais questões serão dirimidas por meio de confecção de Portaria pela Superintendência, com o objetivo de estabelecer os procedimentos e critérios diferenciados das análises, consoante com os valores envolvidos na prestação de contas, e as hipóteses de dispensa de análises, nos casos de valores insignificantes.

6.69. Por fim, a parte conclusiva deste capítulo aborda a propriedade intelectual dos projetos, em que determina a obrigação da concessionária de ceder gratuitamente à ANTT todos os direitos sobre os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das atividades integradas da concessão. Ressalte-se que a Agência somente poderá divulgar e compartilhar projetos relacionados a investimento não previstos inicialmente no contrato de concessão após sua não objeção e a devida remuneração das obras e serviços.

## 7. CAPÍTULO IV - GESTÃO DA ÁREA DE CONCESSÃO

7.1. O Capítulo IV versa sobre as desapropriações e servidões administrativas, detalhando a Declaração de Utilidade Pública e os procedimentos que serão adotados pela concessionária, em especial para as regularizações e as desocupações de faixa de domínio. Ainda são estabelecidas diretrizes para a implantação do programa de realocação de ocupações irregulares, regularizações de acessos, termo de anuência de retificação de área e remoção de interferências.

7.2. Os pontos fulcrais deste capítulo encontram-se, sobretudo, nos meios de se mitigar as ocupações irregulares da faixa de domínio, na busca de procedimentos expeditos de desapropriação e servidões administrativas e na sensível discussão da realocação de famílias, dentre outros, que abordaremos no percurso dos temas elencados para o presente capítulo. Cabe destacar que a *mens legis* para esta parte gira em torno da celeridade nas análises dos pleitos e efetividade das ações, sejam elas, administrativas, extrajudiciais ou judiciais.

7.3. No que toca à gestão da área de concessão, versado na Seção I, ressalta-se que a matéria a respeito da Declaração de Utilidade Pública-DUP dos bens imóveis foi norteadada pela Resolução nº 5.819, de 10 de maio de 2018.

7.4. Por isso, abre-se a possibilidade na proposta do RCR 2 da apresentação, por parte da concessionária, do pedido de DUP dos bens imóveis, que serão os objetos de desapropriação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa, concomitantemente, ao encaminhamento dos anteprojetos ou projetos, hipóteses, em que terão desde já suas análises iniciadas, não impedindo o andamento de outras avaliações, em caso de ressalvas ou correções, a serem sanadas paralelamente. Nota-se que, caso adiantado o pedido de DUP, eventuais objeções ou ressalvas aos projetos em correção não impedirão a continuidade da análise pela área técnica, concedendo, de tal modo, maior agilidade aos procedimentos e trâmites dos pleitos.

7.5. Quanto à alocação das responsabilidades, o normativo prevê, que o atraso ou a impossibilidade da obtenção da DUP dos imóveis contemplados, não será iminentemente imputado à concessionária, desde que os fatos não lhes possam ser atribuídos, por culpa concorrente ou exclusiva, sem prejuízo da aplicação dos descontos de reequilíbrios, matéria afeta à terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Com isso, permite-se a devida atribuição de responsabilidade pelo fatores que influenciam na dinâmica de exploração da infraestrutura pública.

7.6. A Seção II deste Capítulo ocupa-se da execução de desapropriação e servidão administrativa. Com vistas a incentivar os mecanismos de desapropriação consensual, o proposta incentiva sua realização, mas disciplina prazo de 60 dias da primeira notificação extrajudicial, em caso de desapropriação extrajudicial infrutífera, para a concessionária ingressar com ação judicial, em face do expropriado. Faculta-se à ANTT a intervenção nos autos, caso haja necessidade ou por solicitação da Superintendência, o que há de ocorrer sempre que sua participação possa dotar de agilidade necessária o processo de desapropriação.

7.7. Ressalte-se que a definição do preço do imóvel expropriado, para fins da desapropriação extrajudicial, será baseada em laudo de avaliação subscrito por engenheiro avaliador ou perito especializado a ser apresentado à ANTT. Vale ressaltar que, quanto à responsabilidade financeira das desapropriações via extrajudicial ou judicialmente, deve-se considerar a verba estipulada no contrato de concessão, já reputada na equação econômico-financeira, admitindo à sua recomposição somente para os dispêndios excedentes realizados pela concessionária. Os custos correspondentes com assessoria jurídica, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de DUP, taxas judiciais, custas cartoriais e publicações serão atribuídos à concessionária e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, uma vez que já integrariam o cálculo da verba. Ademais, é de acrescentar que o progresso regulamentar no presente capítulo revela-se na reversão da verba de desapropriação, não utilizada, à modicidade tarifária.

7.8. Concerne replicar que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente das desapropriações, ocorrerá na revisão subsequente à aprovação da prestação de contas. Após realizada a desapropriação, propôs o remate normativo, prazo de 30 dias, para a concessionária levar a registro os imóveis em nome da União Federal. Para tanto, nos caso de impossibilidade do registro dos bens imóveis no âmbito notarial, prevê a norma a atuação da Superintendência competente em comunicar o DNIT, para que, este proceda a alteração do registro dos bens imóveis. Percebe-se os novos procedimentos por meio da figura exposta abaixo:

**Figura 12. Desapropriações**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 91. Cabe à concessionária promover desapropriações, servidões administrativas, limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução de obras e serviços vinculados à concessão.

§ 1º Os estudos, laudos de avaliação e demais documentos de desapropriação deverão seguir as regulamentações da ANTT, da ABNT, do DNIT e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculada pelo contrato de concessão, pela legislação e regulamentação vigente da ANTT.

§ 2º A concessionária deverá preferencialmente promover medidas extrajudiciais, junto aos proprietários ou possuidores das áreas destinadas à implantação das instalações necessárias à exploração dos serviços da concessão, objetivando promover, de forma amigável, a liberação dessas áreas.

§ 3º Se infrutífera a desapropriação extrajudicial, a concessionária deverá promover ação de desapropriação em face do expropriado, em até 60 (sessenta) dias da primeira notificação extrajudicial.

§ 4º Cabe à concessionária adotar todas as medidas visando à conclusão da desapropriação dentro do prazo contratual da concessão.

§ 5º A ANTT, a seu critério e por solicitação da Superintendência competente ao órgão de representação judicial, poderá intervir no processo judicial de desapropriação.

Art. 92. A definição do preço do imóvel expropriado, para fins da desapropriação extrajudicial, deverá ser baseada em laudo de avaliação subscrito por engenheiro avaliador ou perito especializado, em conformidade com as normas da ABNT.

Art. 93. O contrato de concessão deverá alocar entre as partes a responsabilidade financeira pelas desapropriações e servidões administrativas.

§ 1º O contrato de concessão poderá prever verba de desapropriação já considerada na equação econômico-financeira, admitida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para os dispêndios excedentes realizados pela concessionária, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º Não serão cobertas pela verba de desapropriação e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro despesas da concessionária com assessoria jurídica, cadastro e laudo da propriedade, elaboração de declaração de utilidade pública, taxas judiciais e custas e taxas cartoriais e publicações.

§ 3º Após o término das obras previstas no contrato de concessão, a parcela da verba de desapropriação não utilizada será revertida à modicidade tarifária.

Art. 94. A concessionária deverá encaminhar à Superintendência competente toda a documentação necessária para realização da prestação de contas de desapropriação.

§ 1º O reconhecimento dos custos incorridos somente ocorrerá após a execução das desapropriações e aceitação da prestação de contas pela Superintendência competente.

§ 2º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente das desapropriações, quando cabível, ocorrerá na revisão subsequente à aprovação da prestação de contas.

Art. 95. Após realizada a desapropriação, a concessionária deverá atualizar o inventário da concessão, no prazo de 1 (um) ano.

§ 1º Em até 30 (trinta) dias da efetivação da desapropriação, a concessionária deverá levar os imóveis a registro em nome da União.

§ 2º Caso o cartório de registro de imóveis da circunscrição não realize o registro indicado no § 1º, motivando a ilegitimidade da concessionária, esta deverá apresentar à ANTT todos os documentos necessários para a realização do registro das áreas desapropriadas, incluindo a manifestação do cartório.

§ 3º No caso do § 2º, a Superintendência competente encaminhará os documentos de que trata o § 1º ao Ministério setorial, para que providencie junto ao DNIT a alteração do registro do imóvel.

7.9. Com relação as faixas de domínio para os fins de gestão e regularização, reputam-se que são consideradas bens públicos, nos termos do art. 99, I, do Código Civil, e pertencem à União, em conformidade com o art. 20, inciso II, da Constituição Federal. Distinguem-se, por serem compostas por áreas ocupadas pelos elementos rodoviários implantados, pelas áreas de reserva necessárias às condições de operação e segurança viária, assim como pelas áreas desapropriadas para implantação de novos elementos da rodovia. Ademais, as faixa de domínio possuem por finalidade disponibilizar as áreas dos elementos correlatos para:

- a) proporcionar maior segurança aos usuários da rodovia e habitantes lindeiros por meio da disponibilização de zonas livres de obstáculos para mitigação de impactos de veículos errantes;
- b) permitir, quando possível, a ampliação futura da capacidade de tráfego;
- c) manter a boa trafegabilidade através da disponibilização de geometria rodoviária adequada;
- d) proporcionar as devidas distâncias de visibilidade em curvas e interseções;
- e) proporcionar a integridade estrutural da rodovia e seus componentes; e,
- f) disponibilizar em caráter excepcional e à critério do seu titular, instalações de terceiros, sobretudo para aquelas voltadas à segurança e fluidez do tráfego.

7.10. Ainda são delimitadas por alinhamento estabelecido em cadastro oficial da administração da rodovia e, sempre que possível, devem ser referenciadas por marcos topográficos ou geoespaciais, ou materializadas pela cerca divisória implantada na rodovia.

7.11. A proposta normativa também se preocupa com a materialização das faixas de domínio (cerca ou limites claros) e com as hipóteses de sobreposição da faixas, em que se compartilha a responsabilidade e se permite a instalação de elementos necessários para ambas vias.

7.12. Admite-se, neste contexto, os pleitos de modificação das faixas de domínio. Estes devem estar precedidos de estudo técnico, que apresentem as justificativas necessárias, especificações e proposições para os novos alinhamentos. Assim sendo, a nova proposta de delimitação deverá ser analisada pela Superintendência competente, e por conseguinte, encaminhada à deliberação da Diretoria. Após, a autorização de nova configuração para a faixa de domínio, deve-se comunicar o feito ao DNIT, juntando cópia do processo no referido Órgão.

7.13. Cumpre registrar, inclusive, a obrigação de a concessionária, por todo o período da concessão, manter a integridade da faixa de domínio do sistema rodoviário, adotando as providências necessárias, inclusive judiciais, à sua desocupação caso invadida por terceiros. Com isso, os investimentos, as indenizações, os custos e as despesas decorrentes da execução do plano de desocupação, serão de sua responsabilidade, não ensejando recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Excetua-se da referida regra, o Programa de Reassentamento de famílias em situação de vulnerabilidade social, que será posteriormente comentado. Relevante notar a intrínseca relação entre a proteção da faixa de domínio e os requisitos de segurança operacional da rodovia - por se tratar de área tão próxima da pista, qualquer atividade inadequada nesta área pode comprometer o usuário em curso.

7.14. Por isso, no tocante a regularização da situação das faixas de domínio, imperioso se faz elencar as ocasiões de irregularidades, tal qual, as ações competentes de regularização. Primeiro, constituem irregularidades da faixa de domínio (art. 104, § 1º):

- I – a existência de trechos com largura da faixa de domínio incompatível com a necessidade rodoviária;
- II – a existência de ocupações que tragam riscos à segurança viária ou dos lindeiros; e
- III – a ocupação da via principal por edificações, acessos ou infraestrutura de característica urbanas, excetuado os segmentos com via marginal;

7.15. Já as ações aptas à regularização das faixas de domínio, dentre outras providências cabíveis, devem, sobretudo, incluir (art. 104, § 2º):

- I – a realização de estudo técnico para identificação e justificativa da necessidade de ajustes nos limites;
- II – a realização de busca documental em variadas fontes para obtenção de referências técnicas para as características não conhecidas do histórico da rodovia;
- III – a pesquisa por matrículas e limites de propriedades lindeiras;
- IV – a realização de estudo técnico para locação dos elementos necessários para a operação rodoviária;
- V – a elaboração de projeto de situação da faixa de domínio rodoviária;
- VI – o georreferenciamento de vértices da faixa de domínio;
- VII – a notificação dos Municípios e dos cartórios cujas jurisdições as rodovias estejam inseridas para comunicação dos limites da faixa de domínio e de irregularidades;
- VIII – a realização de desapropriações;
- IX – a oficialização de registro das áreas efetivamente ocupadas por apossamento;
- X – a realização de procedimento de reconhecimento de faixa de domínio existente conforme normativo do DNIT;
- XI – a promoção ou atualização de registros públicos referentes à faixa de domínio;
- XII – a desocupação de áreas da faixa de domínio por via administrativa ou judicial.

7.16. Quanto à eficiência das referidas ações aplicadas por parte da concessionária e reproduzidas no relatório anual de desapropriações e desocupações, caberá à ANTT, se entende a necessidade de outras ações complementares, se manifestar determinando novas providências.

7.17. Já com o fim de solucionar os problemas afetos às ocupações irregulares na faixa de domínio, esta proposta de segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias inova ao sugerir um Programa de Realocação de Ocupações, apresentando as diretrizes, o regramento e um plano de ação destinado a assegurar os direitos sociais à famílias de baixa renda estabelecidas na faixa de domínio. A regulamentação do Programa de Realocação de Ocupações, teve por alicerce a Instrução Normativa nº 45, de 16 de agosto de 2021, e a Instrução de Serviço nº 03, de 4 de janeiro de 2019, do DNIT, e propôs ações de iniciativas do Poder Público e da concessionária, destinadas a assegurar, sobretudo, o direito social de habitação às pessoas em situação de vulnerabilidade social.

7.18. Assim, invoca a proposta de normativo, que, constatada a pluralidade ou a concentração de ocupações irregulares de uso residencial por famílias de baixa renda na faixa de domínio, a concessionária pode propor à ANTT, a implementação do programa de realocação de ocupações. O programa de realocação de ocupações contempla soluções dos problemas afetos à habitação, podendo abranger a transferência direta de valores suficientes para aquisição ou aluguel de imóvel ou provimento de moradia, a qualquer título, em favor dos beneficiários. Desta forma, resta estipulado na norma que a concessionária deve assumir o risco pela execução do programa de realocação de ocupações.

7.19. De fato, para a implementação do programa, imprescindível que a concessionária apresente à Superintendência competente, no prazo de 60 dias, requerimento contendo as seguintes informações obrigatórias:

I - a descrição da área abrangida pela intervenção;

II - o cadastramento dos imóveis que ocupam irregularmente a faixa de domínio e das famílias que serão contempladas;

III - as medidas que serão adotadas em relação às famílias contempladas, acompanhadas do orçamento, ainda que sob a forma de estimativa;

IV - a manifestação da respectiva comissão tripartite de rodovia concedida, se houver, em caráter não vinculante.

7.20. Logo, é essencial enfatizar que inexistente abertura para este programa, se os poderes públicos locais não estiverem já executando um programa social de realocação de famílias. De fato, o enfrentamento deste tipo de questão exige o alimento de mais esferas de poder, que tenham conhecimento do problema e ações voltadas a resolvê-lo. Somente com este cenário que se pode conceber uma ação do gestor privado da rodovia federal direcionada a atuar mais diretamente no vértice que afeta aos usuários.

7.21. Assim, uma vez apresentado o requerimento de implementação de programa de realocação de ocupações, a concessionária deve, ainda, adotar as providências necessárias à preservação do estado da faixa de domínio e a mitigação do risco de novas ocupações irregulares, não sendo cabível ampliação para outros imóveis e famílias que não forem cadastradas e contempladas no requerimento. Por sua vez, a Superintendência competente, deve, em igual prazo: i) determinar a realização de ajustes e correções, em caso de incompletude ou desconformidade do requerimento; ii) informar a ausência de interesse na realização do programa; iii) submeter para Diretoria proposta de autorização do programa.

7.22. No caso de reapresentação do requerimento, a norma estipula o prazo de 30 dias para a correção, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da Superintendência competente, ou, outro prazo indicado pelo setor. A implementação do programa de realocação de ocupações será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, mediante prestação de contas, salvo se já contemplada na equação econômico-financeira do contrato de concessão. Esta recomposição ocorrerá em revisão extraordinária até o quarto ano da concessão ou, superado este prazo, em revisão quinquenal, conforme restará disciplinado na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Em caso de comprovação de fraude, reprovação ou glosas na prestação de contas, deve a Diretoria revisar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

7.23. Transcorre-se o presente capítulo para o tema alusivo à regularização de acessos no âmbito da faixa de domínio, disposto na subseção V. Sobre a regularização de acessos do sistema rodoviário, vale reputar o dever de a concessionária cumprir as normas e as diretrizes técnicas já expedidas pela ANTT e DNIT, no que se refere à matéria.

