



ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO SEI Nº 6574047/2021

Interessado: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD)

Referência: Processo nº 50500.064556/2020-13

Processos Relacionados: 50500.085847/2020-45, 50500.094469/2014-42 e 50500.060776/2008-81

Assunto: Agenda Regulatória 2021/2022 - Eixo 2 - *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).*

Ementa: Proposta de Regulamento de Concessões Rodoviárias sobre bens, obras e serviços rodoviários - RCR 2 e revisão da Resolução ANTT nº 1.187/2005. Temas: planejamento e sistema; bens da concessão; estudo, projetos e orçamentos; gestão de áreas da concessão; acompanhamento ambiental; execução de obras e serviços; relatórios de acompanhamento e gestão ambiental; operação rodoviária; verificador independente; obras do Poder Concedente; e Comitê de Corregulação.

Palavras-chaves: Palavra-chave 1: Concessões de rodovias federais

Palavra-chave 2: Investimentos

Palavra-chave 3: Obras e serviços

Análise de Impacto Regulatório (AIR) relacionada: Processo nº 50500.094469/2014-42, volume 1, pp. 246-271 (0625077)

Etapas: A presente AIR é complementar a Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142), após o aprimoramento da proposta normativa, considerando as contribuições decorrente dos amplos debates dos setores internos da ANTT, a fim de realizar Processo de Participação e Controle Social na modalidade de Reunião Participativa.

Versão: 2.0

I - INTRODUÇÃO

1. *O Regulamento das Concessões Rodoviárias e aprimoramento da Minuta de Resolução - RCR 2.*

1.1. Inicialmente, cumpre ressaltar que a proposta normativa da qual ora se trata foi incluída na Agenda Regulatória do biênio de 2021/2022 pela Deliberação nº 529, de 22 de dezembro de 2020. Cuida-se de ampla reforma normativa ora em curso no âmbito do projeto de regulamento de concessões rodoviárias (RCR), com vistas a complementar o marco regulatório setorial. Para nortear os trabalhos, definiu-se que sua execução seria delineada por etapas, de maneira fracionada por temas, sendo que ora se trata das matérias pertinentes aos bens, obras e serviços das rodovias concedidas e revisão da Resolução ANTT nº 1.187/2005 (RCR 2).

1.2. Deve-se destacar ainda que a presente AIR é complementar à Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142), inserida na Diretriz do Tema 4, item 4.9 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3863/2020/GERER/SUROD/DIR (3947370). Ainda pertinente mencionar a NOTA TÉCNICA SEI Nº 23/2021/GERER/SUROD/DIR (4883631) que complementa os conceitos ora expostos.

1.3. Nessa perspectiva, com o intuito de elaborar e complementar a proposta regulatória instituída na RCR 2, iniciaram-se os procedimentos de consulta interna na intenção de aprimorar a Minuta de Resolução inicial (4713138), levando em consideração as participações nos debates e discussões das áreas diretamente afetadas pela proposta. Disso decorreu a presente AIR complementar, em que os problemas iniciais aprofundados e novos identificados, sem que se mudasse a essencial do opinativo inicial.

1.4. Dito isto, passa-se para uma revisão dos problemas inicialmente colocados, com a finalidade de aprimorar a regulação e buscar a solução para as dificuldades encontradas nas demandas correntes dos setores de infraestrutura rodoviária.

II - HISTÓRICOS DOS TRABALHOS

2. *Síntese da análise*

2.1. Na intenção de elaborar e complementar a proposta regulatória instituída na RCR2, posterior a confecção da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5952/2020/GERER/SUROD/DIR (4713069), Análise de Impacto Regulatório (4713142) e Minuta preliminar de Resolução RCR2 GERER (4713138), a Superintendência de Rodovias deu conhecimento ao setores internos, Superintendências, Gerências e Coordenações acerca do processo de consulta inerente à proposta regulatória do RCR2, requisitando o encaminhamento das considerações e a devida participação e cooperação nos debates e discussões estabelecidas no âmbito da ANTT.

2.2. Assim, implementaram-se as rodadas de debates consubstanciados em grupo consultivo, sobretudo com a condução da GERER e supervisão da SUROD, além da participação das áreas relacionadas, para as discussões dos temas e alinhamentos. Em atenção ao disposto no Decreto nº 10.139/2019, registra-se neste trabalho convergido que a atualização normativa propõe a redução do fardo regulatório, a adoção de padronização dos procedimentos sobre os bens, obras e serviços rodoviários regulados pela ANTT, a melhoria da eficiência da gestão dos contratos de concessão e projetos rodoviários, a ampliação da transparência e agilidade dos processos administrativos, também a utilização de meios tecnológicos de organização e inteligência da informação, a sistematização da apresentação de projetos, a primazia da execução e o acompanhamento de obras e serviços previstos no Programa de Exploração Rodoviária e de obras posteriormente incluídas, e dirimir questões regulatórias por normativos específicos ora propostos.

2.3. Após as discussões internas, considerando que o debate plural foi preceito basilar na construção da proposta de ação regulatória, restou inescusável a atualização e aperfeiçoamento da Minuta preliminar (4713138), bem como a confecção da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2258/2021/GERER/SUROD/DIR (6170330) e desta AIR Complementar, coligidas com as contribuições e os devidos acatamentos assimilados nos debates.

