

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

PARECER Nº 384/2019/GEFIR/SUINF/DIR
PROCESSO Nº 50500.317101/2019-72
INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S/A, AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)

ASSUNTO: Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) referentes à prestação dos serviços públicos objeto da Concessionária Rota do Oeste (CRO) - Rodovia BR-163/MT - 5º Ano de Concessão - 1ª Parte

I. Introdução

1. O presente Parecer Técnico tem como objetivo subsidiar a Revisão e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, da Concessionária Rota do Oeste (CRO), no que tange ao atendimento das Metas da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e do cumprimento dos parâmetros de desempenho em desacordo com a previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER, referente ao Ano 4 (5º Ano Concessão).
2. Este Parecer tem como referência o Contrato de Concessão do Edital nº 003/2013, o seu Anexo 2 (Programa de Exploração da Rodovia – PER) e o Anexo 5 – Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio – Metodologia de cálculo do Fator D/A.
3. Para o cálculo do valor consolidado de desconto de reequilíbrio (Fator D/A) do Ano 4 (5º Ano Concessão), foi elaborado pela COINF/URRS o Parecer nº 15/2019/COINFRRS-URRS (0213035), de 30/04/2019 e Despacho COINFRRS (0351426), de 20/05/2019, com os subsídios necessários para o referido cálculo.
4. Observamos que o cálculo do Fator D/A é feito em duas etapas: a 1ª Etapa trata da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e a 2ª Etapa trata da Frente de Recuperação e Manutenção.
5. Por meio do referido Parecer Técnico, a COINF apresentou os percentuais executados das obras e serviços das frentes de ampliação de capacidade do 5º ano concessão, que será a base para o cálculo da 1ª Etapa do Fator D/A.
6. A outra parcela do Fator D, referente ao atendimento a parâmetros de desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção (2ª Etapa) será calculada posteriormente, tendo em vista que esses parâmetros somente podem ser apurados após a apresentação dos relatórios de monitoração à ANTT cuja elaboração se inicia ao fim do ano concessão, tendo a Concessionária o prazo de 60 dias para execução dos levantamentos de campo e mais 30 dias para a confecção dos relatórios.
7. Destacamos que o Fator D trata dos casos em que a Concessionária sofre desconto de reequilíbrio na Tarifa, decorrente de atrasos na execução de obras e serviços previstos no Contrato. O fator A trata dos casos em que a Concessionária obterá acréscimo na Tarifa, decorrente de adiantamento na execução de obras e serviços previstos no Contrato, conforme Anexo 5 do Contrato de Concessão.
8. Ressalta-se que, para a adequada aplicação do desconto de reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio, deve-se considerar o fator D referente à meta das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias não cumprida acumulada até o Ano 4 (5º Ano Concessão).
9. Já para a avaliação do atendimento aos parâmetros de desempenho dos serviços da Frente de Recuperação e Manutenção do PER tal lógica não é aplicada, sendo considerado apenas o desconto de reequilíbrio aferido a cada ano.
10. Além disso, por meio do Memorando nº 473/2017/GEFOR/SUINF foi questionado à GEROR os critérios a serem adotados para as obras de ampliação de capacidade e suas melhorias. No referido

Memorando foi questionado se a aplicação do desconto de reequilíbrio previsto no item 09, da Tabela I, do Anexo 5 do Contrato de Concessão, referente à extensão de rodovia não duplicada da meta prevista, contém as obras de intersecções e acessos previstas dentre as obras de melhoria do item 3.2.1.2.

11. Por meio do Memorando nº 229/2017/GEROR/SUINF, de 28/12/2017, a GEROR apresentou resposta, informando que as intersecções e acessos previstos nas obras de melhoria estão consideradas no desconto de reequilíbrio previsto no item 09 da Tabela I do Anexo 5. Sendo assim, o cálculo do desconto de reequilíbrio deve considerar, para as obras do indicador presente no item 12 da Tabela I, apenas as passarelas em separado, se os dispositivos estiverem localizados no trecho da rodovia que sofreu aplicação do desconto de reequilíbrio. Além das passarelas, também deverão ser considerados em separado, a implantação de vias marginais, do item 10 da Tabela I.

12. Entretanto, o Tribunal de Contas da União, por meio do Relatório de Fiscalização TC n. 024.813/2017-6 Fiscalização n. 351/2017, manifestou entendimento distinto ao apresentado pela extinta GEROR, atual GERE, conforme trecho transcrito abaixo:

“(…)

147. Todavia, o Parecer Técnico 22/2018/GEFOR/SUINF (evidência 89, p. 92-100), retificou os descontos tarifários calculados pela inexecução das obras de melhorias (passarelas, trevos e interconexões), seguindo entendimento do Memorando 229/2017/GEROR/SUINF (evidência 107). Isto é, a despeito do contrato explicitamente prever os percentuais a serem descontados em função da inexecução das obras de melhorias, a agência optou por não os considerar no cômputo do Fator D.