7.24. Assim, a concessionária deve, até o final do segundo ano de concessão, informar à Unidade Regional as ações relativas à regularização dos acessos nas faixas de domínio das rodovias, promovendo, até duas notificações extrajudiciais ao terceiro, para que este, providencie a regularização às suas expensas. No caso de ausência de ações relativas à regularização dos acessos por parte dos lindeiros, mesmo contando com auxílio técnico da concessionária, e verificado os riscos à segurança, à fluidez, e à operação da rodovia, medidas judiciais serão cabíveis.

7.25. No que se refere ao termo de anuência de retificação de área, descrito na Subseção VI do capítulo em referência, o terceiro interessado deve requerer à concessionária o reconhecimento de limites de áreas necessárias à regularização ou a atualização cadastral de imóvel lindeiro à faixa de domínio. Sendo indeferido o pedido, explica o normativo que o terceiro pode apresentar igual pedido, à

Superintendência competente. No prazo de 30 dias a concessionária, ou, se for o caso, a Superintendência competente emitirá termo de anuência de retificação de área, notificando o requerente da emissão do documento.

7.26. Por derradeiro, a Seção IV conclui o capítulo, com o tópico sobre a remoção de interferências nas obras e serviços previstos na concessão. Em regra, a concessionária e o terceiro interessado celebram Contrato de Permissão Especial de Uso, que outorga uma autorização de uso de bem público e indica as responsabilidades das partes no estabelecimento e na retirada da intervenção e os ônus para remoção ou realocação de interferências. Cabe assentar que a ausência regulatória e específica, assim como, a indefinição de regras claras quanto aos procedimentos para identificação e atribuição de responsabilidades destas remoções de interferências, podem implicar em atrasos na execução das obras.

7.27. À vista disso, o normativo propõe que a concessionária seja responsável pelas providências e custos associados à remoção das interferências existentes no Sistema Rodoviário, sendo remunerado sempre que o CPEU indicar que a responsabilidade atribuída ao Poder Concedente, ou quando não houver CPEU correspondente à remoção da interferência.

7.28. Assim, a norma do RCR 2 vai alocar à concessionária, os custos associados às remoção de interferências para a execução das obras e serviços objetos do contrato de concessão. Porém, nos casos, em que as remoção ou realocação de interferências estejam irregulares na faixa de domínio, ou quando o terceiro não tenha responsabilidade contratual pela sua remoção ou realocação, a concessionária será compensada, mediante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão subsequente à aceitação da prestação de contas. De igual modo, caso fique comprovado que a interferência precede a assinatura do contrato de concessão, a concessionária fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, se não for ressarcida pelo terceiro interessado. Por evidente que incide aqui uma obrigação de a concessionária buscar ativamente o terceiro e apurar a sua impossibilidade, demonstrando isso de maneira cabal à Agência.

## 8. **CAPÍTULO V - ACOMPANHAMENTO AMBIENTAL E AUTORIZAÇÕES GOVERNAMENTAIS**

8.1. O Capítulo V versa sobre o acompanhamento ambiental e as autorizações governamentais. Reforça-se na proposta de normativo o dever de observância da legislação ambiental vigente por parte da concessionária, que deve ser vincular a todas as ações necessárias para cumprir estes preceitos. Por isso, recai sobre esta o dever de obtenção, renovação e manter em vigência todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da concessão. Para tanto, há de considerar nos prazos para execução de obras e serviços o tempo necessário para expedição da licença e das autorizações pelas autoridades competentes. Isso significa que as peculiaridades dos trâmites dos agentes ambientais deve estar devidamente prevista na linha de produção da indústria rodoviária pela concessionária, não representando isso qualquer empecilho hábil a justificar atraso na entrega de obras e oferecimento de serviços.

8.2. A fim de se obter a regularização ambiental da rodovia, a concessionária em até 1 mês, contado da assinatura do contrato de concessão, diligenciará a transferência de titularidade dos processos, das licenças e autorizações ambientais existentes, termos de compromisso de regularização ambiental e licenças de operação, assim como dará início a novos procedimentos de licenciamento ambiental, de forma compatível com os prazos de execução previstos no contrato de concessão, arcando com as despesas e custos correspondentes.

8.3. Por sua vez, resta a cargo do contrato de concessão a alocação positiva de responsabilidade da concessionária quanto às obtenções e providências exigidas pelos Órgãos ambientais competentes, arcando, conforme o caso, com as despesas e os custos correspondentes, bem como com o implemento das condicionantes existentes e as que vierem a ser exigidas pelos setores ambientais responsáveis. Também resta a cargo do termo contratual a previsão de verba para licenciamento e condicionantes ambientais, para os casos em que o projeto para a infraestrutura específica não suporta o ônus dessas despesas, valendo que o Poder Público supra tais custos. Repise-se que os custos e encargos decorrentes da imposição de penalidades por descumprimento de exigências contidas na legislação ambiental e das cláusulas estabelecidas em termos de ajustamento de conduta e termos de compromisso, serão assumidos integralmente pela concessionária, não sendo cabível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

8.4. Ademais, anote-se que no 6º mês da assunção da rodovia deve a concessionária submeter à ANTT:

- I - Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR),
- II - Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, e
- III - Levantamento de passivos ambientais.

8.5. Cumpre destacar que tais planos e levantamentos devem seguir à risca as normas da ANTT, da ABNT, do DNIT, do CONTRAN e demais normativos vigentes, além das orientações dos órgãos ambientais com jurisdição sobre o trecho concedido. Ainda devem os referidos planos serem revisitados recorrentemente, com vistas à manutenção de sua atualidade. No caso do levantamento de passivos ambientais, deve-se guardar sua relação com o termo de arrolamento e transferência de bens, merecendo inclusão de informação que ainda não tenham sido neste atualizadas. Desta forma, estrutura-se um arcabouço das condições ambientais da via, essencial para a sua gestão.

8.6. Por fim, o dever de encaminhar informações, pelo relatório de acompanhamento socioambiental, também resta previsto, com o fim de dar conhecimento à Agência sobre os aspectos ambientais relacionados às obras e serviços de recuperação, melhoramento, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço. Cuida-se de informação estratégica para a compreensão do corpo técnico acerca das dificuldades encontradas pelo gestor privado para a execução das obras e serviços previstos no contrato. Prevê-se, ainda, que regulamentação alusiva ao relatório de acompanhamento socioambiental, com todas as informações relativas aos aspectos ambientais dos serviços e obras previstos e executados no sistema rodoviário, restará disciplinada em Portaria da Superintendência competente.

## 9. **CAPÍTULO VI - EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS PELA CONCESSIONÁRIA**

9.1. Outro tema de extrema relevância decorre DA execução de obras e serviços pela concessionária, tendo em vista as obrigações relacionadas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e as respectivas fases de trabalhos da concessão (trabalhos iniciais, de recuperação e de conservação e manutenção), bem caracterizados no curso da gestão da infraestrutura. Em cada uma destas fases incidem especificações técnicas, os parâmetros de desempenho, os prazos peculiares, além das demais exigências estabelecidas no contrato de concessão e normativos aplicáveis à exploração da infraestrutura rodoviária (vide Seção I).

9.2. Na execução das obras e serviço, a particularidade normativa evidencia-se na possibilidade de contratação de terceiros, por conta e risco da concessionária, a quem cabe responder por todos os encargos e reflexos advindos da referida contratação, sejam eles, trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais (vide Seção II). Assim, a proposta normativa da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias indica que os contratos entre a concessionária e terceiros reger-se-ão por normas de direito privado, não se estabelecendo relação de qualquer natureza, entre os terceiros e a Agência ou o Poder Concedente. Não obstante, nos referidos contratos conterem cláusulas de sub-rogação à ANTT ou a quem esta indicar, tal prerrogativa não exime a concessionária do cumprimento, total ou parcial de suas obrigações ou mesmo, acarreta ao Poder Público qualquer responsabilidade nesta seara. Trata-se de regra que reconhece a utilização de serviços terceirizados pela concessionária, sem que isso, no entanto, venha a significar qualquer enlace entre os subcontratados com a Administração Pública. Pertinente apontar que para a contratação de obras não previstas inicialmente no contrato de concessão, a concessionária deve realizar processo competitivo, matéria que será melhor discutida a seguir, quando se examinar a Seção IX deste capítulo.

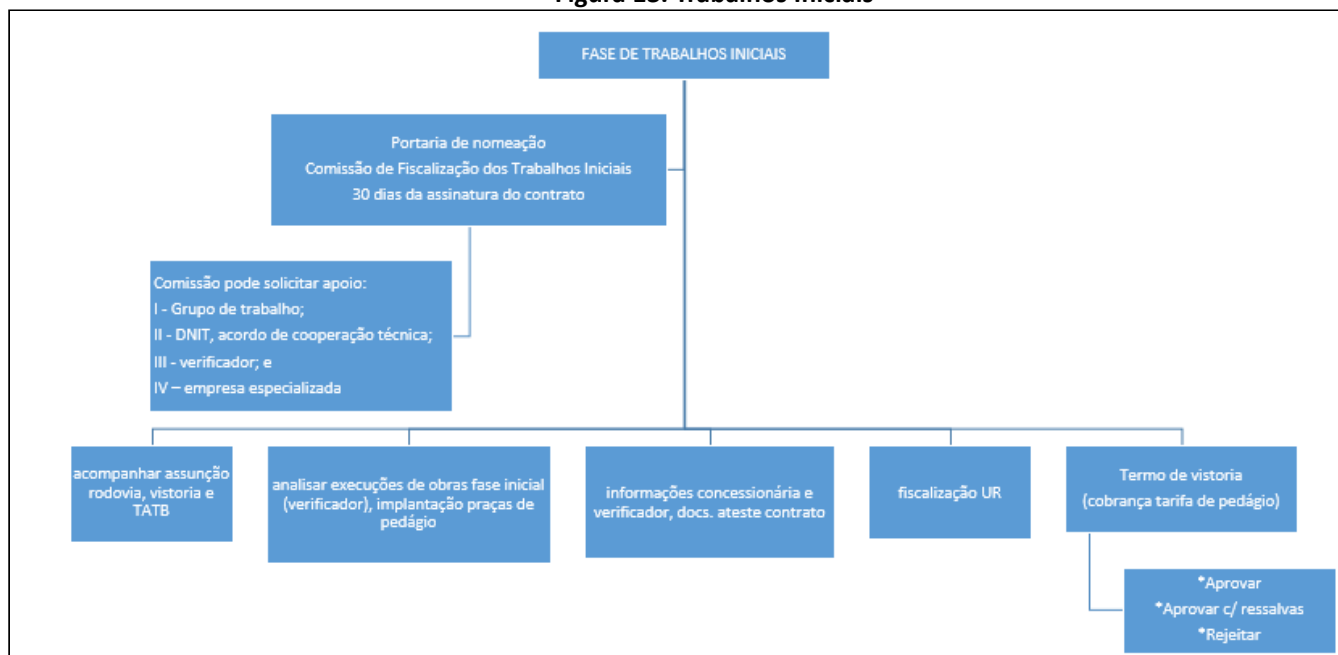
9.3. Passemos para análise das fases contratuais de execução de obras e serviços pela concessionária.

9.4. A fase trabalhos iniciais constitui obrigações cujo escopo, especificações técnicas e parâmetros de desempenho serão estabelecidos pelo contrato de concessão e as obrigações desta fase estarão condicionadas a entrega pela concessionária, até o 3º mês contado da data de assunção, dos seguintes documentos: (i) relatório de riscos iminentes e tráfego da rodovia; (ii) cadastro inicial da rodovia; (iii) plano de ação dos trabalhos iniciais; (iv) relatório de operações.

9.5. Na fase inicial, a norma disciplina prazo de 30 dias da realização da licitação, para ser designado comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais pela Superintendência competente, composta

por no mínimo, 3 servidores para as competentes ações descritas na figura abaixo, senão vejamos:

**Figura 13. Trabalhos Iniciais**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 133. Em até 30 (trinta) dias da realização da licitação da concessão, a Superintendência competente designará por Portaria a comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais.

§ 1º A comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais será composta de pelo menos 3 (três) servidores, sendo um desses designado como seu coordenador.

§ 2º A comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais será competente para:

I – acompanhar a assunção da rodovia pela concessionária, mediante vistorias conjuntas e instrução da lavratura do termo de arrolamento e transferência de bens;

II – acompanhar e analisar a execução das obrigações da fase de trabalhos iniciais, de implantação das praças de pedágio e demais condicionantes para autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio, com apoio do verificador e da Superintendência competente;

III – solicitar à concessionária e ao verificador informações e documentos necessários ao ateste do cumprimento dos requisitos contratuais relativos à fase de trabalhos iniciais, à implantação das praças de pedágio e às demais condicionantes para autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio;

IV – aplicar termo de registro de ocorrência ou auto de infração em caso de descumprimento de parâmetros de desempenho exigíveis na fase de trabalhos iniciais, sem prejuízo da fiscalização realizada pela Unidade Regional;

V – emitir termo de vistoria dos trabalhos iniciais, recomendando aprovação, aprovação com ressalvas ou rejeição para autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio.

§ 3º A comissão de fiscalização dos trabalhos iniciais poderá solicitar, pelo tempo que durarem as atividades, o apoio técnico, quando houver:

I – de grupo de trabalho, constituído no âmbito da Superintendência competente, em especial para análise documental;

II – do DNIT, por meio de acordo de cooperação técnica;

III – do verificador; e

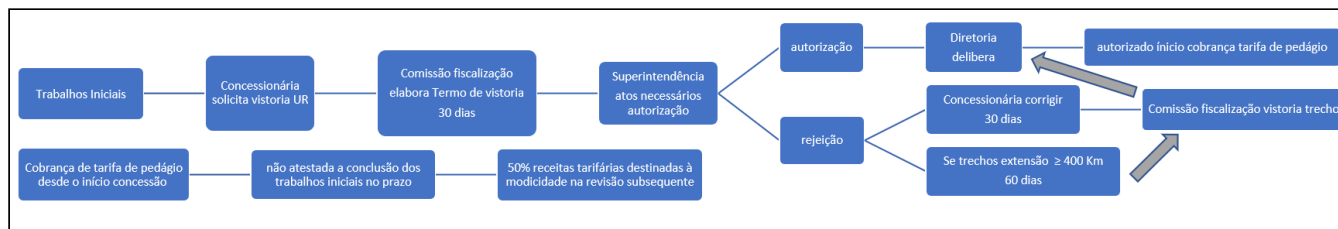
IV – de empresa especializada, contratada para esta finalidade.

§ 4º Dos atos da comissão de fiscalização, caberá recurso à Superintendência competente.

9.6. A conclusão dos trabalhos iniciais e a autorização da cobrança da tarifa de pedágio, mediante solicitação prévia da concessionária, serão atestadas e remetidas à Superintendência competente, por meio de termo de vistoria emitido pela comissão de fiscalização, nos seguintes moldes:

**Figura 14. Trabalhos Iniciais e começo da cobrança tarifa**





Fonte: Elaboração própria\*

\*Os fluxogramas resumiram os seguintes artigos da norma:

Art. 134. A conclusão dos trabalhos iniciais e a implantação das condições para a cobrança de tarifa pedágio, de acordo com o estabelecido no contrato de concessão serão atestadas, mediante solicitação prévia da concessionária, por meio de termo de vistoria emitido pela comissão de fiscalização em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

Parágrafo único. O termo de vistoria será remetido para a Superintendência competente para adoção dos atos necessários à autorização do início da cobrança da tarifa de pedágio pela Diretoria, caso atendidos os requisitos do contrato de concessão.

Art. 135. A conclusão da fase de trabalhos iniciais deverá abranger todas as obrigações previstas no contrato de concessão, não sendo permitido o fracionamento da entrega de obrigações, salvo disposição do contrato de concessão em sentido diverso.

Parágrafo único. Admitido o fracionamento da entrega de obrigações pelo contrato de concessão, a concessionária não poderá comunicar a conclusão de uma fração antes de emitido o termo de vistoria pela comissão de fiscalização relativo à fração anterior, de modo a não coexistirem mais de uma vistoria concomitantemente.

Art. 136. Na hipótese de as obras e serviços que compõem a fase de trabalhos iniciais não atenderem ao estabelecido no contrato de concessão, a comissão de fiscalização emitirá termo de vistoria, discriminando as inconsistências observadas.

§ 1º A Superintendência competente dará conhecimento do termo de vistoria à concessionária, comunicando a rejeição do recebimento dos trabalhos iniciais, por meio de manifestação fundamentada.

§ 2º Se a concessionária comunicar a conclusão do saneamento das inconsistências em até 30 (trinta) dias, contados do recebimento do termo de vistoria, a comissão de fiscalização realizará vistoria sobre as inconsistências anteriormente indicadas e de eventuais novas, cuja correção seja indispensável à segurança viária.

§ 3º O prazo de que trata o § 2º será de 60 (sessenta) dias, para vistorias em trechos com extensão superior a 400 (quatrocentos) quilômetros.