2.4. Na sequência, a nova proposta (7056623) apresenta estrutura composta por onze capítulos, a saber:

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

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

c) 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 tratamento da propriedade intelectual dos referidos projetos, bem como os procedimentos de inspeção acreditada;

d) 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 os procedimentos do concessionário, regularização de acessos, termos de anuências de retificação de área e remoção de interferência;

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

f) 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, e também da obras de contornos alternativos e obras de emergência, discorre ainda sobre a contratação com terceiros e empregados. Do mesmo modo, promoveu regras e procedimentos para a realização de processo competitivo a fim de promover as subcontratações de obras não previstas originalmente no programa de exploração da rodoviária, assim como, disciplinou sobre os procedimentos para a conclusão das obras e admissão de certificado de inspeção acreditada de obras e serviços;

g) Capítulo VII - dispõe sobre a operação rodoviária e suas características essenciais e controle de tráfego, bem como as restrição contínua de tráfego para categoria de veículo por período pré-determinado e pesagem de veículos;

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

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

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

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

2.5. Portanto, espera-se com a proposta apresentar um normativo melhor estruturado, que reflete o amadurecimento trazido pelos debates e experiências compostas neste curso. Com efeito, esta AIR respalda ainda a proposta de Processo de Participação e Controle Social na modalidade de Reunião Participativa que os se coloca, o que virá a agregar ainda mais elementos à proposta do RCR2.

III - COMPLEMENTAÇÃO DA ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO SEI Nº 4713142/2020

3. Identificação dos ajustes nos problemas regulatórios

3.1. Pela análise realizada, foram verificados dez pontos de avanço da regulamentação, além da consolidação de nove normas, em atenção ao disposto no Decreto n.º 10.139/2019.

3.2. Assim sendo, com a atualização do arcabouço normativo inserido no RCR 2, os problemas regulatórios nevrálgicos assentados na norma, conforme revisão das alternativas regulatórias indicadas no Capítulo VII da AIR 4713142, restaram apresentados da seguinte maneira: **1)** o descarte de bens inservíveis; **2)** a inspeção acreditada e a não objeção tácita por decurso de prazo; **3)** morosidade nos procedimentos de desapropriação; **4)** a responsabilidade pela remoção de interferências atrelada aos contratos de permissão especial de uso; **5)** as regras para a contratação de verificador independente e as diretrizes e competências definidas pelo Comitê de Corregulação de concessões rodoviárias; **6)** o processo competitivo disposto para a contratação de obras não previstas originalmente no programa de exploração da rodovia; **7)** o procedimento simplificado para o recebimento de obras; **8)** a transferência das obras executadas pelo Poder Concedente e a estipulação de prazo para alegação da inconsistências pelo concessionário; **9)** gestão do concessionário em relação à operação rodoviária e a autorização da restrição contínua de tráfego para categoria de veículo por período pré-determinado pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via; e **10)** equipamento a serem aplicados no sensoriamento e controle de tráfego compatíveis com novas tecnologias.

3.2.1. Quanto a identificação dos problemas críticos constatados, posterior a revisão normativa, restaram da seguinte maneira:

Tabela 1 - Identificação Problemas Regulatórios - Norma 2 do RCR

Assunto	Problema	Natureza	Causas/Consequência	Magnitude
Destinação bens inservíveis	Ausência de procedimento claro para destinação de bens inservíveis	falha regulatória - omissão regulador	Complexidade do procedimento/dúvidas acerca do encaminhamento dos bens	atinge todas as concessões (nacional)
Credibilidade prévia dos projetos de engenharia	Dúvidas sobre o acatamento dos projetos às regras construtivas aplicáveis	falha de mercado - informação assimétrica	Dinâmica das regras construtivas/alcance da análise regulatória	atinge todas as concessões (nacional)
Duração da desapropriação	Desapropriações morosas e atraso na execução obras do PER, ausência de procedimentos para registro dos bens expropriados.	falha regulatória - omissão regulador	Dinâmica das regras construtivas/dúvidas sobre a responsabilidade/Falta de clareza acerca dos registros dos bens expropriados	atinge todas as concessões (nacional)
Remoção de interferências	Ausência de procedimento para identificação e atribuição de responsabilidades para a remoção de interferências	falha regulatória - omissão regulador	Falta de clareza acerca do tratamento das interferências/dúvidas sobre a responsabilidade	atinge todas as concessões (nacional)
Verificador independente	Ausência de procedimento para contratação de verificador independente.	falha regulatória - omissão regulador	Morosidade nos procedimentos de fiscalização/descumprimento das obrigações contratuais, perda tempo homem/hora	atinge todas as concessões (nacional)
Execução de obras não incluída no PER por terceiros	Ausência de procedimento que disponha sobre a contratação de terceiros para a execução de obras não previstas inicialmente no PER	falha de mercado - informação assimétrica	Terceirização dos serviços/Ganhos de escala e escopo não compartilhados com os usuários	atinge todas as concessões (nacional)
Recebimento de obras	Procedimento complexo para o recebimento de obras	falha regulatória - regra inadequada	Rigidez normativa/demora no recebimento (custos de transação)	atinge todas as concessões (nacional)

Assunto	Problema	Natureza	Causas/Consequência	Magnitude
Obras do Poder Público	Ausência de procedimento para transferência das obras executadas pelo Poder Público e estipulação de prazo para inconsistências para o concessionário	falha regulatória - omissão regulador	Complexidade do procedimento/falta de clareza sobre os direitos relativos à nova infraestrutura	atinge todas as concessões (nacional)
Operação rodoviária	Dúvidas sobre a competência do concessionário para gerir a suspensão de tráfego em situações específicas	falha regulatória - omissão regulador	falta de clareza sobre a gestão operacional/agência não tem competência exclusiva sobre as questões de restrição contínua de tráfego	atinge todas as concessões (nacional)
Sensoriamento e controle do tráfego	Determinação da tecnologia que deve ser utilizada para o sensoriamento e controle do tráfego	falha regulatória - norma de interesse específico	Direcionamento da tecnologia/procedimento estático da tecnologia	atinge todas as concessões (nacional)

fonte: Elaboração própria

3.2.2. Feitas estas considerações, vale citar que no item VII desta AIR serão esmiuçados os problemas regulatórios que sofreram alteração e foram objetos de atualização na norma, após os debates e as discussões estabelecidas no âmbito da ANTT.