148. Portanto, entende-se ter ocorrido descumprimento das regras contratuais ao não se utilizar a Tabela I do Anexo 5 do contrato, que é expressa ao determinar a aplicação do Fator D em razão dos atrasos nas metas das obras de melhorias (passarelas, trevos e interconexões).

III.1.2.3.3.4 – Encaminhamento

149. Em função do exposto, cabe a realização de oitiva da ANTT e da MGO para que prestem esclarecimentos acerca dos indícios de irregularidades apontados, particularmente quanto a:

(…)

c) Revisão 3: ausência de aplicação do Fator D relativo ao item 12 (passarelas, trevos e interconexões), o que contraria o disposto na subcláusula 3.2.1.2 do PER, nas subcláusulas 2.2 e 2.3 e na Tabela I do anexo 5 do contrato (peça anexo 5) e no art. 24, inciso VIII, da Lei 10.233/2001 c/c art. 29, inciso VI, da Lei 8.987/1995.”

13. Considerando a divergência de entendimentos explicitada nos parágrafos anteriores e a relevância do assunto, e considerando que a GEROR participou da elaboração das planilhas dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental que determinaram os valores percentuais dos descontos de cada item do Fator D para a 3ª Etapa de Concessões.

14. Assim, solicitamos por meio do Memorando nº 730/2018/GEFIR/SUINF, de 19/12/2018, que a GERE apresente, detalhadamente, em quais situações deverá ser aplicado cada percentual descrito nos itens 9 a 13 da tabela I do Anexo 5 dos Contratos de Concessão da 3ª Etapa a fim de que a GEFIR efetue os cálculos necessários à aplicação do respectivo fator D e o adequado restabelecimento do Equilíbrio Econômico financeiro destes Contratos.

15. Em resposta, por meio do Memorando nº 126/2018/GEREF/SUINF, de 27/12/2018, a GERE informa que mantém o entendimento de que o percentual de Desconto/Acréscimo de Reequilíbrio constante na Tabela I Anexo 5 do PER, item 9 - Execução das obras de ampliação de capacidade obrigatórias nos prazos estabelecidos, a ser aplicado nos trechos de duplicação foi calculado com base no EVTEA, e contempla além da execução de Duplicações a execução de Acessos e Intersecções no segmento.

16. E que, portanto, não se aplica aos trechos a serem duplicados o Desconto/Acréscimo de Reequilíbrio constante na Tabela I Anexo 5 do PER, item 12, Execução das Obras de Melhorias relativo a acessos e intersecções.

17. Considerando ser de competência da GERE a elaboração do cálculo para aplicação do fator D e respectivo estudo do EVTEA em questão, aplicou-se os entendimentos da GERE sobre o

assunto, conforme exposto nos Memorandos nº 229/2017/GEROR/SUINF, de 28/12/2017 e nº 126/2018/GEREF/SUINF, de 27/12/2018.

18. No caso de obras de melhorias previstas no Planejamento Quinquenal em trechos em que a duplicação não é de obrigação da Concessionária, as mesmas também deverão ser consideradas apartadas das duplicações.

19. Também devemos considerar o item 10.3.1 (i) do Contrato de Concessão, que determina:

(i) Somente serão consideradas implantadas as pistas duplas e, portanto, como atendidas as metas de duplicação indicadas no PER e neste Contrato, quando concluídas as obras de duplicação e as respectivas melhorias, observadas as exceções previstas no PER, e quando essas pistas e melhorias forem abertas ao tráfego.

20. Caso exista alguma obra de melhoria não executada, no trecho considerado duplicado, deverá ser descontada da extensão considerada, o trecho que corresponda à área de influência dessa obra não executada.

21. Ante ao exposto acima, a partir deste ponto do Parecer será apresentado o cálculo do Fator D referente a 1ª Parte.

II. Análise

II.A - Fator D - 1ª Parte - Frente de Ampliação de Capacidade e Melhoria

22. De acordo com o PER, em seu item 3.2.1, a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias tem como objeto o conjunto de obras e serviços de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros Técnicos.