§ 4º Superados os prazos de comunicação de que tratam os §§ 2º e 3º, a comissão de fiscalização vistoriará a integralidade dos elementos e das obrigações que compõem os trabalhos iniciais.

§ 5º Caso haja cobrança de tarifa de pedágio desde o início da concessão e não sendo atestada a conclusão das obrigações até o término do prazo contratual da fase de trabalhos iniciais, metade das receitas tarifárias auferidas após este termo será revertida à modicidade tarifária na revisão subsequente.

Art. 137. Aplica-se o disposto nesta seção, no que couber, à aprovação de reclassificação tarifária condicionada à conclusão de obras pela concessionária.

9.7. Quanto ao presente tópico, ainda, vale lembrar que vem sendo elaborado, no âmbito dos Processos nº 50500.024257/2021-27 e nº 50500.031039/2021-49, a elaboração do Manual de Trabalhos Iniciais, com fundamento no art. 22, V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e nos arts. 38, I e II e 120, IV, do Anexo único da Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020 (Regimento Interno da ANTT – RIANTT). A proposta de Manual, que nasce do Grupo de Trabalho nomeado pela Portaria nº 90/SUROD, de 24 de março de 2021, tem caráter vinculante para a ANTT e de recomendação para as concessionárias. Entre seus atributos, é de se salientar a identificação das normas que devem ser observadas e padrões estabelecidos para a entrega dos trabalhos iniciais. Atualmente, este processo, que já passou pela Reunião Participativa nº 2/2021 e pela Tomada de Subsídios nº 4/2021, está sob análise da PF-ANTT, antes de seguir para a deliberação da Diretoria-Colegiada.

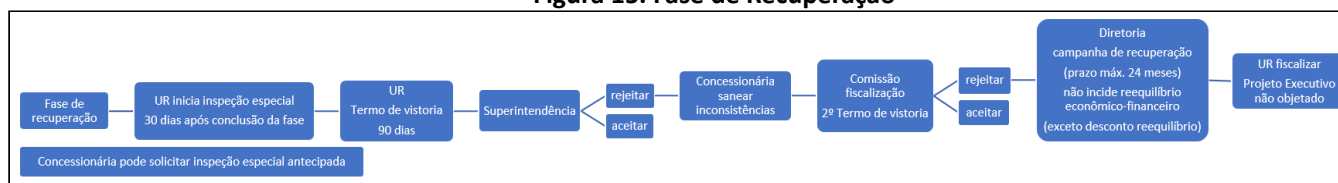
9.8. Ato contínuo, a Subseção II da Seção III traz a fase de recuperação, que constitui obrigações imprescindíveis à operação do sistema rodoviário, inclusive de cunho estrutural, relativos a pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do sistema rodoviário. Note-se que, assim como no caso dos trabalhos iniciais, o escopo e as especificações técnicas e de desempenho são estabelecidos no contrato de concessão, conforme as peculiaridades da infraestrutura. Não obstante, também se identificam para estes casos regras gerais que podem ser abarcadas no RCR. Uma inovação

normativa de destaque para esta fase reside na previsão da colaboração do verificador como apoio para aferição das execuções das obrigações da recuperação. De outra forma, consigna-se que sua fiscalização da fase será realizada pela Unidade Regional, observadas as diretrizes da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias e o disposto em manual de procedimentos aprovado pela ANTT, que deve seguir a mesma dinâmica de elaboração aplicada para os trabalhos iniciais.

9.9. Com efeito, após a conclusão da fase de recuperação, a Unidade Regional em até 1 mês, com apoio do verificador, iniciará a inspeção especial sobre o cumprimento das obrigações da fase de recuperação, podendo emitir até dois termos de vistoria pela rejeição e saneamento das inconsistências, que, conseqüentemente, encadeará na realização de campanha de recuperação a ser determinada pela Diretoria, durante o prazo máximo de 24 meses, sem direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. O racional por trás desta campanha reside em uma reparação rápida ao usuário da rodovia, que pagou a tarifa, pela inexecução dos trabalhos, na forma como pactuada com o Poder Público. Seu fundamento reside não só no dever de boa-fé contratual, que necessariamente está aderido aos contratos públicos, mas ainda as obrigações decursivas dos arts. 6º e 7º Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

9.10. Veja-se abaixo o modelo esperado para a fase de recuperação:

**Figura 15. Fase de Recuperação**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 139. Em até 1 (um) mês após a conclusão da fase de recuperação, conforme cronograma previsto no contrato de concessão, a Unidade Regional iniciará, com apoio do verificador, inspeção especial sobre o cumprimento das obrigações da fase de recuperação.

Parágrafo único. Mediante solicitação da concessionária, a inspeção especial poderá ser realizada antecipadamente, se demonstrada a conclusão da fase de recuperação.

Art. 140. A conclusão da fase de recuperação de acordo com o estabelecido no contrato de concessão será atestada por meio de termo de vistoria emitido pela Unidade Regional em até 90 (noventa) dias, contados da data de início da inspeção especial ou do recebimento da solicitação da vistoria.

Parágrafo único. A antecipação ou o atraso na conclusão da fase de recuperação acarretará a aplicação de fator de reequilíbrio, sem prejuízo de aplicação, até o limite de 12 (doze) meses para mais ou para menos, de fator tarifário de produtividade, caso incidente na hipótese, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Art. 141. Não será permitido o fracionamento da entrega de obrigações ao final da fase de recuperação.

Art. 142. Na hipótese de as obras e serviços da fase de recuperação não atenderem ao estabelecido no contrato de concessão, a Unidade Regional emitirá termo de vistoria, discriminando as inconsistências observadas, sem prejuízo da aplicação de fatores tarifários e da penalidade cabíveis.

§ 1º A Superintendência competente dará conhecimento do termo de vistoria à concessionária, comunicando a rejeição do recebimento da fase de recuperação.

§ 2º Após a comunicação da conclusão do saneamento das inconsistências pela concessionária, a Unidade Regional realizará vistoria exclusivamente sobre as inconsistências anteriormente indicadas e de eventuais novas inconsistências cuja correção seja indispensável à segurança viária.

§ 3º Se o segundo termo de vistoria opinar pela rejeição da fase de recuperação, a Diretoria determinará a realização de campanha de recuperação pela concessionária nos elementos e trechos em que os requisitos contratuais não foram atendidos.

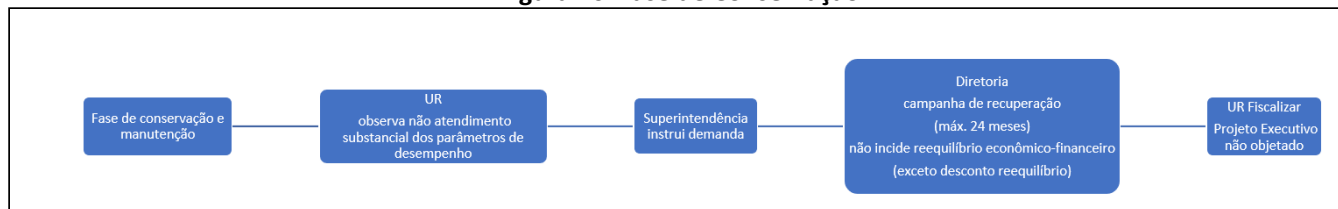
§ 4º A campanha de recuperação deverá ser concluída no prazo definido pela Diretoria, observado o prazo máximo de 24 (vinte e quatro) meses, e sua realização não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, excetuada a aplicação do desconto de reequilíbrio.

§ 5º A campanha de recuperação será fiscalizada pela Unidade Regional, na forma desta Seção, com base em projeto executivo apresentado pela concessionária e não objetado pela Superintendência competente.

9.11. Já na fase de conservação e manutenção (Subseção III da Seção III), se prevê, de igual modo, a possibilidade da designação de campanha de recuperação determinada pela Diretoria, em período máximo de 24 meses, sem prejuízo da aplicação das penalidades cabíveis, nos termos da quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias e Manual de procedimentos aprovado pela ANTT. A fiscalização desta fase segue a mesma dinâmica da anterior, reconhecendo-se a continuidade lógica dos trabalhos de gestão contínua de obras e operações pela concessionária, para atendimento das especificações e dos parâmetros ditados pelo contrato.

9.12. Veja-se fluxo proposto abaixo:

**Figura 16. Fase de Conservação**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 143. O contrato de concessão estabelecerá o escopo, os parâmetros técnicos e de desempenho das obras e dos serviços a serem executados pela concessionária na fase de conservação e manutenção.

Parágrafo único. A fiscalização da fase de conservação e manutenção observará o disposto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias e em manual de procedimentos aprovado pela ANTT e será realizada pela Unidade Regional.

Art. 144. Na hipótese de não atendimento substancial ou reiterado dos parâmetros de desempenho previstos no contrato de concessão durante a fase de conservação e manutenção, a Diretoria poderá determinar a realização de campanha de recuperação pela concessionária para o atingimento dos parâmetros nos trechos em que os requisitos contratuais não foram atendidos, sem prejuízo da aplicação dos instrumentos de preservação do equilíbrio econômico-financeiro e das penalidades cabíveis.

§ 1º A campanha de recuperação deverá ser concluída no prazo definido pela Diretoria, observado o período máximo de 24 (vinte e quatro) meses, e sua realização não ensejará recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

§ 2º A campanha de recuperação será fiscalizada pela Unidade Regional, com base em projeto executivo apresentado pela concessionária e não objetado pela Superintendência competente.

9.13. Na Seção IV são dispostos os requisitos gerais para a execução de obras obrigatórias. Assim, rememora-se a obrigatoriedade da fidelidade das obras ao projeto executivo e à autorização de início pela Superintendência. Para a obtenção de tal autorização, deve-se observar: i) a contratação dos respectivos seguros, que será objeto de aprimoramento e discussão na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, ii) a emissão ou transferência da titularidade da licença ambiental em nome da concessionária, e, iii) a validação do cronograma de execução da obra, conforme matérias a ser mencionada na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Estes elementos são requisitos mínimos para que a execução das obras transcorra com a previsibilidade necessária e devido acatamento do contrato de concessão.

9.14. Ainda se preocupou, na norma, em visualizar a possibilidade de antecipação da obra, que só trará efeitos econômicos positivos à concessionária, caso seja aprovada pela Diretoria. O conceito aqui não é inibir a execução acelerada, que inclusive traz benefícios à operação rodoviária, mas sim trazer a validação para a antecipação da cobrança aos usuários, legitimação que se faz necessária.

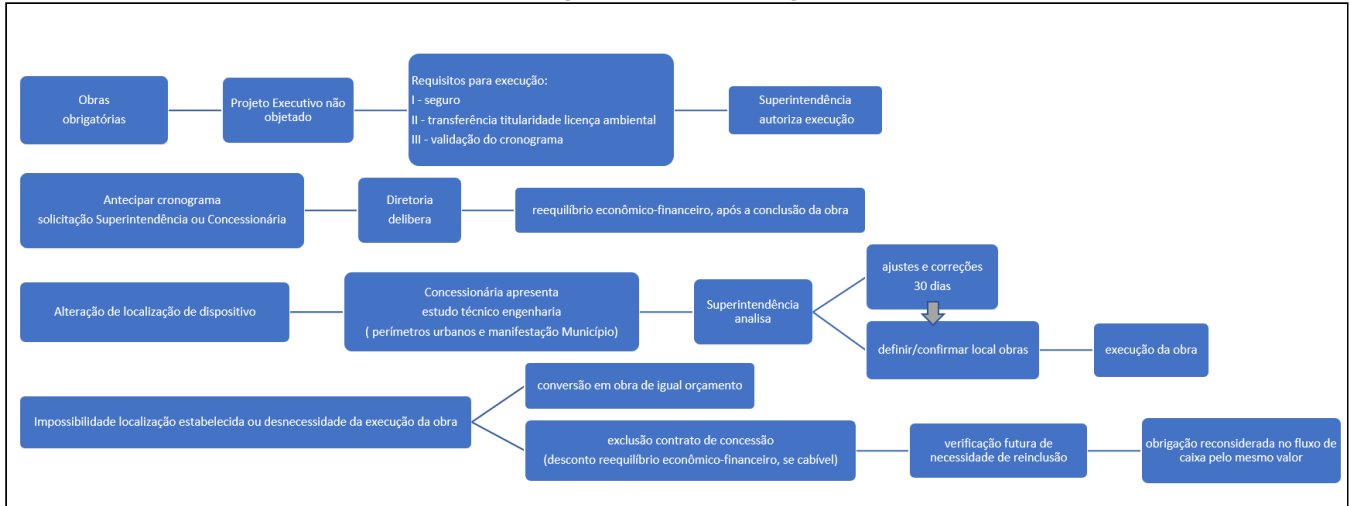
9.15. Também são por esta proposta atualizadas das obrigações dispostas nos arts. 8º e 9º da Resolução nº 1.187/2004, quanto ao posicionamento da placa indicativa da obra no sítio e à disponibilização do projeto executivo e documentação complementa aos fiscais da ANTT que comparecerem *in loco* para eventual inspeção da obra. A preocupação reside em manter os elementos relevantes hoje utilizados para a fiscalização de campo.

9.16. Quanto à definição ou alteração de concepção e localização das obras obrigatórias, compete à Superintendência, de ofício ou a requerimento da concessionária, precedida de estudo técnico de engenharia, definir o local de execução de investimentos, quando o contrato de concessão previr quantitativos sem estabelecer sua localização. Ocasão esta, em que, ainda, será assegurada a

manifestação da concessionária sobre o local indicado. Destarte, se a solicitação de alteração de localização de obra obrigatória, for procedente do Poder Público, ensejará a recomposição do reequilíbrio econômico, na revisão subsequente.

9.17. Nos casos em que se verificar a impossibilidade do cumprimento da localização determinada no contrato ou se verificar a não necessidade de sua execução, a obrigação em referência será convertida em outra obra necessária para a infraestrutura rodoviária de interesse dos usuários, considerando orçamento do mesmo valor, ou, será excluída do PER, sem prejuízo da aplicação do desconto de reequilíbrio. Vide elementos abaixo:

**Figura 17. Obras Obrigatórias**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 145. A concessionária deverá executar as obras obrigatórias de acordo com o projeto executivo apresentado, após autorização da Superintendência competente.

§ 1º A execução das obras e serviços somente poderá iniciar após:

I - a contratação do respectivo seguro, nos termos da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias;

II - a emissão ou transferência da titularidade da licença ambiental em nome da concessionária; e

III - validação do cronograma de execução da obra, conforme definido na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 2º Caso a titularidade da licença ambiental ou autorização ambiental, conforme o caso, esteja em nome de entidade do Poder Concedente, o início de execução de obras poderá ocorrer com a anuência do titular da licença.

Art. 146. A antecipação da execução do cronograma previsto no contrato de concessão, no interesse da ANTT ou a requerimento da concessionária, deverá ser precedida de deliberação da Diretoria, com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro após a conclusão da obra, na forma da terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Parágrafo único. A antecipação da execução do cronograma previsto no contrato de concessão sem autorização da Diretoria poderá ser promovida por conta e risco da concessionária, não sendo cabível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 147. A concessionária deverá manter em local visível aos usuários placa indicativa com breve descrição da obra durante a sua execução, contendo informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária.

Art. 148. A concessionária deverá manter no local da obra uma via física ou digital completa do projeto executivo não objetado pela ANTT, além da cópia da anotação de responsabilidade técnica, licença ambiental e outras autorizações governamentais e demais documentos correlatos, para consulta da fiscalização.

Art. 149. A definição ou alteração de concepção e localização de dispositivo previsto no contrato de concessão será precedida de estudo técnico de engenharia da concessionária, que apresente todos os elementos e as justificativas pertinentes.

§ 1º Em caso de incompletude do estudo técnico ou sua desconformidade com o contrato de concessão ou normativos vigentes, a Superintendência competente pode determinar, fundamentadamente, a realização de ajustes e correções.

§ 2º A concessionária disporá do prazo de 30 (trinta) dias para reapresentar o estudo técnico revisado, em caso de determinação de diligência, contado do recebimento da notificação da ANTT, ou outro prazo indicado pela Superintendência competente.

§ 3º Em perímetros urbanos, a concessionária deverá contemplar no estudo a manifestação do setor técnico do poder público municipal, que deverá se basear no plano diretor, nos termos da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, ou plano de mobilidade urbana, nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 4º Competirá à Superintendência competente, de ofício ou a requerimento da concessionária, definir o local de execução de investimentos quando o contrato de concessão prever quantitativos sem estabelecer sua localização, assegurada a manifestação da concessionária sobre o local indicado.

§ 5º Quando o contrato trouxer localização predefinida de obra obrigatória e ficar estabelecida sua impossibilidade ou a não necessidade de sua execução, a obrigação decorrente deverá ser:

I - convertida em outra obra necessária para a infraestrutura rodoviária, de interesse dos usuários, considerando orçamento do mesmo valor; ou

II - excluída do contrato de concessão, sem prejuízo da aplicação do desconto de reequilíbrio, se cabível.