IV - IDENTIFICAÇÃO DOS ATORES AFETADOS PELO PROBLEMA REGULATÓRIO

4. Os *players* afetados pelos problemas regulatórios são os mesmos já examinados na Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

V - IDENTIFICAÇÃO DA BASE LEGAL

5. A base legal das questões regulatórias foi apreciada na Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

VI - DEFINIÇÃO DOS OBJETIVOS QUE SE PRETENDE ALCANÇAR

6. Os escopos almejados pela reforma regulatória já foi objeto de estudo na Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

VII - AJUSTES DAS DESCRIÇÕES DAS AÇÕES

7. Inicialmente, foram consideradas no Capítulo VII da AIR anterior 10 (dez) opções regulatórias possíveis para o combate às causas dos problemas detectados, ainda assim, após a revisão do arcabouço normativo esta AIR contemplou, igualmente, 10 (dez) ações regulatórias cabíveis, que serão expostos alhures com as devidas atualizações. Em função do elevado quantitativo de dispositivos contemplados na proposta de normativo, far-se-á na sequência a análise de alternativas para aqueles que sofreram as modificações em relação aos problemas já expostos na AIR anterior, nestes termos, passamos as considerações a seguir.

7.1. DESCARTE DE BENS INSERVÍVEIS

7.1.1. O problema referente ao descarte de bens inservíveis foi analisado na AIR anterior, vide Capítulo VII, item 7.1 da Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

7.2. CERTIFICAÇÃO ACREDITADA DE PROJETOS DE ENGENHARIA E A NÃO OBJEÇÃO TÁCITA POR DECURSO DE PRAZO

7.2.1. Quanto aos projetos de engenharia dois pontos centrais foram considerados e analisados com o fim de se ter um melhor andamento dos procedimentos no âmbito dos processos administrativos: (i) a certeza ao acatamento das normas para a sua elaboração com a inclusão da certificação acreditada e, (ii) e a fixação na análise da não objeção tácita por decurso de prazo.

7.2.2. Esses dois gargalos acabam por representar pontos fulcrais para o acatamento das propostas dos projetos e à efetiva implantação das obras rodoviárias.

7.2.3. Desta forma, objetivando a otimização do homem/hora, foi proposta a inclusão da certificação acreditada dos projetos, que deverá ser emitida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) ou por entidade de reconhecimento internacional, viabilizado dar uma credibilidade prévia quanto às suas características fundamentais, poupando, assim o tempo de análise do agente público, vez que a limitação no tempo de avaliação constitui elemento salutar para a devida liberação das obras.

7.2.4. Sabe-se que todo projeto deve possuir um escopo de trabalho bem definido, com prazos para início e fim claramente estabelecidos, com definição do nível de desempenho a ser atingido, o que torna mais seguro o decurso para a aprovação da obra. Destarte, com a finalidade de tornar mais seguro o prazo para a aprovação da obra, definiu-se que no que se refere aos anteprojetos e projetos instruídos com inspeção acreditada que forem encaminhados para apreciação ANTT, com vistas à sua não objeção, e esta última não se manifeste no prazo de (60) sessenta dias do regular protocolo (instrução com documentos e informações exigidos), estes serão considerados não objetado tacitamente.

7.2.5. Conquanto, diferente do exposto na AIR anterior a determinação de não objeção tácita aos anteprojetos, projetos e orçamentos, não autoriza o concessionário a iniciar a obra ou serviço, tampouco o exime de descumprir com as normas aplicáveis à concessão, assim como não o afasta da sujeição à realização das adequações identificadas pela ANTT em fiscalizações posteriores.

7.2.6. É de se ressaltar, que os custos e as responsabilidades relacionados à contratação de inspeção acreditada e da certificação serão exclusivamente atribuídos ao concessionário, não cabendo recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

7.2.7. Ademais, outro ponto de relevância a ser observado é quanto ao incentivo à proposição de técnicas direcionadas ao concessionário para adoção do paralelismo nas fases, buscando a otimização no cronograma de apresentação do anteprojeto e projeto executivo, declaração de utilidade pública e desapropriação, licenciamento ambiental e remoção de interferência.

7.2.8. Assim sendo, as técnicas de planejamentos e otimização do cronograma de projetos pretende alterar a lógica de rede, sobrepondo as fases que normalmente seriam realizadas em sequência, a fim de realizar as suas atividades de modo simultâneo.

7.2.9. Desta feita, as alternativas levantadas foram:

Alternativa 1: Não executar nenhum procedimento.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Não resolve o problema.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>* Todos os projetos de engenharia serão minuciosamente analisados, em busca de inconsistência que possam significar óbices para a sua execução (Malefício).</p> <p>* A ausência de prazos definidos tende a prejudicar a análise dos projetos, visto que as prioridades não ficam claras (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>* A falta de verificação prévia do cumprimento das normas construtivas pode gerar inconsistências e necessidade de revisão dos projetos (Malefício).</p> <p>* Incertezas nos prazos de análise de projetos e atrasos na sua aprovação acarretam prejuízos econômico-financeiros para os concessionários, afetando diretamente o fluxo de caixa pelo atraso nas receitas (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>* O usuário será preterido de melhor experiência de uso da via, devido a eventuais atrasos nos projetos (Malefício).</p>

Alternativa 2: Aditar os 22 contratos de concessão, para inclusão da certificação acreditada de projetos de engenharia e para a não objeção tácita por decurso de prazo.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Aditando o contrato de concessão, sempre que o concessionário concordar com a alteração, considerados os custos de transação para a celebração do Termo Aditivo.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>* Definição de regras para a certificação acreditada otimiza o tempo de análise dos projetos pelo agente público, pela redução do escopo da verificação (Benefício).</p> <p>* Custos de transação para a celebração dos termos aditivos iniciais e para atualização da regra (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>* Certeza quanto ao procedimento para a não objeção tácita dos projetos via certificação acreditada (Benefício).</p> <p>* Custos de transação para a negociação do termo aditivo (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>* Verificará mais rapidamente melhorias na experiência de tráfego nas rodovias concedidas que aditaram o contrato (Benefício).</p>

Alternativa 3: Previsão em resolução acerca de regra sobre certificação acreditada e não objeção tácita por decurso de prazo.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Elimina a omissão regulatória e positivando a regra em norma, que pode ser atualizada conforme a modificação dos objetos e atores.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>* Definição de regras para a certificação acreditada, poupando tempo do agente público (Benefício).</p> <p>* Possibilidade de atualização linear da norma, para todos os concessionários (Benefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>* Certeza quanto ao procedimento para a não objeção tácita de projetos via certificação acreditada (Benefício).</p> <p>* Direito assentado em norma, com possibilidade de não objeção tácita por decurso de prazo (Benefício).</p>

- *Usuários de rodovias concedidas*

*Verificará mais rapidamente melhorias na experiência de tráfego nas rodovias concedidas (Benefício).