§ 6º Excluída a obra do contrato de concessão, sendo verificada futuramente a necessidade de sua reinclusão, ainda que em outro local, a obrigação será considerada no fluxo de caixa pelo mesmo valor.

9.18. Na sequência, foram versadas na Seção V as obras de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço. Salienta-se que as obras de manutenção de nível de serviço correspondem às obras e serviços de ampliação da capacidade do sistema rodoviário condicionadas ao volume de tráfego, cuja execução depende do atingimento de gatilho de investimentos, conforme medição por equipamentos sensoramento de tráfego.

9.19. A localização, a especificação dos equipamentos e os procedimentos para medição do gatilho de investimento serão propostos pela concessionária para análise da Superintendência competente, cuja não objeção poderá contar com apoio do verificador, observado o critério de maior representatividade do trecho homogêneo. A dialética se faz importante para melhor identificar a localização da medição, que possa revelar de maneira mais acurada os pontos relevantes de tráfego a balizarem os gatilhos. Como a dinâmica importa em ampliação da infraestrutura, limita-se a sua realização até o quinta ano antes do término da concessão, uma vez que a amortização completa do investimento após este período se mostra improvável. Ainda se previu a possibilidade de alteração do ponto de medição ao longo do prazo da concessão, com a finalidade de buscar a maior representatividade da medição, ação esta de modificação que não será ressarcida ao concessionário, dado seu interesse na baliza de tráfego.

9.20. Contudo, quando as obras de ampliação de capacidade implicarem, necessariamente, na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, este investimento decorrente do atingimento do gatilho ainda dependerá da chancela da Diretoria para operar seus efeitos econômicos. Novamente aqui o compromisso de que impactos tarifários sejam avaliados pelo degrau superior da Agência, enquanto compromisso público com o justo valor do serviço oferecido. Considerado eventual interesse de política pública de maior amplitude na região, a ANTT poderá consultar o Poder Concedente acerca da conveniência e oportunidade de realizar essa ampliação, que terá impactos financeiros, como forma a buscar mais sinergias para a obra, dividindo o repasse aos usuários da rodovia.

9.21. Sobre as obras de manutenção de nível de serviço, terão estas incidência após as obras de ampliação de capacidade dos respectivos trechos homogêneos, mesmo que o gatilho de investimentos seja atingido anteriormente. A lógica deste dispositivo se revela na composição racional dos investimentos, uma vez que se ambos forem atingidos num mesmo período, faz mais sentido implementar a ampliação da capacidade que a obra do gatilho, geralmente menos estruturante que a outra. De fato, ao gestor público cabe orientar, dentro de uma gama de possibilidades de investimentos cadentes, aquele que trará melhores condições aos usuários, sem que este seja onerado com duas obras que se mostrariam, muito provavelmente, descabidas de execução na mesma janela de tempo. Por isso que a obra de ampliação de capacidade prefere a do gatilho.

9.22. Ademais, a norma fixa a sua preferência pelos retornos em desnível, bastante mais seguros que aqueles colocados em nível, mas não impede esta outra hipótese, para as situações em que o volume de tráfego assim permita sem prejudicar o nível de serviço. Não se quer com isso incentivar o retorno em nível, de forma alguma, que deve vir, no limite, a ser cada vez menos utilizado na engenharia rodoviária, em razão dos riscos que traz à segurança operacional. Mas ainda há de se reconhecer que, em situações

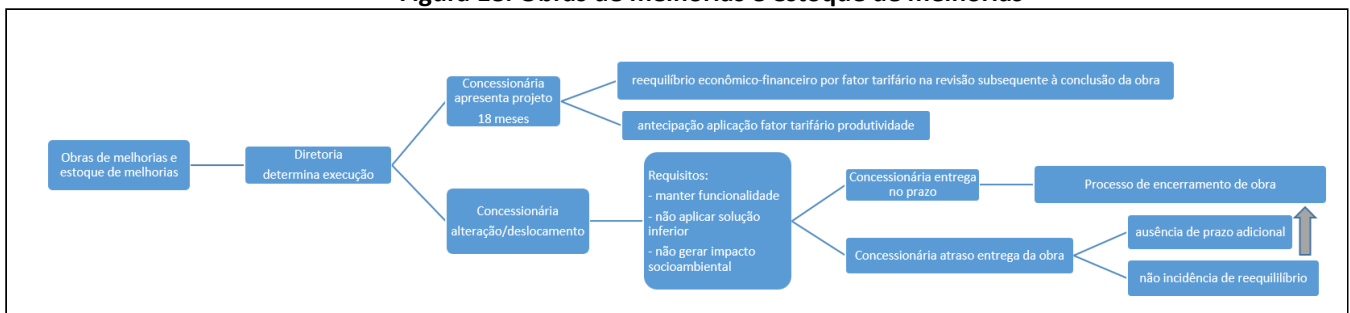
muito específicas, compõem soluções rápidas e de baixo custo aos usuários. Salienta-se que o reequilíbrio econômico-financeiro para os retornos, incluídos após a conclusão da obra, somente será operada quando houver alteração da configuração dos acessos, interseções e núcleos urbanos, portanto decorrendo de uma necessidade de ajuste do próprio projeto rodoviário.

9.23. Cumpriu à Seção VI disciplinar a respeito de obras de melhorias, realizadas com base nos estoques de melhorias, até o seu limite, conforme previsão contratual. Deve-se lembrar que o estoque de melhorias são um rol de obras previstas em contrato de concessão, mensuradas e previamente autorizadas para a execução, sempre que a Diretoria considerar pertinente. Por esse motivo, caso esgotado o limite do estoque de melhorias, a inclusão de novas obras somente poderá se dar em sede de revisão extraordinária ou quinquenal.

9.24. Dispõe a proposta de normativo que, mediante requisição da Diretoria, a execução de obras de melhorias deve constituir obrigação contratual de conclusão dentro do prazo de 18 meses contados da solicitação, cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio da aplicação de fator tarifário, aplicado na revisão subsequente à conclusão da obra, na forma prevista na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

9.25. Vale destacar que a concessionária poderá alterar o tipo de obras de melhorias ou seu deslocamento, desde que: i) mantenha a funcionalidade, ii) não seja aplicada uma solução inferior, iii) não apresentem maior impacto socioambiental. Neste ato, compete à Superintendência avaliar a alteração específica do tipo de obra de melhoria. Caso resulte em atraso no prazo de apresentação ou em reapresentação do anteprojeto ou reflita de qualquer forma na obtenção e encargos das licenças ou autorizações ambientais, a concessionária não fará jus aos prazos adicionais para entrega das obras, tampouco, à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Veja-se a figura ilustrativa abaixo:

**Figura 18. Obras de melhorias e estoque de melhorias**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 156. A inclusão de obras de melhorias será feita com base no estoque de melhorias, caso existente e até o seu limite, conforme previsto no contrato de concessão.

§ 1º A execução das obras do estoque de melhorias ocorrerá mediante requisição da Diretoria, que poderá ser realizada a qualquer momento durante a vigência do contrato de concessão.

§ 2º A requisição de execução de obra do estoque de melhorias pela ANTT constituirá obrigação contratual de conclusão dentro do prazo de 18 (dezoito) meses contados da solicitação da ANTT.

§ 3º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da execução de obras do estoque de melhorias dar-se-á por meio da aplicação de fator tarifário, aplicado na revisão subsequente à conclusão da obra de melhoria solicitada, na forma prevista no contrato de concessão e na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

Art. 157. Excedido o limite do estoque de melhorias, a inclusão de obras de melhoria ocorrerá por deliberação da Diretoria, em revisão extraordinária ou quinquenal.

Art. 158. A Superintendência competente poderá aceitar, a alteração do tipo de obra de melhoria prevista no contrato de concessão ou seu deslocamento, mediante solicitação fundamentada, desde que:

I - seja mantida a sua funcionalidade;

II - não seja aplicada uma solução inferior; e

III - que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental.

Parágrafo único. Caso a alteração prevista no **caput** resulte em atraso no prazo de apresentação ou em reapresentação do anteprojeto, ou reflita de qualquer forma na obtenção e encargos das licenças ou

autorizações ambientais necessárias, a concessionária não fará jus a prazo adicional para entrega das obras, tampouco à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Art. 159. Nas obras de melhoria de interconexão, fica vedada a adoção de rótula vazada como solução de engenharia.

Art. 160. A conclusão antecipada de obras de melhorias somente ensejará a aplicação de fator tarifário de produtividade se previamente autorizada pela Diretoria.

9.26. No tocante as obras de contornos alternativos e variantes, detalhada na Seção VII, propõe-se no normativo a obrigatoriedade da demonstração da sua vantajosidade por estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental, caso a solução de travessia urbana, prevista inicialmente no contrato de concessão, não se mostre tecnicamente adequada ou haja algum impedimento do ponto de vista socioambiental para a sua adequação. Nota-se que, até em função da impossibilidade de se prever 30 anos de obras rodoviárias nos estudos para a concessão, bem como de se impedir a criação de novos bairros ou aglomerações urbanas, que este tipo de regra é extremamente relevante para as situações de gargalos no tráfego. É admitir que inexoravelmente haverá mudanças no projeto rodoviário ao longo do tempo. Dito isso, pode a Diretoria, de ofício ou a requerimento, propor a implantação de novas vias que contornem o trecho urbano.

9.27. Sobre a matéria de contornos alternativos, cabe lembrar que no capítulo terceiro desta norma, em especial, no tópico das obras extra-PER, consta a discricionariedade da concessionária consultar de forma não vinculante o interesse do Município sobre a proposta de traçado e a assunção do trecho rodoviário a ser contornado.

9.28. Com isso, assenta-se na norma que a inclusão das obras de contorno alternativo no contrato de concessão (o que acaba por incluir alterações relevantes também) deve ser realizada no âmbito de revisões quinquenais. Assim, para subsidiar a tomada de decisão da Diretoria, a concessionária deve apresentar o EVTEA, contendo ao menos 3 propostas de traçado, e levar ao mesmo processo de participação e controle social da revisão quinquenal que avaliará a inclusão do contorno alternativo, para a validação do traçado proposto pela sociedade e autoridades locais. É de se recordar que esse ciclo será sempre precedido da aceitação do projeto funcional prévio, antes da aplicação de recursos e esforços para a elaboração do EVTEA.

9.29. No caso de aceitação da inclusão do trecho de contorno alternativo, a concessionária apresentará dois projetos executivos, primeiro, do trecho original e segundo, a proposta de projeto alternativo não objetada, para a respectiva autorização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, calculada a partir da diferença entre a nova proposta e a proposta original. Caso seja rejeitada a opção proposta pela concessionária à ANTT, ainda permanecem as obrigações das intervenções previstas em contrato, sem direito a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro. Neste caso, fica mantido o *status quo* contratado.

9.30. Afinal, após a conclusão das obras, deve ser viabilizada a transferência do trecho urbano objeto de contorno ao Poder Concedente, ou liberado para transferência direta a entidade de governo local da administração estadual, distrital ou municipal, caso tenha sido firmado previamente convênio com esse objeto.

9.31. No que se refere a execução de obras de emergência, descrita na Seção VIII, a norma prevê a comunicação imediata à ANTT da ocorrência do evento ou incidente que gere ou que possa gerar impacto negativo, a interrupção do tráfego ou o risco de acidentes aos usuários da rodovia, onde se relatará a extensão do dano, o acionamento do seguro e a perspectiva de cobertura do sinistro ocorrido. Caso o fato esteja relacionado a risco suportado pelo Poder Concedente, deve-se ainda apresentar estimativa de custos da intervenção, que serão considerados para estabelecer a autoridade competente para autorizar a solução do problema. Como dito em relação ao projetos dessas obras, cuida-se de situação urgente que deve ser sanada com a maior brevidade possível, sob pena de danos profundos aos usuários da via. Por sua vez, no caso de fatos que acarretem a interrupção de tráfego, a circulação entre todas as origens e destinos do sistema rodoviário deve ser restabelecida no prazo contratual ou em outro definido pela Superintendência competente.

9.32. A realização de obra ou serviço emergencial está condicionada à autorização: (i) da Unidade Regional, quando não couber recomposição do equilíbrio econômico-financeiro; (ii) da Superintendência competente, para a qual o valor estimado da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro seja inferior a R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), admitida a variação de 25% para mais; e

(iii) da Diretoria, para os valores evidentemente superior ao previsto. Estes recortes de competência tem por finalidade graduar o nível da intervenção e o impacto que trará aos usuários, sendo certo que os maiores ônus econômicos merecem ser tratados pela Diretoria.

9.33. Quando houver a necessidade de intervenções emergenciais, que impliquem impacto socioambiental, exige-se, de igual forma, a comunicação imediata aos órgãos ambientais competentes. Restauradas as condições de tráfego e de segurança viária, cabe à concessionária ainda as providências referentes à recuperação das áreas eventualmente degradadas.

9.34. Reprisa-se que, conforme já exposto no terceiro capítulo, para a realização de obra ou serviço emergencial que não caiba recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a concessionária deve seguir projeto executivo não objetado, quando existente e, após a sua conclusão, apresentar projeto **as built**. Ainda cabe consignar que não se aplica às obras emergenciais as disposições sobre termo de encerramento de obras, tópico que será comentado ao final deste capítulo. Após a execução da obra ou serviço emergencial, apresentado o projeto **as built** e o respectivo orçamento, a recomposição se dará em revisão extraordinária, se o impacto econômico-financeiro for superior a 20% (vinte por cento) do faturamento anual do exercício anterior, ou na revisão quinquenal subsequente à apresentação do projeto **as built**, nos demais casos.

9.35. O capítulo IX prescreve as regras para realização de processo competitivo para as contratações de execução de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, que superem R\$ 50.000.000,00 a preços correntes. Considerando que a contratação de obras da concessão com terceiros representa uma realidade bastante usual na rotina das concessionárias de rodovias, tendo em vista as possibilidades de ganhos de escala e de escopo *vis a vis* os custos de transação incorridos, merece este fenômeno ser aclarado com a transparência pertinente aos empreendimentos de interesse público, se que isso venha a consistir uma objeção para a sua realização. Com efeito, é papel do regulador promover o princípio da publicidade e transparências nas concessões de serviços públicos, sobretudo quando envolvidas partes relacionadas, assim como apurando-se deságios neste processo buscar empreender a reversão à modicidade tarifária cabível. Há de se pontuar: conquanto as obras Extra-PER não foram submetidas ao processo licitatório, incide eventual assimetria de informação na sua precificação que deve ser mitigada e, na medida do possível, revertidos os ganhos desta contratação decorrente para a sociedade.

9.36. De fato, o capítulo de processo competitivo constitui tema deveras relevante no âmbito da corrente proposta, conquanto direciona-se a viabilizar o repasse aos usuários de parcela dos ganhos de escala e escopo auferidos pelas concessionária na contratação de obras da concessão, mediante aprimoramento da precificação de novos investimentos. Corrobora com esse conceito o ideal de que, se no leilão o deságio vem a representar os ganhos que os clientes da infraestrutura terão com a outorga do serviço, nas obras não previstas inicialmente no programa de exploração rodoviária seria também merecido o compartilhamento de eventuais conquistas alcançadas pelas concessionárias.

9.37. De outra sorte, para que o processo competitivo atinja efetivamente seus objetivos, não pode ele significar um ônus burocrático que virá a impor empecilhos e até óbices intransponíveis para a realização da obra. Se a norma vier a impor peso excessivo para a realização do processo competitivo, está funcionará como uma inibidora de novas obras, por vezes necessárias ao longo do curso de um projeto de 25 anos, cuja previsão completa das demandas que surgirão se faz inviável na fase inicial de planejamento, valendo aqui menção inclusive à teoria dos contratos incompletos. Vale destacar os argumentos lançados no Despacho 8616720, itens 228 a 240, sobre este tema.

9.38. Posto isto, calha mencionar que as regras estipuladas para o processo competitivo, como veremos a seguir, buscam assegurar a seleção da proposta mais vantajosa para a concessão, inclusive no que se refere ao ciclo de vida do objeto, perseguindo a precificação do mercado para a execução das obras e serviços Extra-PER. Com isso, se quer evitar e inibir operações em que se caracterizassem sobrepreço e ainda garantir a observância de princípios da transparência e competitividade, mesmo nesta fase pós-licitação. É que, em verdade, há um enorme mercado gerado em torno da concessão rodoviária, alimentado, pelo lado da demanda, com a contratação de obras e entregando, pelo lado da oferta, serviços de infraestrutura dos transportes (tráfego organizado, sinalização adequada, tempo de transporte, socorro mecânico e médico etc.).

9.39. Destaque-se que o tema que envolve o processo competitivo foi objeto de discussão e análise pelo Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 1096/2019 - TCU - Plenário, inserido no



Processo TC nº 002.469/2018-9. Considerando a instrução realizada no Processo nº 50500.308138/2019-18, na qual se tratou as recomendações do TCU, agregou-se nesta segunda norma proposta pertinente para viabilizar o processo competitivo no âmbito das concessões rodoviárias, para casos específicos, definindo as regras de acessibilidade das informações em relação às estas contratações, concedendo transparência aos procedimentos, e, fazendo, com que os orçamentos sejam avaliados pela Superintendência competente previamente à abertura da competição privada que deverá se estabelecer.

9.40. Disciplina, outrossim, o normativo, sempre que se apurar o deságio ofertado na proposta vencedora será replicado na forma de apuração do desconto de reequilíbrio e nos demais aspectos contratuais relacionados ao preço da obra. Não obstante, acentua-se, que concessionária poderá contratar proposta que entender mais vantajosa, ainda que, não represente menor preço, demonstrada a vantajosidade à luz de aspectos qualitativos da proposta, do proponente, do escopo mais amplo de outras contratações, ou mesmo, outras razões de estratégia empresarial.

9.41. Cumpre comentar que nesta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias se dispôs sobre a admissão de regras de regulação setorial da Entidade representativa das concessionárias, como meio de permitir a autorregulação do mercado. Assim sendo, este regulamento setorial deve ser encaminhado para aprovação da Diretoria, após instrução da Superintendência competente, admitida alterações em consenso entre as partes. Compõe-se, aqui, uma alternativa regulatória, pela qual se visa estabelecer uma dialética com as normas privadas do setor de concessões de rodovias.

9.42. Neste diapasão, ao cumprir com os requisitos, deve a concessionária que pretende contratar obras e serviços de acordo com o regulamento setorial, obter certificação junto à Entidade representativa das concessionárias, que irá atestar a adequação dos seus normativos internos e a adesão ao regulamento setorial. Enquanto não aprovado o regulamento setorial de que trata a norma, aplicar-se-á as diretrizes do processo competitivo regulamentadas pela norma ora proposta.

9.43. De outra sorte, considerado o enquadramento para deflagração do processo competitivo, cabe à concessionária o dever de divulgar, em seu sítio eletrônico, as regras para convocação das propostas, assegurada a transparência dos procedimentos e a competitividade dos concorrentes, inclusive para habilitação das propostas e orçamentos no prazo do instrumento convocatório. Pode-se optar pelo processo competitivo na modalidade lista curta, para qual deve-se atentar ao prazo mínimo de 15 dias para apresentação das propostas, convidando para apresentar orçamento ao menos três fornecedores, cadastrados junto à Associação Setorial ou ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias.

9.44. Nesse ínterim o instrumento convocatório deverá prever:

- I - projeto executivo com todas as suas partes, desenhos, especificações e outros complementos, avaliado pela Superintendência competente;
- II - orçamento sintético e analítico referencial, avaliado pela Superintendência competente;
- III - minuta do contrato a ser firmado entre a concessionária e o proponente vencedor;
- IV - relação contendo locais, datas, horários e formas de acesso aos meios de comunicação em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos ao processo competitivo e às condições para atendimento das obrigações necessárias ao cumprimento de seu objeto e cronograma do procedimento e julgamento;
- V - critérios e procedimentos para a habilitação e o julgamento das propostas; e
- VI - prazos e procedimentos para interposição de recursos, admitida fase recursal única.
- VII - prazo mínimo de 3 (três) dias úteis para impugnação dos resultados e recursos, assegurado à concessionária igual prazo para sua resposta.

9.45. Estabelecidas as regras e realizada a competição privada para apuração de um vencedor, conforme as regras do edital, deve este ser o eleito para firmar o contrato de execução da obra, de acordo com as cláusulas previamente divulgadas no instrumento convocatório. Em 30 dias da celebração deste contrato de empreitada, deve a concessionária apresentar à ANTT as seguintes informações sigilosas: (i) cópia do contrato de execução, com o preço contratado, (ii) ateste por auditor independente e declaração de veracidade de representante legal da concessionária quanto à: a) regularidade do processo competitivo, à luz do regulamento setorial ou da presente Seção, conforme o caso; b) aderência do objeto contratado ao projeto executivo e orçamento avaliados pela Superintendência competente; c) observância da política de transações com partes relacionadas, se for o

caso; e, (iii) a certificação de cadastro do contratado junto à Entidade representativa das concessionárias. Reforça-se, outrossim, que a concessionária é integralmente responsável pelas obras e serviços contratados mediante processo competitivo, inexistindo qualquer relação entre o terceiro e o Poder Público.

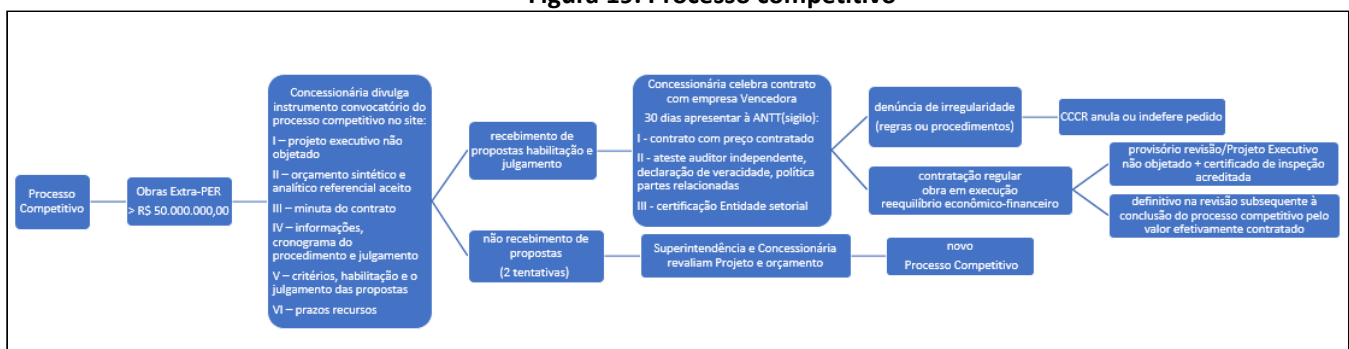
9.46. Por sua vez, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela contratação de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão será implementada provisoriamente em revisão, com base em projeto executivo não objetado, acompanhado de certificado de inspeção acreditada, observadas as regras de escalonamento previstas na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias. Previu-se, complementarmente, que reequilíbrio será ajustada na revisão subsequente à conclusão do processo competitivo, pelo valor contratado, sendo certo que o pagamento integral deverá ser realizado após a finalização da obra.

9.47. Dois casos indesejados foram também previstos na norma: o processo competitivo não concluído e o deserto. O processo competitivo não concluído em até um ano da revisão que aprovou a inclusão da obra ou serviço, acarretará no desconto da tarifa de pedágio antecipada provisoriamente, até a efetivação da contratação. Por outro lado, caso não acudirem interessados habilitados e propostas classificadas após duas tentativas de realização do mecanismos expostos na norma, o projeto aprovado deverá ser reavaliado pela concessionária e pela Superintendência competente, antes de se abrir novo processo competitivo.

9.48. De acordo, com as regras colacionadas no capítulo X deste documento, impende assentar que ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias foi atribuído as duas competências afeta ao processo competitivo: (i) realizar cadastramento de prestadores de serviços, para fins de realização de processo competitivo; e (ii) declarar a irregularidade de processo competitivo realizado pela concessionária, observado o devido processo legal, na forma do seu regimento interno. Desta feita, qualquer pessoa pode denunciar a irregularidade observada no processo competitivo promovido pela concessionária ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias e demais entidades administrativas competentes.

9.49. Caso seja verificada a irregularidade do processo competitivo, porque as regras estabelecidas não garantem a clareza do procedimento ou a igualdade entre os concorrentes ou a concessionária não seguir as próprias regras do processo, o disposto no regulamento setorial ou no Regulamento das Concessões Rodoviárias, deve o Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias declará-la. Por decorrência, o valor da referida obrigação será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente, sem prejuízo da aplicação de penalidade à concessionária. Com esta regra visa-se levar ao setor o caso, para que possa conhecer as falhas e corrigi-las de formas sistêmica. Segue uma perspectiva do procedimento, na figura ilustrativa abaixo:

**Figura 19. Processo competitivo**



Fonte: Elaboração própria\*

\*Os fluxogramas resumiram os seguintes artigos da norma:

Art. 169. Para contratação de execução de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão que superem R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais) a preços correntes, a concessionária deverá promover processo competitivo, na forma desta Seção.

Art. 170. O processo competitivo destina-se a:

- I – assegurar a seleção da proposta mais vantajosa, inclusive no que se refere ao ciclo de vida do objeto;
- II – permitir a precificação a mercado da execução das obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão, evitando operações com sobrepreço; e
- III – garantir a observância dos princípios da transparência e competitividade.

§ 1º As empresas que demonstrarem a observância de práticas anticorrupção e atenderem às práticas de governança e **compliance** da concessionária poderão participar do processo competitivo promovido pela concessionária, em condições de igualdade com os demais concorrentes, sendo garantida a lisura, idoneidade e transparência do procedimento.

§ 2º A concessionária poderá contratar proposta que entender mais vantajosa, ainda que não represente menor preço, demonstrada a vantajosidade à luz de aspectos qualitativos da proposta ou do proponente, escopo mais amplo de outras contratações ou outras razões de estratégia empresarial.

§ 3º A realização do processo competitivo não impede a contratação de parte relacionada pela concessionária, desde que observada a política de transações com partes relacionadas, conforme ateste por auditor independente e declaração de veracidade de representante legal da concessionária.

Art. 171. A entidade representativa das concessionárias poderá aprovar regulamento setorial que discipline o processo competitivo para contratação de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão.

§ 1º O regulamento setorial do processo competitivo referido no **caput** será submetido pela entidade representativa das concessionárias à aprovação da Diretoria, após instrução pela Superintendência competente, admitida a implementação de alterações em consenso com a entidade representativa das concessionárias.

§ 2º A concessionária que pretender contratar obras e serviços de acordo com o regulamento setorial de que trata o **caput** deverá obter certificação junto à entidade representativa das concessionárias, que ateste a adequação dos seus normativos internos e a adesão ao regulamento setorial.

§ 3º Enquanto não aprovado o regulamento setorial de que trata este artigo ou para as concessionárias que não aderirem, aplicam-se as regras de que trata esta Seção.

Art. 172. Caso se promova um único processo competitivo para obras conjuntas, deve-se possibilitar a identificação segregada do preço individual dos respectivos projetos executivos e das propostas.

Art. 173. As regras do processo competitivo deverão ser divulgadas no sítio eletrônico da concessionária, assegurada a transparência do procedimento e a igualdade entre os concorrentes, inclusive para habilitação no prazo do instrumento convocatório.

§ 1º O instrumento convocatório do processo competitivo na modalidade lista curta deverá ser divulgado no sítio eletrônico da concessionária com prazo mínimo de 15 (quinze) dias para apresentação das propostas.

§ 2º A concessionária poderá optar por processo competitivo na modalidade lista curta, convidando para apresentar orçamento ao menos três fornecedores, cadastrados junto à associação setorial ou ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias.

§ 3º O instrumento convocatório deverá prever, ao menos:

I – projeto executivo com todas as suas partes, desenhos, especificações e outros complementos, avaliado pela Superintendência competente;

II – orçamento sintético e analítico referencial, avaliado pela Superintendência competente;

III – minuta do contrato a ser firmado entre a concessionária e o proponente vencedor;

IV – relação contendo locais, datas, horários e formas de acesso aos meios de comunicação em que serão fornecidos elementos, informações e esclarecimentos relativos ao processo competitivo e às condições para atendimento das obrigações necessárias ao cumprimento de seu objeto e cronograma do procedimento e julgamento;

V – critérios e procedimentos para a habilitação e o julgamento das propostas; e

VI – prazos e procedimentos para interposição de recursos, admitida fase recursal única.

§ 4º O instrumento convocatório deverá prever prazo mínimo de 3 (três) dias úteis para impugnação dos resultados e recursos, assegurado à concessionária igual prazo para sua resposta.

Art. 174. O contrato de execução deverá ser firmado entre a concessionária e o vencedor do processo competitivo, de acordo com as regras previstas no instrumento convocatório.

§ 1º A concessionária deverá apresentar à ANTT, em até 30 (trinta) dias da conclusão do processo competitivo:

I – o contrato de execução celebrado, contendo o preço contratado;

II – ateste por auditor independente e declaração de veracidade de representante legal da concessionária quanto à:

a) regularidade do processo competitivo, à luz do regulamento setorial ou da presente Seção, conforme o caso;

b) aderência do objeto contratado ao projeto executivo e orçamento avaliados pela Superintendência competente;

c) observância da política de transações com partes relacionadas, se for o caso;

III – a certificação de que trata o § 2º do art. 171, se for o caso.

§ 2º As informações de que trata o § 1º serão sigilosas, assegurado acesso às instâncias de controle interno e externo.

Art. 175. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela contratação de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão será implementada provisoriamente em revisão, com base em projeto executivo não objetado acompanhado de certificado de inspeção acreditada, observadas as regras de escalonamento previstas na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias.

§ 1º A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será ajustada na revisão subsequente à conclusão do processo competitivo pelo valor efetivamente contratado, observado como limite máximo o valor do orçamento não objetado pela Superintendência competente.

§ 2º Não concluído o processo competitivo em até 1 (um) ano da revisão em que aprovada a inclusão da obra ou serviço no contrato de concessão, será descontado da tarifa de pedágio o valor provisoriamente considerado na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, observadas as regras de escalonamento previstas na terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, até a efetiva contratação.

§ 3º Para o processo competitivo quando não acudirem interessados habilitados e propostas classificadas após duas tentativas de realização do procedimento, cabem à Superintendência competente e à concessionária reavaliarem o projeto e o orçamento, antes de abrirem novo processo competitivo.

§ 4º O deságio ofertado na proposta vencedora será replicado na forma de apuração do desconto de reequilíbrio e nos demais aspectos contratuais relacionados ao preço da obra.

Art. 176. O processo competitivo é considerado irregular quando:

I – as regras estabelecidas não garantirem a clareza do procedimento ou a igualdade entre os concorrentes; ou

II – a concessionária não seguir as próprias regras do processo, o disposto no regulamento setorial ou no Regulamento das Concessões Rodoviárias, conforme o caso.

§ 1º Qualquer pessoa pode denunciar irregularidade observada no processo competitivo promovido pela concessionária ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias e demais entidades administrativas competentes.

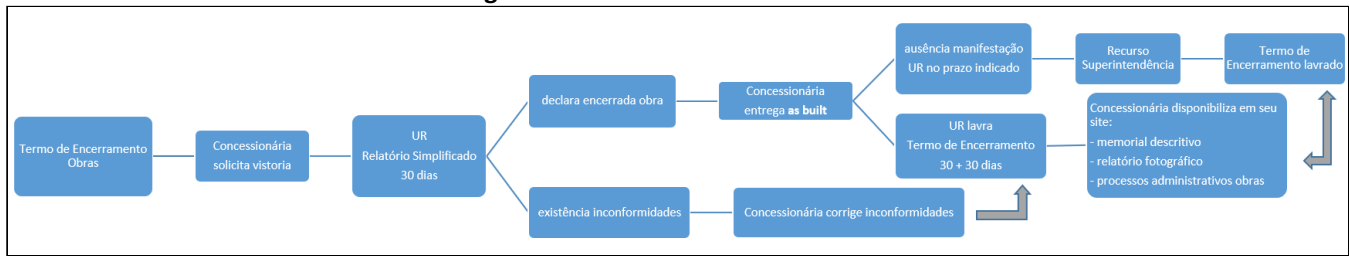
§ 2º Declarada a irregularidade do processo competitivo pelo Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias, o valor da referida obrigação será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor do Poder Concedente, sem prejuízo da aplicação de penalidade à concessionária."

9.50. A Seção X deste capítulo versa sobre os procedimentos para a conclusão das obras, no qual traz inovações e agilidade para a entrega das obras, agora pelo instrumento da lavratura do termo de encerramento. Configura um aprimoramento do disposto nos arts. 18 e 19 da Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005. Assim, após o encerramento da obra, em conformidade com o projeto e em cumprimento às especificações técnicas, parâmetros de desempenho, previstos no contrato de concessão, a concessionária deve comunicar à Unidade Regional a conclusão das suas obras, para deflagrar no novo rito.

9.51. Ato contínuo, após a devida vistoria, com o fim de lavrar termo de encerramento de obra, a Unidade Regional emitirá relatório simplificado, em 30 dias, reconhecendo o encerramento da obra ou indicando prazos para as adequações de inconformidades. No primeiro caso, abre-se prazo para a entrega do **as built** e subsequente lavratura do termo de encerramento, finalizando-se a obrigação contratual. No segundo, a concessionária deve promover os ajustes e comunicar a Unidade Regional para nova vistoria, para que avalie a possibilidade de encerramento definitivo da obra. Caso não haja manifestação desta no prazo previsto, sem prejuízo da concessionária proceder às correções das inconformidades posteriormente identificadas pela ANTT, o pleito será analisado pela Superintendência competente, para que, em 30 dias, lavre o competente termo de encerramento. Ainda se fez incluir na regra deveres de transparência para o encerramento de obras, para determinar que a concessionária divulgue, em seu site, o memorial descritivo, o relatório fotográfico e as principais peças do processo administrativo relativos às obras entregues. Importa destacar também que o referido termo de encerramento de obra será

lavrado após a entrega do certificado de inspeção acreditada, sempre que incida a exigência. Vejam-se os trâmites ilustrados a seguir:

**Figura 20. Termo de encerramento de obra**



Fonte: Elaboração própria

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 179. Após o encerramento da obra, a concessionária deverá comunicar a Unidade Regional para a execução de vistoria e lavratura do termo de encerramento de obra.