7.3. CELERIDADE NOS PROCEDIMENTOS DE DESAPROPRIAÇÃO

7.3.1. Os imbrólios principais nos procedimentos de desapropriação encontram-se, precipuamente, em razão das alocações de responsabilidades e no tempo investido nas desapropriações, sujeitas a avaliações, liminares e andamentos processuais. Visto isto, recorre-se a norma no intuito de detalhar a Declaração de Utilidade Pública e os procedimentos que serão adotados, assim como definir às alocações das responsabilidades.

7.3.2. Na mesma perspectiva, outro óbice a ser enfrentado é o alusivo a burocracia para execução das desapropriações, buscando dar maior agilidade nos trâmites sejam eles, administrativos, extrajudiciais e/ou judiciais.

7.3.3. De fato, obras podem sofrer significativos atrasos, em razão do tempo investido em desapropriações, por isso, urge dotar de procedimentos que utilizam mecanismo que buscam dar maior celeridade. Destarte, caberá ao concessionário na apresentação do pedido de declaração de utilidade pública dos bens imóveis à ANTT, que serão os objetos de desapropriação, servidão administrativa ou outra limitação administrativa, o encaminhamento concomitantemente dos anteprojetos ou projetos, hipótese em que terão as suas análises iniciadas, desde que não hajam objeções ao anteprojeto ou projeto. É de se vislumbrar que com os adiantados protocolos de DUP, caso hajam objeções ou ressalvas aos projetos em correção, não impedirão a continuidade da suas análises pela ANTT, concedendo maior eficiência e presteza nos trâmites.

7.3.4. Desta forma, encaminha-se também proposta para incentivar o concessionário a realizar desapropriação extrajudicial ou sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada, quando realizado pela via consensual, agilizando a desapropriação. Ressalte-se que o procedimento para a definição do preço do imóvel expropriado, para fins da desapropriação extrajudicial, deve estar baseado em laudo de avaliação subscrito por engenheiro de avaliações ou perito especializado, a ser apresentado à ANTT, comprovando o aporte despendido.

7.3.5. No caso de restar infrutífera a desapropriação extrajudicial, o concessionário promoverá ação judicial em face do expropriado e a ANTT intervirá nos autos como interveniente.

7.3.6. Quanto à responsabilidade financeira das desapropriações via extrajudicial e/ou judicialmente, o contrato de concessão deve estipular verba de destinação ao concessionário já considerada na equação econômico-financeira, admitida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, somente para os dispêndios excedentes realizados pelo concessionário. Acrescenta-se, que a parcela da verba não utilizada será revertida à modicidade tarifária. Tal recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro decorrente das desapropriações, quando cabível, ocorrerá na revisão quinzenal subsequente à aprovação da prestação de contas.

7.3.7. Após realizada a desapropriação, em até 120 (cento e vinte) dias da efetivação da desapropriação, o concessionário deve registrar os imóveis em nome da União Federal. Para tanto, em caso de impossibilidade de se realizar o registro dos bens imóveis no âmbito notarial, a Superintendência competente comunicará ao DNIT para que, esta Pasta competente proceda a alteração do registro dos bens imóveis.

Alternativa 1: Não executar nenhum procedimento

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Não resolve o problema
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*O atraso no início das obras em razão das desapropriações judiciais impede o bom andamento das concessões (Malefício).</p> <p>* Falta de clareza nos trâmites para o registro dos imóveis desapropriados (Malefício).</p> <p>*O agentes públicos tem de revisar os contratos de concessões e razão de atrasos decorrentes dos processos de desapropriação judicial (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Concessionárias de Rodovias Federais</i> <p>*Prejuízos econômico-financeiros decorrentes de atrasos na execução das obras, por demora nas desapropriações (Malefício).</p> <p>*Morosidade dos procedimentos e os gastos financeiros decorrentes de ações judiciais e seu tempo de duração (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Usuários de rodovias concedidas</i> <p>*O usuário será preterido de melhor experiência de uso da via, devido os atrasos no projeto (Malefício).</p>

Alternativa 2: Aditar os 22 contratos de concessão, inserindo os procedimentos céleres e as novas regras de desapropriação.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Aditando o contrato de concessão, sempre que o concessionário concordar com a alteração, considerados os custos de transação para a celebração do Termo Aditivo.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Definição de cláusulas alusivas as novas regras de desapropriação e seus procedimentos mais eficientes (Benefício).</p> <p>*Custos de transação para a celebração dos termos aditivos iniciais e para atualização da regra (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Concessionárias de Rodovias Federais</i> <p>*Certeza quanto ao procedimento para situações de desapropriação e celeridade na execução do projeto (Benefício).</p>

*Custos de transação para a negociação do termo aditivo (Malefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Usuários de rodovias concedidas</i>
*Receberá as obras mais rapidamente, melhorando sua experiência de tráfego nas rodovias concedidas (Benefício).

Alternativa 3: Previsão em resolução acerca de novas regra sobre desapropriação e procedimentos eficientes.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Elimina a omissão regulatória e positiva a regra em norma, que pode ser atualizada conforme a modificação dos objetos e atores.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT
*Definição de regras para a desapropriação, otimizando o procedimento (Benefício). *Possibilidade de atualização linear da norma, para todos os concessionários (Benefício).
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais.
*Certeza quanto ao procedimento para situações de desapropriação e celeridade na execução do projeto (Benefício). *Maior liberdade na negociação das desapropriações, com incentivos pelo bom desempenho (Benefício).
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas
*Receberá as obras mais rapidamente, melhorando sua experiência de tráfego nas rodovias concedidas (Benefício).