§ 1º A comunicação da conclusão da obra deverá ser instruída com os documentos necessários e complementares, solicitados pela Unidade Regional da ANTT.

§ 2º A Unidade Regional se manifestará no prazo de 30 (trinta) dias, contados da comunicação da conclusão da obra pela concessionária, por relatório simplificado, indicando:

- I – o encerramento da obra, sem necessidade de adequações; ou
- II – a existência inconformidades, que deverão ser sanadas no prazo indicado.

§ 3º As inconformidades deverão ser corrigidas pela concessionária às suas expensas, mesmo que tenham sido previstas no projeto executivo da obra.

Art. 180. A lavratura do termo de encerramento será formalizada em até 30 (trinta) dias após a entrega do projeto **as built** pela concessionária, prorrogável por igual período.

§ 1º Compete à Unidade Regional a análise do projeto **as built** e no prazo do **caput**:

- I - lavar o termo de encerramento da obra; ou
- II - indicar pendências e conceder prazo para sua correção, o que interrompe a contagem de prazo do **caput**.

§ 2º Decorrido o prazo do **caput** sem manifestação da Unidade Regional, poderá a concessionária demandar que a Superintendência competente lave o termo de encerramento em 30 (trinta) dias, do protocolo do pedido.

Art. 181. Após a lavratura do termo de encerramento, a concessionária deverá disponibilizar, no seu sítio eletrônico, em relação à obra entregue:

- I – o memorial descritivo;
- II – relatório fotográfico; e
- III – as principais peças dos processos administrativos relativos à obra.

9.52. Nota-se, que a presente proposta tem por intuito definir regras mais eficiente e sintéticas para o recebimento de obras pela concessionária, motivo pelo qual se propõe que a Unidade Regional responsável pela concessão acompanhe esta transição. É de se registrar, que os mecanismos anteriores, adotados pela Resolução ANTT nº 1.187/2005, estabeleciam que o recebimento de obras estava submetido a ocorrência por duas etapas, onde se exige uma primeira atuação na Unidade Regional, em seguida de outra, por parte Superintendência competente, que, por sua vez, não tinha a dimensão exata das infraestruturas recebidas das concessionárias. Importa considerar que o arcabouço normativo tratou da possibilidade do recebimento das obras de forma mais simplificada, no qual incentiva o reconhecimento do cumprimento expedito da obrigação contratual, por trâmites mais ágeis, podendo-se, ainda, utilizar do auxílio assegurado por inspeção acreditada, na expectativa de se gerar as corretas sinergias para o aprimoramento da atividade.

9.53. Por derradeiro, a seção XI, disciplina a exigência de certificado de inspeção acreditada para obras e serviços, a ser emitido por organismo de inspeção acreditado para tais fins, pelo INMETRO. Com o intuito apoiar as análises técnicas no âmbito da Agência, se veicula proposta de implantação da certificação acreditada referente às obras e serviços relativos aos parâmetros técnicos e de desempenho dos serviços da frente de recuperação, manutenção, conservação e operação, anualmente, e às obras de ampliação de capacidade, melhorias e manutenção de nível de serviço, no momento de entrega da obra, agregando-se mais um elemento para se evidenciar, de forma clara e objetiva, que todas as peças

gráficas, os memoriais e os cálculos estarão em conformidade com o contrato de concessão e com os requisitos definidos pela legislação e regulamentação vigente da ANTT.

9.54. Reitera-se, neste contexto, que a concessionária não se exime da responsabilidade técnica sobre a conformidade, qualidade, solidez, durabilidade, segurança, fluidez e preservação ambiental, decorrentes da realização das obras e serviços, ainda que realizado a inspeção acreditada e emitido o competente certificado. Convém lembrar também que os planos e os relatórios de inspeção devidamente, assinados entre as partes devem, igualmente, ser encaminhados pela concessionária, nos termos da Portaria INMETRO nº 367/2017.

9.55. Ademais, cabe mencionar que os custos e as responsabilidades da contratação do organismo de inspeção acreditado e da certificação serão exclusivamente atribuídos à concessionária, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. No entanto, para os contratos de concessão que não dispuserem originariamente sobre a obrigação desta contratação, quando for solicitado pela Superintendência competente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será considerada na revisão subsequente à aprovação pela ANTT da prestação de contas.

## 10. **CAPÍTULO VII - OPERAÇÃO RODOVIÁRIA**

10.1. O Capítulo VII da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias examina os serviços que compõem a operação rodoviária e suas características essenciais, debruçando-se sobre os temas relacionados ao centro de controle operacional, ao controle e monitoramento do tráfego, à restrição contínua do tráfego, à fiscalização de velocidade e pesagem veicular e evasão de pedágio.

10.2. Com efeito, a concessionária consubstancia-se em gestora da infraestrutura, com plena capacidade para manter o controle das operações rodoviárias e das situações cotidianas sensíveis afetas a concessão. Desta feita, a proposta normativa vem no sentido de reconhecer a gestão da concessionária em relação à operação rodoviária e estruturar às seguintes infraestruturas e serviços operacionais a serem implantados na rodovia, como: centro de controle operacional, equipamentos e veículos da administração, sistemas de controle e monitoração de tráfego, sistemas de atendimento ao usuário, sistemas de pedágio e controle de arrecadação, sistema de comunicação e conectividade do usuário, sistema de pesagem veicular, e sistema de guarda e vigilância patrimonial. Os prazo de implantação e operacionalização dos serviços referidos são os estabelecidos no contrato de concessão, que disporá sobre o escopo, os parâmetros técnicos, de desempenho, dentre outros requisitos da concessão.

10.3. Esta forma de gestão contratual, como se vislumbra, privilegia tanto a integração de sistema como de informações entre concessionária e Agência, o que permite uma supervisão mais próxima e até em tempo real das atividades concedidas. por esse motivo, além de o concessionário franquear o acesso aos sistemas, ainda deve encaminhar informações sobre tráfego, acidentes e atendimento de usuários à Superintendência competente, na forma e prazos da regulamentação suplementar que virá. De outro giro, cabe à ANTT realizar o monitoramento da operação da concessão por meio do centro nacional de supervisão operacional (CNSO), bem como acessar diretamente todos os sistemas operacionais da concessão.

10.4. Outrossim, coube na presente norma conferir à concessionária, a possibilidade de alteração da localização dos edifícios operacionais, independentemente de autorização da ANTT, até o limite de 5 (cinco) quilômetros em ambos os sentidos. Se for superado o limite concedidos, imperioso se faz apresentar estudos locais sobre o impacto na operação, que devem ser levados à análise da Superintendência competente. Tais alterações ficam ainda condicionadas à autorização da Diretoria, se extrapolados os limites expostos, e de eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, devendo ser formalizadas na versão consolidada do programa de exploração da rodovia.

10.5. Outro serviço que se atribui para as concessionárias é o de recuperação, conservação e manutenção e pelos custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação, essencial para assegurar o trânsito dos usuários no período noturno. Inseriu-se inovação normativa para o caso da prestação destes serviços em trechos urbanos, viabilizando-se ao concessionário firmar com convênio com os Municípios para que estes assumam a incumbência, sobretudo considerando as verbas apuradas pela Contribuição de Iluminação Pública, que muitos deles estabeleceram com fundamento no art. 149-A

da CRFB. Não obstante, a entrega da atribuição não o desonera de ações voltadas a garantir a continuidade destes serviços, que acabam por decorrer da concessão pública da infraestrutura rodoviária.

10.6. Com a intenção de assegurar maior segurança e a fluidez da rodovia, coube ao normativo disciplinar a retirada e destinação de animais apreendidos no âmbito das rodovias. Assim, a concessionária, ao apreender e realizar a retirada de animais, permanece com sua guarda provisória, até a destinação final. Em caso de ausência de identificação do proprietário, a destinação dos animais seguirá a seguinte ordem de preferências: entidades da sociedade civil, instituições de ensino e outras entidades de finalidade pública ou filantrópica com experiência e conhecimento no manejo de animais, e, em último caso, à unidade local da vigilância sanitária. Os custos para essas atividades correm por conta da concessionária, sendo esta regra aplicável aos futuros operadores de rodovias concedidas.

10.7. A Seção II do capítulo se dedicou a disciplinar as regras incidentes sobre o centro de controle operacional (CCO), que coordena e opera o SGO e demais sistemas operacionais, nos termos do contrato de concessão. Daqui decorre a responsabilidade de a concessionária assegurar a conexão entre o CCO e o CNSO, bem como viabilizar que agente da PRF possa também ter acesso a esses sistemas, para o desempenho de suas funções típicas. Por sua vez, quanto à localização das instalações do CCO, a proposta normativa traz possibilidade destas não se localizarem na faixa de domínio da rodovia ou mesmo se agregarem a outros CCOs do mesmo grupo societário, desde que esteja acessível às equipes de fiscalização da ANTT. Não obstante, com o fim da concessão, por qualquer razão que seja, na hipótese de alocação do centro de controle operacional fora do sistema rodoviário ou concentração no mesmo ambiente de mesmo grupo societário, a concessionária deve segregar o sistema, alocando-o na faixa de domínio, nas circunstâncias a seguir: i) em até 1 (um) ano antes do termo final do contrato de concessão; ii) em até 6 (seis) meses, após a qualificação do empreendimento para relicitação; iii) até 6 (seis) meses, após instaurado processo administrativo de caducidade; ou, iv) a qualquer tempo, por determinação da Diretoria, no prazo assinalado.

10.8. Justifica-se esta proposta ante ao rápido avanço da tecnologia e viabilidade do exercício do controle operacional mesmo de lugares remotos e longínquos da infraestrutura, motivo pelo qual não se pode gerar empecilhos para que a concessionária tenha uma gestão eficiente de seus recursos tecnológicos, desde que não reste comprometida a segurança operacional.

10.9. A Seção III tratou do controle e monitoramento do tráfego. Composto parte relevante dos serviços operacionais, o monitoramento permanente do tráfego indica as condições de utilização e saturação da rodovia, denotando inclusive a necessidade de obras de ampliação de capacidade e o acionamento de gatilhos de investimentos. Por isso, esse monitoramento deve conter contagens volumétricas, medições e demais procedimentos estabelecidos no contrato de concessão necessários à: (i) obter informações de interesse da ANTT, da concessionária e dos usuários; (ii) apurar o cumprimento de obrigações contratuais; (iii) verificar a necessidade da realização de obras e da execução de melhorias em dispositivos de interconexão. Ressalte-se que o registro de evasões de pedágio compõe obrigação da concessionária, o que deverá estar interligado com o sistema de autuações utilizado pela ANTT.

10.10. No que concerne às monitorações permanentes de tráfego no sistema rodoviário, incluindo contagens volumétricas, medições e demais procedimentos estabelecidos no contrato de concessão, deve a concessionária manter na concessão os seguintes equipamentos que terão interface com os sistemas da ANTT: 1) sensoriamento de tráfego veicular, 2) painéis de mensagens variáveis, 3) sensoriamento meteorológico, 4) câmeras de circuito fechado de televisão, e 5) detecção de altura.

10.11. Vale salientar, que os equipamentos integrantes dos sistemas de controle e monitoração de tráfego continuam a adotar como padrão o protocolo *National Transportation Communications for Intelligent Transportation Systems Protocol* (NTCIP) como meio de integração, ou outro que o venha substituir, e devem atender à vida útil definida em Portaria da Superintendência competente, em ato normativo da Secretaria da Receita Federal ou, inexistindo prazo definido, de 5 (cinco) anos. Veja-se a evolução em relação à Resolução ANTT 3.576/2010 sobre este tema. Ainda resta para a concessionária a obrigação de proceder a reposição de equipamentos, independente do tempo de aquisição, quando tiverem comprometida sua funcionalidade e atualidade, de modo a garantir compatibilidade, intercambialidade e interoperabilidade entre sistemas. Portanto, estabeleceu-se a máxima de que os equipamentos devem estar aptos para seu uso ou devem ser trocados pela concessionária, respeitados eventuais prazos máximos de uso dispostos.

10.12. Seguindo a linha do compartilhamento das informações, essenciais para se apurar a gestão da operação rodoviária, cumpre ao sistema de sensoriamento de tráfego veicular fornecer as seguintes informações:

- I – a contagem veicular;
- II – a velocidade dos veículos;
- III – a classificação dos veículos;
- IV – a determinação do intervalo de tempo entre veículos;
- V – a determinação do comprimento dos veículos; e
- VI – a densidade de tráfego por intervalo de tempo.

10.13. Interessante ressaltar que, para uma medição mais acurada, mister que o sistema rodoviário seja subdividido em segmentos homogêneos, na medida do possível. Por isso, a norma também prevê a possibilidade, mediante solicitação da concessionária e definição da Superintendência competente, dessa segmentação inicial ou até de alteração da segmentação inicialmente realizada no contrato, considerando a evolução da dinâmica do tráfego na infraestrutura e outros elementos pertinentes, está para casos futuros, que não importante na desconstituição de obrigações incorridas ou penalidades aplicadas. Ainda no texto normativo se indica a forma de alocação dos equipamentos de sensoriamento por segmentos homogêneos, bem como as hipóteses de reinstalação de aparelhos após a execução de obras de ampliação de capacidade no local da instalação dos equipamentos de detecção e sensoriamento de tráfego veicular, sob as expensas da concessionária.

10.14. Também na norma proposta se dispôs sobre a implementação de sistema de painéis de mensagens variáveis, sensoriamento meteorológico, requisitos dos sistemas de circuito fechado de televisão e do sistema de detecção de altura, todos voltados a apoiar os usuários, a segurança da via e as rotinas de fiscalização da ANTT. Ademais, a interface de todos esses equipamentos com os sistemas da ANTT deve ser devidamente garantida.

10.15. No que diz respeito a restrição contínua de tráfego, disposta na Seção IV do capítulo VII, a norma contempla, no mesmo sentido, a intenção de reconhecer a gestão da concessionária em relação à operação, coordenação e o controle das atividades rodoviária, respeitadas as competências dos entes reguladores e fiscalizadores de trânsito e transporte. Cumpre informar que o presente tema, juntamente com o de fiscalização de velocidade e de notificações de autuações e penalidades por infrações de trânsito, estão sendo objeto de discussões com a PRF, com vistas à publicação de uma portaria-conjunta de compartilhamento de competência com aquele Ente, conforme se verifica nos autos do Processo nº 50500.038192/2021-05 e na Deliberação nº 342, de 15 de outubro de 2021.

10.16. Assim, no caso de determinada categoria de veículo impactar significativamente na segurança do trânsito, na fluidez, ou no interesse local, por causar prejuízos ao tráfego, deve a concessionária apresentar requerimento à Superintendência da PRF com circunscrição sobre a rodovia, com proposta sobre a restrição de tráfego por dias e horários determinados. Por outro lado, se o impacto for decorrente de fato da engenharia de tráfego, transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias, por causar prejuízos aos serviços de atendimentos ao usuários, o competente requerimento deverá ser encaminhado à ANTT. Assim, a autoridade que receber a demanda conforme sua competência deverá deliberar sobre a restrição contínua de tráfego no prazo de 30 dias, prorrogável por igual período. Se houver razões afetas a ambas autoridades indicadas, deve se dar a decisão em deliberação conjunta. Se houver impacto no interesse local, o Município será instado a se manifestar no prazo de 15 dias, previamente à publicação do ato.

10.17. Afinal, assim que a norma de restrição contínua de tráfego for publicada por qualquer dos entes, é dever da concessionária por em prática plano de comunicação amplo para os usuários da rodovia, mediante campanhas de publicidade, sinalização vertical e outras medidas de informação.

10.18. Ressalta-se que o normativo também tratou, na Seção V, sobre a instalação, a operação e o monitoramento de controladores e redutores de velocidade no sistema rodoviário, observadas as normas e legislação de trânsito vigentes e as obrigações previstas no contrato de concessão. Restou disciplinado no normativo, a elaboração por parte da concessionária de estudo para a implantação dos controladores e redutores de velocidade fixos, nos trechos da rodovia, que se caracterize como crítico, devendo submetê-lo ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, ente responsável por determinar sua localização e operação. Após o início da operação do equipamento de fiscalização de



velocidade, todas as informações por ele geradas devem ser encaminhadas para sistema informatizado indicado pela Superintendência competente, a ser disciplinada em Portaria.

10.19. Ato contínuo, posterior a validação pela autoridade de trânsito competente, a concessionária deve providenciar a impressão e a postagem das notificações de autuação e penalidade oriundas dos equipamentos de fiscalização de velocidade. Os custos relativos à impressão e à postagem das notificações de autuação e penalidade serão arcados pela concessionária e não ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Sobre este ponto, vale observar que há questionamento judicial no âmbito da Justiça Federal do Rio de Janeiro (Processo nº 0225382-43.2017.4.02.5102 - PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA nº 00017/2021/CORESP2R/PRU2R/PGU/AGU (8499486), quanto à atribuição à Concessionária da Ponte Rio-Niterói (ECOPONTE) das providências e dos custos impressão e postagem das notificações de autuação e penalidade, sob fundamento de que mesmo já estando em vigor o Convênio de Cooperação Técnica no 008/2008 entre o DPRF e a ANTT – de implementação de ações conjuntas visando à redução de acidentes nas rodovias federais concedidas à iniciativa privada -, o Contrato de Concessão da ECOPONTE não previu que seria obrigação da Concessionária assumir os custos da remessa postal (Correios) de notificações de autuações e notificações de aplicação de penalidades geradas na Ponte Rio-Niterói.

10.20. Com efeito, a existência de decisão judicial envolvendo um caso concreto para uma concessionária não obsta o poder normativo da Agência para definir a política regulatória para os demais contratos do PROCROFE. Entendendo-se pela melhor solução para a gestão contratual e para a prestação do serviço, pode o RCR vir a contemplar regramento distinto ao determinado em decisão judicial em caso concreto. No entanto, restará impedida, a priori, a aplicação desta sistemática ao contrato de concessão celebrado com a concessionária objeto da decisão judicial, em regime de exceção ao RCR.

10.21. Ademais, vale lembrar que para os contratos celebrado antes da entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias não se aplicam a referida obrigação, salvo se já neles previstos ou após aditamento com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

10.22. Conforme mencionado, ato conjunto da ANTT e da PRF disciplinará o procedimento de aprovação e instalação de equipamentos de fiscalização da velocidade de veículos, bem como de impressão e postagem das notificações de autuação e penalidades oriundas dos equipamentos de fiscalização de velocidade. Neste sentido, reforçam-se as obrigações de integração da ANTT com a PRF, que é o grande parceiro público no caso da gestão pública das operações rodoviárias.

10.23. A última Seção do Capítulo VII cuidou da Pesagem Veicular, indicando que sua regência se dá pelas obrigações previstas no contrato de concessão e pelo disposto na Resolução nº 5.379, de 5 de julho de 2017, e sua fiscalização pela ANTT será realizada prioritariamente pela modalidade remota. Novamente aqui se reconhece a importância das inovações tecnológicas no apoio à atuação dos agentes públicos.

10.24. A identificação da evasão da cobrança de uso da rodovia na modalidade fluxo livre (*freeflow*) poderá ser implementada pela concessionária, observada a regulamentação a ser aprovada pela Diretoria. Já na modalidade presencial, a fiscalização da evasão da cobrança de uso da rodovia poderá ser nas praças de pedágio, onde a concessionária deve instalar dispositivos de registro de evasões de pesagem veicular nos locais indicados pela Superintendência competente, interligado com o sistema de autuações utilizado pela ANTT.

## 11. **CAPÍTULO VIII - VERIFICADOR**

11.1. Este capítulo trata da contratação pela concessionária de empresa especializada para atuar como verificador acreditado, com o fim de auxiliar a ANTT nos cálculos de indenizações, na aplicação dos mecanismos da regulação e na avaliação de obrigações contratuais, otimizando o acompanhamento da gestão rodoviária e a fiscalização das obras e serviços.

11.2. Sobre o tema, nota-se que Resolução nº 5.860, de 3 de dezembro de 2019, definiu que a ANTT poderá realizar, a qualquer tempo, inspeções, auditorias, bem como requerer e examinar livros, sistemas, registros, documentos adicionais, demonstrações e informações necessárias à verificação da organização e da consistência das peças encaminhadas, incluindo o acervo de informação e análises objeto do trabalho de verificação. Portanto, as informações apresentadas pela concessionária, bem como

o cálculo da indenização, deverão ser inspecionados por empresa especializada para atuar como verificador acreditado como organismo de avaliação da conformidade.

11.3. Importante reforçar que a contratação de empresa certificadora pela concessionária não elide as competências fiscalizatórias, de gestão e de regulação inerentes à ANTT, seja diretamente ou mediante a descentralização de suas atividades, incumbindo a contratação em exercício de apoio, sobretudo no cumprimento e aferição das obrigações e das responsabilidades do contrato de concessão. No mesmo sentido, os relatórios e produtos do verificador, além de validados pelas equipes técnicas, ainda não tem o condão de vincular as ações da Agência.

11.4. Sendo assim, o verificador poderá realizar aferições de obrigações contratuais, cálculo de indenizações, apoio à aplicação de mecanismos da regulação e do contrato de concessão, conforme definido no termo de referência de contratação. Ainda atuará mediante vistorias em campo, avaliação de documentos, utilização de equipamentos para a coleta de dados, entre outros. Na definição do seu escopo de atuação, pode-se considerar levantamentos por amostragem, restando o mesmo sempre vinculado às diretrizes de boas práticas do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias

11.5. Os serviços a serem prestados pelo verificador serão executados atendendo as normas contábeis, de auditoria brasileiras, as normas e diretrizes técnicas vigentes na ANTT, e demais entidades normalizadoras a que a concessionária esteja sujeita por obrigação legal e contratual. Logo, os trabalhos e relatórios produzidos serão submetidos exclusivamente à ANTT, por meio dos sistema de informações indicado pela Superintendência competente, em formato pré-definido, a fim de serem aproveitados dentro das atividades de fiscalização, programação de obras, cálculo dos fatores tarifários, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações ou outras finalidades compatíveis com os produtos contratados.

11.6. Por sua vez, é garantido à concessionária o acesso aos relatórios e produtos entregues pelo verificador. Não obstante os relatórios venham a ser utilizados para fins de alteração da tarifa, sanção ou qualquer outro gravame patrimonial da concessionária, assiste a esta o direito ao contraditório e a ampla defesa sobre os resultados apontados, a ser exercidos em momento oportuno, porquanto cabíveis em relação ao juízo técnico da ANTT e não em relação aos relatórios em si. Logo, os resultados dos relatórios validados pela Agência não serão objeto de contestação, mas sim eventuais cálculos decorrentes.

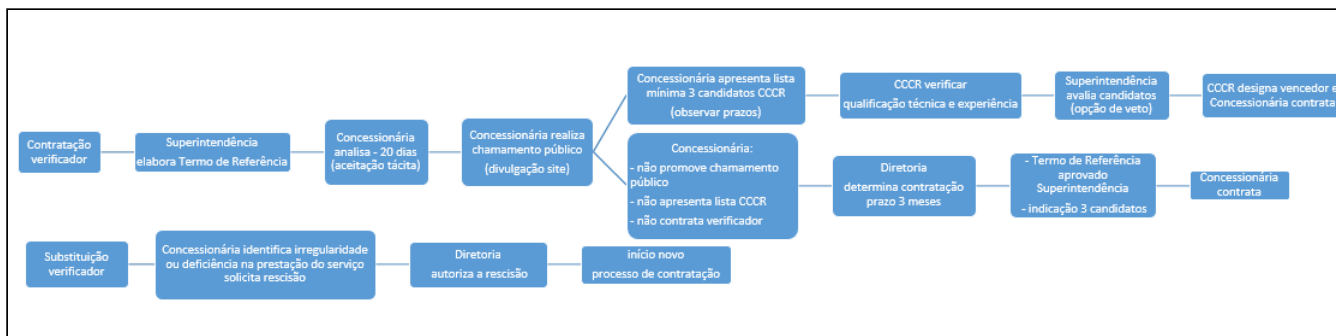
11.7. Ademais, caberá a ANTT publicar anualmente em seu site, os resultados dos trabalhos obtidos e dos relatórios dos verificadores, respeitado o grau de sigilo definido, nos termos da Lei nº 12.527/2011.

11.8. Convém mencionar que não se admite que os sócios, os administradores, as partes relacionadas e técnicos da empresa especializada a ser contratada, tenham vínculo de qualquer natureza com as concessionárias ou com suas partes relacionadas. No mesmo sentido, a norma veda verificadores submetidos à liquidação, intervenção ou ao Regime de Administração Temporária - RAET, à falência ou à recuperação judicial. Ainda na linha das restrições, os serviço de verificação não poderão ser prestados pela mesma empresa por mais de 5 (cinco) anos consecutivos, admitido sua recontração, após 2 (dois) anos. Tais barreiras foram estabelecidas para incentivar a independência dos verificadores, bem como a sua autonomia na execução de seus serviços. De fato, relatórios técnicos imparciais são essenciais para compor uma boa regulação, o que se busca com esses dispositivos.

11.9. As demais regras e diretrizes para a contratação do verificador, devem observar as boas práticas definidas pelo Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias, debatido no capítulo X, logo abaixo. Visto isto, calha reportar que o Regulamento de Concessões Rodoviárias atribuiu ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias as seguintes definições afetas à matéria do verificador, tais como: i) apresentar os critérios de qualificação técnica e experiência e aprovar diretrizes de boas práticas para os verificadores, definir o verificador a ser contratado, após apresentação da lista de candidatos pela concessionária; e, ii) aplicar ao verificador, mediante representação de qualquer interessado ou dos seus membros, penalidade de impedimento de contratar com as concessionárias, pelo prazo de 5 anos, por infração às normas técnicas, às boas práticas e à regulamentação da ANTT, observado o devido processo legal, na forma do seu regimento interno.

11.10. A seguir, ilustra-se o rito para a contratação de verificador:

#### **Figura 21. Contratação do Verificador**



Fonte: Elaboração própria\*

\*O fluxograma resumiu os seguintes artigos da norma:

Art. 222. A Superintendência competente encaminhará proposta de termo de referência de contratação de verificador à concessionária, para análise no prazo de 20 (vinte) dias, a contar da data da notificação.

Parágrafo único. Não se manifestando no prazo previsto no **caput**, considera-se aceito pela concessionária o termo de referência apresentado.

Art. 223. A concessionária deverá realizar chamamento público, divulgado na sua página oficial, com base no termo de referência apresentado pela Superintendência competente para recebimento de propostas de candidatos a verificador.

§ 1º A concessionária deverá apresentar ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias lista com pelo menos 3 (três) candidatos a verificador que comparecerem ao chamamento público, acompanhada de:

- I - documentação comprobatória da qualificação técnica e da experiência de cada candidato;
- II - orçamento elaborado por cada candidato com base no termo de referência.

§ 2º A qualificação técnica e a experiência de que trata o inciso I do § 1º deverão compreender as seguintes atividades relacionadas à execução de obras e serviços rodoviários:

- I – certificação;
- II – verificação;
- III – auditoria;
- IV – gerenciamento;
- V – supervisão;
- VI – perícia; ou
- VII – fiscalização e controle.

§ 3º A comprovação da qualificação técnica e experiência referida no § 2º deverá compreender obras de grande porte, abrangendo obras civis, sistemas elétricos, eletrônicos e mecânicos, mediante a apresentação de atestados de capacidade técnica, admitida a definição de outros critérios pelo Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias.

§ 4º A lista de candidatos a verificador deverá ser apresentada pela concessionária:

- I – em até 3 (três) meses após a adjudicação da licitação da concessão, para contratação do primeiro verificador do contrato de concessão;
- II – em até 3 (três) meses da interrupção na prestação de serviços de verificador contratado, por qualquer motivo;
- III – em pelo menos 3 (três) meses antes do término do prazo máximo de contratação de verificador de que trata o art. 220; e
- IV - em até 30 (trinta) dias da manifestação de interesse da concessionária em rescindir motivadamente o contrato com o verificador, que deverá ser autorizada pela Diretoria.

§ 5º A Superintendência competente poderá, pelo seu representante no Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviária, exercer motivadamente direito de veto a qualquer candidato, tendo em vista seu histórico de relacionamento com a ANTT e potencial conflito de interesses.

§ 6º Na hipótese de vetos a todos os candidatos a verificador, a concessionária deverá apresentar, no prazo de 1 (um) mês contado do recebimento do veto da ANTT, nova lista de candidatos a verificador.

§ 7º O Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias designará o verificador entre os candidatos não vetados.

§ 8º A concessionária poderá contratar mais de um verificador, desde que autorizado pela ANTT mediante fundamentação.

Art. 224. A contratação do verificador competirá à concessionária, nos termos de contrato de prestação de serviços celebrado entre esta e o verificador com base no termo de referência.

Art. 225. O verificador será remunerado, após ateste da prestação do serviço pela Superintendência competente, com recursos decorrentes da verba de verificador.

§ 1º A verba de verificador será depositada pela concessionária:

I - em conta vinculada da concessão, caso existente, para posterior liberação ao verificador; ou

II - diretamente ao verificador.

§ 2º O pagamento deverá ser realizado em até 10 dias úteis do ateste da prestação de serviço pela Superintendência competente.

§ 3º A verba de verificação será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na revisão subsequente à sua aprovação, salvo se já considerada na equação econômico-financeira do contrato de concessão.

Art. 226. Caso a concessionária não realize chamamento público, não apresente a lista de candidatos ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias ou não contrate verificador na forma desta Seção, a Diretoria poderá determinar a contratação pela concessionária, no prazo de até 3 (três) meses, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

Parágrafo único. A contratação determinada pela Diretoria na forma do **caput** será orientada por termo de referência aprovado pela Superintendência competente em concessão de perfil semelhante, com eventuais ajustes necessários, indicando 3 (três) candidatos já apresentados ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias nos 3 (três) anos anteriores.

Art. 227. Verificada qualquer irregularidade ou deficiência na prestação de serviço pelo verificador, a Diretoria poderá determinar a sua substituição, no prazo determinado, pela concessionária.

Parágrafo único. Caso pretenda rescindir o contrato celebrado com verificador, a concessionária deverá submeter requerimento fundamentado à Diretoria para sua autorização.

Art. 228. Por representação de qualquer interessado, mediante decisão do Comitê de Corregulação das Concessões Rodoviárias, ficará impedido de ser contratado, por até 5 (cinco) anos, o verificador que infringir normas técnicas, as normas de boas práticas e a regulamentação da ANTT, observado o devido processo legal.

11.11. Por derradeiro, assentou-se na proposta de normativo a dispensa da obrigação da contratação de verificador para os contrato de concessão celebrado antes da entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias, salvo se o contrato dispuser da previsão ou após aditamento, considerada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Ressalta-se que nos caso de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para inclusão da contratação do verificador, poderá, caso não haja previsão, ser adotado provisoriamente valor estimado do serviço com base nos valores já pagos à empresa supervisora contratada pela ANTT, ou a outros verificadores já contratados, ajustando-se posteriormente, com os valores efetivamente pagos pela concessionária.

11.12. Na ausência de contratação do verificador, o apoio à fiscalização da concessão poderá ser realizado por empresa supervisora especializada, contratada pela concessionária.

## 12. **CAPÍTULO IX - OBRAS DO PODER CONCEDENTE**

12.1. O capítulo IX versa sobre as obras de execução do Poder Concedente. A princípio, foram inseridas neste tópico as obras públicas anteriores a concessão, cujos contratos encontravam-se em vigor na data da assunção da rodovia pela concessionária, inclusive, aquelas não concluídas, assim como, as obras não previstas no contrato de concessão, em que ao longo da vigência da concessão, excepcionalmente, e se houver o interesse público, pode-se cogitar a sua realização no sistema rodoviário ou incluir no objeto da concessão novos trechos rodoviários.

12.2. É de se conferir que os gargalos enfrentados neste capítulo, concentraram-se na na complexidade dos processo administrativos alusivos ao recebimento das obras do Poder Público por parte da concessionária e na definição dos prazos para a verificação dos vícios ocasionais, aparentes ou ocultos, decorrentes das obras e trechos rodoviários do Poder Público transferidos à concessão. Cuida-se de um exercício de acomodação de interesses e recursos públicos, tanto aplicados inicialmente na infraestrutura, como obtidos na parceria que se inicia com o agente privado.

12.3. Com relação à Seção I sobre as *Obras do Poder Concedente transferidas na data da assunção*, vale dizer que as obras públicas, que não estejam concluídas até a data da assunção da

rodovia, deverão ser assumidas pela concessionária e concluídas nos prazos e conforme as condições pactuadas com a ANTT. Com efeito, tais trechos serão integrados no termo de arrolamento e transferência de bens da concessão, onde se constará o estágio em que se encontram, visto que a concessionária, a partir da data de assunção, será responsável pela conservação e operação das obras, independentemente da existência de discussão a respeito da adequação dos parâmetros técnicos e de desempenho e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. A motivação deste dispositivo reside justamente no dever dos interessados no ativo público se cercarem de todas as informações pertinentes para poderem dar o lance correto no leilão da concessão. Uma vez identificada a obra do poder público que será assumida no projeto da concessão, detém o investidor interessado reais condições para levantar informações sobre os custos advindos das adequações e complementações necessárias para o atendimento de parâmetros de desempenho.