7.4. RESPONSABILIDADE PELA REMOÇÃO DE INTERFERÊNCIAS ATRELADA ÀS OBRIGAÇÕES DOS CONTRATOS DE PERMISSÃO ESPECIAL DE USO

7.4.1. Os problemas referentes as remoções de interferências foram devidamente analisados na AIR anterior, vide Capítulo VII, item 7.4 da Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

7.5. CONTRATAÇÃO DE VERIFICADOR INDEPENDENTE E AS DIRETRIZES E COMPETÊNCIAS DEFINIDAS PELO COMITÊ DE CORREGULAÇÃO DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

7.5.1. Ante a ausência regulatória de implementação de apoio técnico para aferição das obrigações contratuais e otimização no acompanhamento, na gestão e na fiscalização das obras, respaldou-se na necessidade de se contratar ao encargo do concessionário empresa especializada imparcial para atuar como verificador independente acerca das obrigações contratuais.

7.5.2. Este verificador independente a ser contratado pelo concessionário, deve incumbir-se das aferições das seguintes atividades, como, vistorias em campo, avaliação de documentos, utilização de equipamentos para a coleta de dados cálculo de indenizações, apoio à aplicação de mecanismos da regulação e do contrato de concessão e outras providências necessárias. Não elidindo a competência fiscalizatória exercida pela ANTT, seja diretamente ou mediante a descentralização de suas atividades.

7.5.3. Assim sendo, os trabalhos e relatórios produzidos pelo verificador independente serão submetidos à ANTT, no auxílio de sua atividade de fiscalização, reprogramação de obras, cálculo dos fatores tarifários, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cálculo da utilização de verbas contratuais e indenizações e outras finalidades compatíveis com os produtos contratados.

7.5.4. Convém mencionar, que a empresa especializada a ser contratada, seus sócios, administradores, partes relacionadas e técnicos não podem ter vínculo de qualquer natureza com o concessionário ou quaisquer partes relacionadas.

7.5.5. As regras da contratação do verificador independente deve observar as diretrizes de boas práticas definidas pelo Comitê de Corregulação de Concessões Rodoviárias, competente para estipular os critérios de qualificação técnica e experiência dos verificadores independentes e aplicação de penalidades e/ou impedimentos às empresas, sua composição se dará por um representantes da ANTT, um da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base, Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga e Confederação Nacional do Transporte.

7.5.6. Os serviços de verificação independente não poderão ser prestados pela mesma empresa por mais de 3 (três) anos consecutivos, admitido sua recontração, após decorridos 5 (cinco) anos.

7.5.7. Desta feita, as alternativas levantadas foram:

Alternativa 1: Não executar nenhum procedimento.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Não resolve o problema.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT
*Inexistência de procedimento para a contratação de verificador independente (Malefício). *Incapacidade técnica para aferição de todas as obrigações contratuais (Malefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Concessionárias de Rodovias Federais</i>

*Insegurança jurídica nos cumprimentos das obrigações contratuais (Malefício).

*Atraso na execução das fiscalizações, bem como nas entradas financeiras (Malefício).

- *Usuários de rodovias concedidas*

*O usuário será preterido de melhor experiência de uso da via, devido os atrasos da fiscalização das obrigações contratuais (Malefício).

*Atrasos na liberação das obras, implicando em prejuízos para a sociedade (Malefício).

Alternativa 2: Aditar os 22 contratos de concessão, inserindo cláusula que estabeleça a regra de contratação ao encargo do concessionário de empresa especializada para atuar como verificador independente.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

Resolve o problema da seguinte forma: Aditando o contrato de concessão, sempre que o concessionário concordar com a alteração, considerado os custos de transação para a contratação do verificador independente.

- ANTT

*Agilidade nas atividades de fiscalização (Benefício).

*Custos de transação para inserir as novas regras nos contratos de concessão e para posterior atualização da regra (Malefício).

- *Concessionárias de Rodovias Federais*

*Regras definidas e agilidade na liberação das obras e cumprimento das obrigações contratuais (Benefício).

*Custos do Concessionário alusivo a contratação da empresa especializada para atuar como verificador independente (Malefício).

- *Usuários de rodovias concedidas*

*Melhorias na experiência de tráfego nas rodovias concedidas (Benefício).

Alternativa 3: Previsão em resolução acerca de regra sobre a contratação de verificador independente.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

Resolve o problema da seguinte forma: Elimina a omissão regulatória e positiva a regra em norma, que pode ser atualizada conforme a modificação dos objetos e atores.

- ANTT

*Celeridade nos procedimentos de fiscalização, poupando tempo do agente público (Benefício).

*Possibilidade de atualização linear da norma, para todos os concessionários (Benefício).

- *Concessionárias de Rodovias Federais*

*Definição de regras para contratação de verificador independente (Benefício).

*Agilidade na verificação do cumprimento das obrigações contratuais (Benefício).

- *Usuários de rodovias concedidas*

*Melhorias na experiência de tráfego nas rodovias concedidas (Benefício).

7.6. PROCESSO COMPETITIVO DISPOSTO PARA A CONTRATAÇÃO DE OBRAS NÃO PREVISTAS ORIGINALMENTE NO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA

7.6.1. Os problemas referentes as remoções de interferências foram devidamente analisados na AIR anterior, vide Capítulo VII, item 7.6 da Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

7.7. O PROCEDIMENTO SIMPLIFICADO PARA O RECEBIMENTO DE OBRAS

7.7.1. Os problemas referentes as remoções de interferências foram devidamente analisados na AIR anterior, vide Capítulo VII, item 7.7 da Análise de Impacto Regulatório SEI nº 4713142/2020 (4713142).