12.4. Já na perspectiva retratada na Seção II, a despeito das obras supervenientes de interesse público, realizadas pelo Poder Concedente, deve a concessionária assim que tiver conhecimento que as referidas integrarão a concessão, acompanhar a execução de cada etapa, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos e alusivas aos parâmetros de desempenhos deverão ser comunicadas à ANTT. Portanto, é uma gestão ativa que se requer do concessionário em relação à futura peça que integrará a concessão da rodovia.

12.5. Importante reiterar que as obras de responsabilidade do Poder Concedente serão transferidas à concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo segmento, após sua conclusão total ou parcial, e sempre que o DNIT declarar a sua entrega, ou, estiver viabilizada a abertura ao tráfego. Logo, vige aqui também um princípio de boa prestação do serviço público por respeito ao cliente que usará a infraestrutura. Uma vez recebida a obra e integrada ao sistema rodoviário administrado pela formalização do DNIT ou abertura ao tráfego deflagram-se os deveres de operação e conservação, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro assegurada. O que resta a partir da norma vedada é a oposição de condicionantes para a assunção do bem público, motivo pelo qual se afasta para essa formalização a necessidade de inclusão do bem no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Não é leal com o usuário que este deixe de ser atendido por um recuso do reconhecimento de que a obra do Poder Concedente já restou efetivamente entregue à gestão da concessão.

12.6. Por isso, no prazo de 30 dias que sucederem a transferência presumida da obra, a Unidade Regional e a concessionária deverão vistoriá-la conjuntamente, admitida a participação do executor da obra transferida. Da conclusão desta vistoria, regulamentou-se prazo de 90 dias, para que a concessionária aponte eventuais vícios aparentes da referida obra, manifestando-se quanto a divergências entre a obra e seu projeto e em relação ao atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato de concessão, ressaltando-se o prazo de 12 meses para a sua adaptação a esses, salvo outro prazo definido pela Diretoria em atendimento a requerimento da concessionária. Aqui se estabelece a oportunidade de a concessionária apontar ativamente as falhas que encontrar, permitindo um alinhamento acerca do tratamento que a obra do Poder Público entregue deverá receber no âmbito da concessão.

12.7. Nesta esteira, o incremento normativo decorre no sentido de indicar o prazo de 5 anos, contados da transferência da obra, para que, a concessionária aponte os vícios ocultos da infraestrutura recebida, abrindo-se a via da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, salvo disposição diversa do contrato de concessão. Identificado algum desses casos, deve a Superintendência competente, no prazo de 60 dias, notificar o executor da obra e o Ministério setorial, para suas alegações. Após apresentadas as respectivas defesas, a concessionária será citada para o contraditório, em 30 dias. Por sua vez, diante das manifestações nos prazos estipulados ou na ausência de resposta do executor da obra, a Superintendência competente submeterá o pleito para análise da Diretoria, em revisão extraordinária ou na revisão quinquenal subsequente, a ser definida na terceira norma do Regulamento de Concessões Rodoviárias.

12.8. Portanto, a norma reconhece direitos e consolida prazos adequados para os procedimentos, no qual confere à concessionária a possibilidade de acompanhamento e verificação prévia das condições das obras implementadas pelo Poder Concedente, viabilizando manifestações e contraditórios sobre os eventuais vícios aparentes e ocultos das obras supervenientes, garantido maior segurança jurídica e certeza do bem público que se virá a administrar..

## 13. **CAPÍTULO X - ALTERAÇÕES NA PRIMEIRA NORMA DO REGULAMENTO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS**

13.1. O capítulo X dispôs sobre as alterações na primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, com o fim de apresentar as diretrizes e competências do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias. Com efeito, este Regulamento de Concessões Rodoviárias, definiu ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias, taxativamente, as seguintes atribuições:

- I - definir critérios de qualificação técnica e experiência e aprovar diretrizes de boas práticas para os verificadores; e
- II - definir o verificador a ser contratado, após apresentação da lista de candidatos pela concessionária;
- III - aplicar a verificador, mediante representação de qualquer interessado ou dos seus membros, penalidade de impedimento de contratar com as concessionárias, pelo prazo de 5 (cinco) anos, por infração às normas técnicas, às boas práticas e à regulamentação da ANTT, observado o devido processo legal, na forma do seu regimento interno;
- IV - realizar cadastramento de prestadores de serviços, para fins de realização de processo competitivo;
- V - declarar a irregularidade de processo competitivo realizado pela concessionária, observado o devido processo legal, na forma do seu regimento interno;
- VI - aprovar seu regimento interno.

13.2. Desta feita, compete ao Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias a função salutar na contratação dos verificadores e na realização de processo competitivo, podendo, conforme já esposado, no primeiro caso aplicar penalidade de impedimento de se contratar com as concessionárias, no prazo de 5 anos, por infração às normas técnicas, às boas práticas e à regulamentação da ANTT, assim como, declarar a irregularidade de processo competitivo realizado pela concessionária. Ressalte-se, conforme comentado na sessão pública da Reunião Participativa nº 3/2021 que espera-se, com o tempo, poder trazer mais atribuições ao Comitê, em vista de sua representatividade setorial, viabilizando uma regulação mais dialogada e plural

13.3. Destarte, calha mencionar que, os membros do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias serão designados por Portaria da Diretoria, e serão composto por um representantes e um suplente, indicados: da ANTT, pelo Diretor-Geral, que deverá presidir os trabalhos e, outros, advindos: da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base, da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga e da Confederação Nacional do Transporte. Tais integrantes devem exercer mandatos de 2 anos, permitida uma recondução, não sendo assegurado aos seus participantes o direito adquirido de representação. A participação no Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias será considerada prestação de serviço público relevante, não remunerada.

13.4. Por fim, cabe dizer que composição do Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias poderá ser alterada pela Diretoria, de ofício ou mediante provocação da Superintendência competente, não sendo assegurado aos seus participantes o direito adquirido de representação.

## 14. **CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

14.1. Encerra a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias com o capítulo XI, das disposições finais e transitórias. No último capítulo tentou-se arrematar as hipóteses e as condições dos contratos de concessão que não dispuserem originariamente das obrigações implementadas no normativo, regulamentando os prazos para as adequações e prevendo, quando cabível, os casos de recompor ou não o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Ressalta-se, que as partes poderão, de comum acordo, optar pelo aplicação da regulamentação da ANTT, em detrimentos do contrato de concessão, mediante adesão irretratável à norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, promovendo-se o aditamento do contrato.

14.2. O normativo proposto, prevê que, ao contrato de concessão celebrado antes da entrada em vigor do Regulamento das Concessões Rodoviárias, não se aplicam as seguintes obrigações, salvo se já nele previstas ou após aditamento com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

- I - implantação dos sistemas exigidos no Capítulo I, seção II;
- II - remuneração dos custos de manutenção, conservação, operação, monitoração e obrigações indiretas de obras e serviços III - não previstos no contrato de concessão, de que trata Capítulo III, Seção III;

IV - apreensão e destinação de animais, nos termos do Capítulo VIII, Seção I;

V - implantação de equipamento de sensoriamento de tráfego veicular, exigidos no Capítulo VIII, Seção III;;

VI - impressão e postagem de notificações de autuação e penalidade, contidos no Capítulo VIII, Seção V;

VII - instalação de dispositivos de registro de evasões de pedágio e de pesagem veicular, disposto no Capítulo VIII, Seção VI;

VIII - contratação de verificador e pagamento da verba de verificador, nos termos do Capítulo VIII, Seção II.

14.3. No que se concerne a adoção e providências para os contratos de concessão celebrados antes da entrada desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, alusivas à implantação das obrigações estipuladas no normativo, restaram regulados os seguintes prazos para adequação e cumprimento:

I - em até 1 (um) ano, enviar o planejamento quinquenal (Capítulo I, Seção I);

II - em até 2 (dois) anos, implantar o inventário da concessão, em até 2 (dois) anos (Capítulo II, Seção II);

III - em até 1 (um) ano, realizar procedimento transparente para a contratação da execução das obras ou serviços cuja aplicação seja obrigatória (Capítulo VI, Seção IX);

IV - em até 3 (três) anos, implantar o acervo de projetos com a faixa de domínio devidamente georreferenciada (Capítulo III, Seção III);

V - apresentar, em até 1 (um) ano, os planos, as comunicações e o relatório de acompanhamento socioambiental, (Capítulo V);

VI - em até 1 (um) anos, franquear acesso ao centro de controle operacional e seus sistemas pela ANTT, (Capítulo VII, Seção II).

14.4. Cabe ressaltar que as referidas providências, quando consolidadas, deverão ser comprovadas à Superintendência competente, e independem de aditamento ao contrato de concessão, tampouco ensejarão recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Pelo contrário, seu descumprimento poderá gerar penalidades.

14.5. Prescreve a norma que, para os contratos de concessão que não dispuserem originariamente sobre a obrigação de apresentação de certificado de inspeção acreditada ou de projeto que contemple **Building Information Modelling**, e sem a adesão da concessionária ao RCR: (i) quando estes forem solicitados pela Superintendência competente, caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na revisão quinquenal subsequente à aprovação pela ANTT da prestação de contas; (ii) caso este for apresentado por interesse da concessionária, os custos e as responsabilidades relacionados à contratação serão exclusivamente atribuídos à concessionária, não sendo cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

14.6. Outro ponto de inovação normativa reside na aceitação de ambiente regulatório experimental (snadbox regulatório), sempre que aprovado pela Diretoria, para desenvolvimento de projetos que tenham por finalidade estabelecer mecanismos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pela contratação de obras e serviços não previstos inicialmente no contrato de concessão que simulem o efeito de competição na definição de preços

14.7. Vale destacar que os estudos, projetos e orçamentos apresentados antes da vigência da norma e ainda não analisados ou objetados, reger-se-ão pelas normas do tempo do seu protocolo.

14.8. Ademais, determina o normativo que todas as obras finalizadas há mais de 5 anos da publicação da segunda norma do RCR serão computadas como recebidas, inclusive para fins de atualização o inventário bens da concessão. Imperioso se faz ponderar que o prazo proposta se depreende do art. 1º da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece a prescrição quinquenal da ação punitiva da Administração Pública Federal, no exercício do Poder de Polícia. O procedimento se encaixa no caso das obras com pendência no recebimento há mais de cinco anos, em vista da inviabilidade de ação contra a concessionária ou a glosa da pretensão de entrega, dado que a situação já foi pacificada.

14.9. Isso não significa que, quanto aos efeitos negativos sentidos pelos usuários, a concessionária não possa ser corrigida ou penalizada. Sob este ponto, mister reconhecer que sempre que a operação ou o nível de serviço estiverem em desacordo com o contrato, sofrerá a concessionária as decorrências de seu inadimplemento. Fato que, para a hipótese, um reconhecimento tácito já se operou, passando à ANTT então a controlar os efeitos de eventuais omissões perpetuadas. Ademais, não se pode

admitir prazo *in albis*, motivo pelo qual cabe a incidência da referida prescrição para as obras finalizadas pendentes de recebimento, cujos atos não foram providenciados nos prazos pertinentes.

14.10. Cumpre lembrar, que os problemas inseridos nesta norma regulatória serão avaliados quanto à sua eficiência e efetividade e, revistos em Análise de Resultados Regulatórios, conforme cláusula contratual da primeira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, que disciplinou a competência para Superintendência, após 3 anos de vigência do presente normativo, mediante a elaboração de análise de resultado regulatório (ARR) sobre a aplicação e resultados do RCR, com a indicação de possíveis pontos de revisão e aperfeiçoamento.

14.11. Para tanto, a Diretoria da ANTT deliberará sobre a aprovação deste ARR e a abertura de processo de revisão do RCR. Por isso, caso alguma das regras ou dinâmicas aqui implementadas não tenham seu regular funcionamento, serão adaptadas para contexto mais favorável, o que engloba eventuais ajustes de organizações interna, que devem prevalecer na execução das novas atividades.

14.12. Serão revogadas a partir da data de entrada em vigor desta segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, as seguintes Resoluções:

- a) a Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT.
- b) a Resolução nº 2.064, de 5 de junho de 2007, que dispõe sobre a utilização de sistema de monitoramento de tráfego por meio de Circuito Fechado de Televisão - CFTV em concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT.
- c) a Resolução nº 3.323, de 18 de novembro de 2009, que dispõe sobre as especificações e preços do Sistema ITS (Intelligent Transportation Systems) de Sensoriamento e Controle de Tráfego a ser adotado nas rodovias concedidas reguladas pela ANTT.
- d) a Resolução nº 3.323-A, de 18 de novembro de 2009, que dispõe sobre a adoção dos padrões de Protocolos de Comunicação de Dados e Dicionários de Padrões de dados da NTCIP National Transportation Communications for ITS Protocol desenvolvidos pela National Electronics Manufacturers Association (NEMA), em conjunto com a American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) e com o Institute of Transportation Engineers (ITE).
- e) a Resolução nº 3.576, de 2 de setembro de 2010, que dispõe sobre as especificações e preços dos Sistemas ITS (Intelligent Transportation Systems) de Sensoriamento de Tráfego Veicular; de Painéis de Mensagens Variáveis - Fixos; de Painéis de Mensagens Variáveis - Móveis; de Sensoriamento Meteorológico; de Circuito Fechado de TV - CFTV e de Detecção de Altura, a serem adotados nas rodovias federais concedidas, reguladas pela ANTT.

14.13. Serão revogadas, após 1 ano da entrada em vigor desta Resolução:

- a) a Resolução nº 1.713, de 9 de novembro de 2006, que dispõe sobre o tráfego de produtos perigosos na Ponte Rio - Niterói.
- b) a Resolução nº 2.294, de 19 de setembro de 2007, que dispõe sobre o tráfego de veículos de carga na Ponte Presidente Costa e Silva e seus acessos.
- c) a Resolução nº 3.997, de 23 de janeiro de 2013, que dispõe sobre o tráfego de veículos de carga na Rodovia Washington Luiz, BR-040/RJ, no trecho da Serra de Petrópolis/RJ.
- d) a Resolução nº 4.513, de 19 de dezembro de 2014, que dispõe sobre a proibição da circulação de veículos transportadores de produtos perigosos entre o km 00 e o km 92 do trecho rodoviário federal concedido da BR-290/RS.
- e) a Resolução nº 5.908, de 15 de setembro de 2020, Anexo, alteração do prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para decisão administrativa de autorização para uso ou ocupação da faixa de domínio por terceiros em rodovias federais concedidas, que dispõe, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres, sobre os atos públicos de liberação de atividades econômicas, sua classificação de risco e os respectivos prazos máximos de análise de que trata o Decreto nº 10.178, de 18 de dezembro de 2019.

## 15. CONSIDERAÇÕES FINAIS

15.1. O presente relatório, buscou apresentar, em complemento à NOTA TÉCNICA SEI Nº 4134/2021/GERER/SUROD/DIR (7465365), análise sobre a Minuta de Resolução da segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias do Regulamento de Concessões, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.



15.2. Imperioso ressaltar, que a presente ação regulatória contempla a proposta de *Regulamento de Concessões Rodoviárias - bens, obras e serviços (RCR 2) e adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços (Resolução nº 1.187/2005)*, que integra o Eixo 2 da Agenda Regulatória da ANTT do Biênio de 2021/2022.

15.3. Com efeito, a regulamentação esta segunda parte do Regulamento das Concessões Rodoviárias, visa a redução do fardo regulatório e a desburocratização dos procedimentos referentes a bens, obras e serviços rodoviários junto à ANTT, a fim de se corrigir as omissões regulatórias, mitigar as assimetrias de informações e dirimir os riscos inaceitáveis, que, em síntese, contribuirão para um aumento da segurança jurídica, redução do custos regulatórios internos e burocracias procedimentais, bem como em maior transparência na execução das obras e seu recebimento e aprimoramento na gestão da concessão rodoviária.

15.4. Em vista disso, considerando o contexto necessário para a devida atualização do regulatório setorial, serve-se do presente para instruir a Minuta de Resolução da segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias do Regulamento de Concessões (8616751), já acoplada com as consideração pertinentes advindas do corpo técnico interno da ANTT, bem como dos subsídios apresentados pelos agentes regulados afetados, feitos os ajustes pontuais, levando em consideração todas as contribuições recebidas em relação à proposta, sendo aquelas consideradas cabíveis por parte incorporadas na norma proposta. Os demais documentos que subsidiaram a construção da Resolução, acompanham o referido normativo nos autos em epígrafe.

15.5. Diante dos fatos aqui expostos, encaminho o presente expediente para o Sr. SUROD, para chancela e posteriores trâmites pertinentes.

15.6. É a manifestação técnica que se coloca, smj, à aprovação.

(assinado eletronicamente)

**FERNANDO BARBELI FEITOSA**

Gerente de Regulação Rodoviária - GERER/SUROD

De acordo.

(assinado eletronicamente)

**ANDRÉ LUIS MACAGNAN FREIRE**

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 12 de novembro de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE, Assinado Sistema Integrado**, em 17/11/2021, às 18:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO BARBELLI FEITOSA, Gerente**, em 17/11/2021, às 18:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **7465415** e o código CRC **35B7663D**.