7.8. TRANSFERÊNCIA DAS OBRAS EXECUTADAS PELO PODER CONCEDENTE E PRAZO PARA APONTAR EVENTUAIS INCONSISTÊNCIAS

7.8.1. A despeito das concessões rodoviárias representarem significativa resposta para os investimentos necessários nas infraestruturas rodoviárias, ocorre que, em alguns casos, faz-se presente uma intervenção do Poder Público, seja logo antes do início da concessão, como no seu curso,

reconhecida uma obra que seria onerosa para integrar o projeto de investimento. Portanto, é de se considerar que são imprescindíveis regras relativas a essa eventual relação extra contratual, que acaba tendo reflexos no curso da concessão.

7.8.2. Dado o reconhecimento desta interface, a presente proposta traz regra para que seja reconhecido o recebimento da obra com a abertura do tráfego, sem prejuízo do reequilíbrio posterior, bem como para se estabelecer prazo para o concessionário apontar eventuais inconsistência, decorrentes de disparidade entre o projeto e a obra ou em relação ao atendimento de parâmetros de desempenho estabelecidos para o trecho.

7.8.3. Assim, acrescenta o normativo proposto o prazo de 5 (cinco) anos, contado da data da transferência, para o concessionário apresentar pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em razão de vícios ocultos em obra transferida pelo Poder Concedente, salvo disposição diversa do contrato de concessão.

7.8.4. Portanto, ao reconhecer os direitos e estipular os prazos para a reclamação, confere ao concessionário a possibilidade de acompanhamento e verificação prévia das condições das obras implementadas pelo Poder Concedente.

7.8.5. Logo após a transferência da obra pelo Poder Concedente, se exige a formalização por aditivo ao termo de arrolamento e transferência de bens e atualização do inventário dos bens da concessão.

7.8.6. Desta feita, as alternativas levantadas foram:

Alternativa 1: Não executar nenhum procedimento.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Não resolve o problema.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Inexistência de procedimento claro para o recebimento de obras do Poder Concedente (Malefício). *Contencioso administrativo em relação às obrigações decorrentes das obras entregues ao concessionário (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>*Insegurança jurídica sobre direitos e prazos de reclamação, e relação à obras do Poder Concedente entregues (Malefício). *Prejuízos decorrentes das obras do Poder Público entregues e dúvidas sobre a responsabilidade (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>* Risco de não receber o serviço de manutenção da rodovia em relação às obras do Poder Público (Malefício).</p>

Alternativa 2: Aditar os 22 contratos de concessão, inserindo cláusula que indique prazo para o concessionário apontar eventuais inconsistência, decorrentes de disparidade entre o projeto e a obra ou em relação ao atendimento de parâmetros de desempenho estabelecidos para o trecho, no caso da entrega de obras do Poder Público.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Aditando o contrato de concessão, sempre que o concessionário concordar com a alteração, considerado o procedimento de entrega de obras executadas pelo Poder Público.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Definição de regras para recebimento de obras do Poder Público automático (Benefício). *Custos de transação para a celebração dos termos aditivos iniciais e para atualização da regra (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>*Conhecimento dos direitos e prazos de reclamação, em relação à obras do Poder Concedente entregues (Benefício). *Custos de transação para a negociação do termo aditivo (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>*Possibilidade de gozar de obra do Poder Público mantida pelo concessionário deste a abertura do tráfego (Benefício).</p>

Alternativa 3: Previsão em resolução acerca de regra sobre

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Elimina a omissão regulatória e positiva a regra em norma, que pode ser atualizada conforme a modificação dos objetos e atores.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Definição de regras para recebimento de obras do Poder Público delimitação do prazo para apontar eventuais inconsistências (benefício).</p>

*Possibilidade de atualização linear da norma, para todos os concessionários (Benefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Concessionárias de Rodovias Federais</i>
*Conhecimento dos direitos e prazos de reclamação, em relação à obras do Poder Concedente entregues (Benefício).
*Possibilidade de acompanhamento das obras e verificação prévia de suas condições (Benefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Usuários de rodovias concedidas</i>
*Possibilidade de gozar de obra do Poder Público mantida pelo concessionário deste a abertura do tráfego (Benefício).

7.9. GESTÃO DO CONCESSIONÁRIO EM RELAÇÃO À OPERAÇÃO RODOVIÁRIA E AUTORIZAÇÃO DA RESTRIÇÃO CONTÍNUA PELO ÓRGÃO, AUTORIDADE DE TRÂNSITO COM CIRCUNSCRIÇÃO SOBRE A RODOVIA

7.9.1. Sabe-se que o concessionário da rodovia federal é gestor da infraestrutura, e que na maioria das vezes é o ente capaz de manter o controle das operações rodoviárias e conhecer as situações sensíveis. Desta feita, a proposta normativa vem no sentido de reconhecer a gestão do concessionário em relação à operação rodoviária.

7.9.2. Contudo, em relação a restrição contínua de tráfego para categoria de veículo por período pré-determinado, que impactam significativamente na fluidez ou na segurança do trânsito, o concessionário deverá apresentar ao órgão de trânsito com circunscrição sobre a rodovia, proposta sobre restrição de tráfego por dias e horários determinados.

7.9.3. Dito isto, frisa-se que para tais procedimentos passa-se a exigir a autorização da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a rodovia e posterior comunicação à ANTT e aos demais agentes de trânsito e transporte acerca da permissão de restrição contínua de tráfego, acompanhada dos estudos e documentos que fundamentaram a solicitação e do devido plano de comunicação amplo para os usuários da via.

7.9.4. Portanto, para a plena aplicação da norma é recomendável, um plano de comunicação amplo e que sejam informados e ouvidos pelos usuários da via, com antecedência mínima.

7.9.5. Desta feita, as alternativas levantadas foram:

Alternativa 1: Não executar nenhum procedimento.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Não resolve o problema.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT
*Mantém a responsabilidade da obrigação da ANTT de realizar procedimento normativo para autorizar para a restrição contínua de tráfego (Malefício).
*Aplicação de recursos humanos para procedimento sem delegar a competência (Malefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Concessionárias de Rodovias Federais</i>
*Apesar de suas atribuições para a gestão rodoviária, deve submeter requisição de autorização da ANTT que não detém competência exclusiva (Malefício).
*Eventual incompetência na análise do pedido pode impactar na operação rodoviária (Malefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Usuários de rodovias concedidas</i>
*O usuário pode ter plano de comunicação insuficiente acerca da restrição do tráfego (Malefício).

Alternativa 2: Aditar os 22 contratos de concessão, inserindo cláusula que submete ao concessionário a apresentar de pedido de restrição de tráfego por dias e horários determinados ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via proposta.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Aditando o contrato de concessão, sempre que o concessionário concordar com a alteração, considerado procedimento de competência para restrição contínua de tráfego, em relação a veículo-tipo e por horário específicos, mediante justificativa.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT
*Definição de procedimento para autorizar a restrição do tráfego (Benefício).
*Custos de transação para a celebração dos termos aditivos iniciais e para atualização da regra (Malefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Concessionárias de Rodovias Federais</i>
*Maior eficiência no procedimento de restrição contínua de tráfego, em relação a veículo-tipo e por horário específicos (Benefício).
*Custos de transação para a negociação do termo aditivo (Malefício).
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Usuários de rodovias concedidas</i>

*Comunicação efetiva em relação às restrições de tráfego da rodovia (Benefício).

Alternativa 3: Previsão em resolução acerca de regra do pedido de autorização do concessionário ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via proposta acerca da restrição de tráfego por dias e horários determinados.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Elimina a omissão regulatória e positiva a regra em norma, que pode ser atualizada conforme a modificação dos objetos e atores.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Definição de procedimento para autorizar a restrição do tráfego (Benefício).</p> <p>*Possibilidade de atualização linear da norma, para todos os concessionários (Benefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>*Maior eficiência no procedimento de restrição contínua de tráfego, em relação a veículo-tipo e por horário específicos (Benefício).</p> <p>*Agilidade na determinação do prazo para a comunicação com os usuários e verificação de possíveis melhorias do fluxo, mesmo em caso de restrição (Benefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>*Comunicação efetiva em relação às restrições de tráfego da rodovia (Benefício).</p>

7.10. EQUIPAMENTO A SEREM APLICADOS NO SENSORIAMENTO E CONTROLE DE TRÁFEGO COMPATÍVEIS COM NOVAS TECNOLOGIAS

7.10.1. O sensoriamento e controle de tráfego são exigências voltadas ao acompanhamento operacional da rodovia concedida, desta forma, deve-se considerar para a aquisição dos equipamentos novas tecnologias atualizadas no momento da demanda.

7.10.2. No entanto, a aquisição dos equipamento a serem aplicados no sensoriamento e controle de tráfego eram, seus critérios e especificações, estabelecidos por Resolução, na qual delimitava as tecnologias a serem utilizadas no monitoramento. Com a evolução tecnológica e o advento do Centro Nacional de Supervisão Operacional-CNSO, o acompanhamento precisou ser compatibilizado com novas exigências de informação e tecnologia.

7.10.3. Posto isto, é de se ressaltar que o arcabouço normativo se atentou em dar maior liberdade ao concessionário para a aquisição destes equipamentos a serem aplicados no sensoriamento de trânsito, dispensado seu detalhamento por norma interna, e preocupando em estabelecer os parâmetros gerais da tecnologia a ser utilizada.

7.10.4. É de se verificar ainda, que a dinâmica do tema tem exigido atualização dos procedimentos e o devido conhecimento das inovações tecnológicas, a fim de se avaliar o mais adequado para a instalação na via. Com isso, a proposta que ora se veicula visa manter a obrigação dos serviços, sem, no entanto, fixar por Resolução os detalhamentos dos equipamentos compatíveis. Entendendo que a compatibilização com a nova tecnologia no momento da execução da monitoração e as novas exigências de informação foram contempladas na norma.

7.10.5. Desta feita, as alternativas levantadas foram:

Alternativa 1: Não executar nenhum procedimento.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Não resolve o problema.
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Mantém as tecnologias já indicadas, sem atualizá-las (Malefício).</p> <p>*Não se compatibiliza o sensoriamento com as iniciativas no CNSO (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>*Indiferente quanto ao problema.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>*Indiferente quanto ao problema.</p>

Alternativa 2: Aditar os 22 contratos de concessão, inserindo cláusula para atualizar a tecnologia do equipamentos de sensoriamento e controle de tráfego.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Aditando o contrato de concessão, sempre que o concessionário concordar com a alteração, considerado os equipamentos atualmente necessários para o sensoriamento e controle de tráfego.

<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Definição de regras atuais para a aquisição de equipamentos que devem ser aplicados no sensoriamento e controle de tráfego (Benefício).</p> <p>*Custos de transação para a celebração dos termos aditivos iniciais e para atualização da regra (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>*Possibilidade da aplicação dos melhores equipamentos que atendem as exigências de sensoriamento e controle de tráfego (Benefício).</p> <p>*Custos de transação para a negociação do termo aditivo (Malefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>*Indiferente quanto ao problema.</p>

Alternativa 3: Previsão em resolução acerca de regra sobre a possibilidade da aplicação dos equipamentos atualizados no sensoriamento e controle de tráfego.

IMPACTOS REGULATÓRIOS
<p><i>Resolve o problema da seguinte forma:</i> Elimina a omissão regulatória e positiva a regra em norma, que pode ser atualizada conforme a modificação dos objetos e atores.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ANTT <p>*Possibilidade da aplicação dos melhores equipamentos que atendem as exigências de sensoriamento e controle de tráfego (Benefício).</p> <p>*Possibilidade de atualização linear da norma, para todos os concessionários (Benefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionárias de Rodovias Federais <p>*Possibilidade de levantamento pelo concessionário dos melhores equipamentos que atendem as exigências de sensoriamento e controle de tráfego (Benefício).</p> <p>*Maior autonomia para proposição de equipamentos mais eficientes (Benefício).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Usuários de rodovias concedidas <p>*Indiferente quanto ao problema.</p>

7.11. Para todos os casos acima expostos, a alternativa 3 se mostrou mais plausível, denotando a melhor opção a ser tomada pelo regulador. Ressalte-se que todas as propostas consideram ações factíveis, dentro do escopo de atuação da ANTT, respeitando a proporcionalidade administrativa que cada incursão da Agência exige.

7.12. Com efeito, deve ser considerado que a presente proposta será objeto de Processo de Participação e Controle Social.

7.13. Feitas essas considerações, passa-se as possíveis estratégias de implementação, monitoramento e fiscalização.

VIII - ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO

8. *Aprovação, treinamento e aplicação da norma*

9. O acompanhamento e a devida fiscalização serão averiguadas em quase toda a sua totalidade, por meio da mensuração do tempo, em comparação ao tempo dispendidos para a realização dos procedimentos anteriormente e o tempo de trabalho mensurado após a atualização da norma, senão vejamos:

Tabela 2 - Aplicação, monitoramento e fiscalização da Norma 2 do RCR

Assunto	Problema	Acompanhamento/Fiscalização
Destinação bens inservíveis	Ausência de procedimento claro para destinação de bens inservíveis	Avaliação das comunicações de bens inservíveis e funcionamento das aprovações tácitas. Monitoramento dos descartes de bens inservíveis por 5 anos.
Credibilidade prévia dos projetos de engenharia	Dúvidas sobre o acatamento dos projetos às regras construtivas aplicáveis	Acompanhamento dos prazos para aprovação de projetos de obras do PER. Aferição dos resultados na agilidade dos procedimentos, em comparação ao período anterior. Avaliação da dinâmica das regras claras no decurso do prazo.
Duração da desapropriação	Desapropriações morosas e atraso na execução obras do PER, ausência de procedimentos para registro dos bens expropriados.	Acompanhamento do período necessário para as futuras desapropriações, em comparação aos prazos passados. Avaliação do tempo médio para se realizar a desapropriação e o competente registro dos bens expropriados.
Remoção de interferências	Ausência de procedimento para identificação e atribuição de responsabilidades para a remoção de interferências	Acompanhamento do aumento ou redução dos litígios relativos as remoções de interferências. Monitoramento da aplicação das regras mais claras, inclusive nos litígios administrativos.

Assunto	Problema	Acompanhamento/Fiscalização
Verificador independente	Ausência de procedimento para a contratação de verificador independente	Acompanhamento do prazo médio dos processos administrativos que serão impactados pela revisão da norma. Avaliação das ações quanto à instrução dos processos administrativos, se as informações mais completa contribuirão com a celeridade das análises. Comparação ao rito e ao tempo dispendido no período anterior com o período futuro das fiscalizações.
Execução de obras não incluída no PER por terceiros	Ausência de procedimento que disponha sobre a contratação de terceiros para a execução de obras não previstas inicialmente no PER	Acompanhamento quanto às questões de transparência e conhecimento das contratações de terceiros. Acompanhar os processos competitivos e avaliar se a implementação dos procedimentos, se trouxeram efetividade ou burocracia nos processos administrativos no âmbito da ANTT.
Recebimento de obras	Procedimento complexo para o recebimento de obras	Comparativo em relação ao rito e ao tempo anterior dispendido para o recebimento de obra. Verificação dos prazos, em comparação ao período anterior e o período futuro pós atualização da norma.
Obras do Poder Público	Ausência de procedimento para transferência das obras executadas pelo Poder Público e estipulação de prazo para inconsistências para o concessionário	Acompanhamento das regras de simplificação para transferência das obras executadas pelo Poder Público e entrega dos trabalhos iniciais. Avaliação do tempo médio dispendido anteriormente e o futuro.
Operação rodoviária	Dúvidas sobre a competência do concessionário para gerir a suspensão de tráfego em situações específicas	Acompanhamento dos trâmites quanto a competência e ingerência da ANTT sobre questões de restrições contínuas de tráfego.
Sensoriamento e controle do tráfego	Determinação da tecnologia que deve ser utilizada para o sensoriamento e controle do tráfego	Acompanhamento dos resultados obtidos perante a implementação de novas tecnologia. Comparação dos resultados anteriores e futuros.

fonte: Elaboração própria

9.1. Por fim, impende ressaltar 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 do RCR1 que disciplinou a competência da Superintendência, para elaboração de relatório sobre a sua aplicação, eficácia e resultados, com a indicação de possíveis pontos para revisão.

9.2. Para tanto, a Diretoria da ANTT deliberará sobre a aprovação deste relatório e a abertura de processo de revisão da Resolução. Caso alguma dessas dinâmicas não tenha seu regular funcionamento, serão adaptadas para contexto mais favorável, o que engloba eventuais ajustes de organizações internas que devem ocorrer para a execução das novas atividades.

IX - CONSIDERAÇÕES FINAIS

10. Sendo o que se apresentava para o momento, esta é a Análise de Impacto Regulatório Complementar complementar a AIR SEI Nº 4713142/2020 (4713142), fundamenta pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 2258/2021/GERER/SUROD/DIR (6170330), a ser encaminhada para a abertura das Reuniões Participativas sobre a regulamentação que ora se propõe.

Brasília, 30 de junho de 2021.

Leonardo Mendonça de Oliveira

Coordenador de Planejamento e Implementação da Política Regulatória de Rodovias (COPIR/GERER/SUROD)

Fernando Barbelli Feitosa

Gerente de Regulação Rodoviária (GERER/SUROD)

André Luís Macagnan Freire

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária (SUROD)



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE, Superintendente**, em 30/06/2021, às 14:19, 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 30/06/2021, às 14:28, 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 **LEONARDO MENDONÇA DE OLIVEIRA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 30/06/2021, às 14:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6574047** e o código CRC **C3EE660D**.