23. As obras de ampliação deverão ocorrer conforme os prazos indicados abaixo, descritos no item 3.2.1.1 do PER, e seu período inicia-se a partir da data de expedição da Licença de Instalação (LI):

Tabela 1 - Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla (item 3.2.1.1 do PER)		
Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	72,60	16%
2	108,90	24%
3	154,20	34%
4	117,90	26%
Total para implantação	453,60	100%

24. Para execução das obras de ampliação de capacidade, incumbia ao Poder Público, na figura da Empresa de Planejamento e Logística - EPL, a obtenção no prazo de 12 (doze) meses da Licença ambiental de Instalação, conforme previsto nas cláusulas 5.2 e 10.3.2.i do Contrato, transcritas abaixo.

5.2 O Poder Concedente deverá:

5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

(...)

10.3.2 A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1 do PER, de acordo com as seguintes condições.

(i) A licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção.

25. No caso específico da CRO, a Licença de Instalação, de número 65.183/2015, foi emitida pelo IBAMA em 20/03/2015 e transferida à Concessionária na mesma data.

26. No entanto, o Contrato de Concessão prevê em seu item 10.3.2.i.c que eventual atraso na Licença não constitui impeditivo à aplicação do Fator D, conforme se depreende da transcrição abaixo.

(c) Após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1.d o PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.

27. A cláusula 22.6.4, por sua vez, preconiza que o Desconto de Reequilíbrio não constitui espécie de penalidade imposta à Concessionária, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do Sistema Rodoviário por investimentos previstos e não realizados, além de ser um mecanismo preestabelecido e pactuado entre as partes.

22.6.4 A Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que:

(...)

(ii) o Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio, determinado pela avaliação anual de desempenho e execução de obras, é um mecanismo pactuado entre as Partes para reequilibrar o Contrato nos casos de atraso ou inexecução de obras e serviços ou no caso de antecipação de determinadas obras, e será aplicado de forma imediata e automática pela ANTT;

(iii) a redução ou aumento do valor da Tarifa Básica de Pedágio em decorrência da aplicação do Desconto ou Acréscimo de

Reequilíbrio não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido no Contrato para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro;

28. No caso de aplicação de multas moratórias referentes a não cumprimento contratual das obras previstas no item 3.2.1 do PER, a data a ser considerada é 20/03/2016.

29. Assim, entende-se que a aplicação do Fator D deve seguir os prazos previstos inicialmente no contrato e no PER. Em resumo, apresenta-se na Tabela 2 os prazos que deverão ser considerados para apuração de cada evento.

Tabela 2 – Prazos a serem considerados para apuração do Fator D/A e para aplicação de multas moratórias			
Ano (a partir da LI – item 3.2.1 do PER)	Extensão a duplicar (km)	Apuração do Fator D/A (data de início)	Prazo para aplicação de multas moratórias (data de início)
1	72,60	2º ano Concessão 21/03/2015	20/03/2016
2	108,90	3º ano Concessão 21/03/2016	20/03/2017
3	154,20	4º ano Concessão 21/03/2017	20/03/2018
4	117,90	5º ano Concessão 21/03/2018	20/03/2019

30. De acordo com a Tabela 2, para a apuração do Fator D/A para o 5º ano de concessão, que é o objetivo do presente Parecer Técnico, a meta a duplicar até o Ano 4 (a partir da LI) é de 453,7 km de pista simples, equivalente a 100% do total.

31. Cabe esclarecer que o PER prevê a utilização do Planejamento Quinquenal para a aplicação de penalidades e do Fator D, conforme item 4.5:

4.5 PLANEJAMENTO DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS DA RODOVIA

Em até 4 (quatro) meses do início do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar o Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia especificadas até o 60º (sexagésimo) mês do prazo da Concessão. Este planejamento deverá compreender todas as obras descritas na seção Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias. (...)

O Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia deverá identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão. Os prazos intermediários serão vinculantes e poderão ensejar penalidades ou Desconto de Reequilíbrio conforme previsto no Contrato.

32. Assim, a seguir, será apresentado a meta de duplicação para o Ano 4 (5º ano concessão), conforme o Planejamento Quinquenal, constante do processo nº 50500.311988/2016-42 e aprovado por meio do Ofício nº 521/2018/GEFIR/SUINF, de 18/09/2018.

II.A.a - Meta Ano 4 (5º Ano Concessão)

33. A meta de duplicação Ano 4, de 117,9 km de extensão, tem como prazo de implantação inicialmente definido em contrato até o final do 5º ano de concessão, em 20/03/2019. A Tabela 3 apresenta os trechos considerados para o atingimento da meta do Ano 4, bem como os trechos executados conforme considerado pelo Parecer nº 15/2019/COINFRS/URRS.

Tabela 3 – Trechos de duplicação da meta do Ano 4 (5º ano concessão)						
Rodovia	Subtrecho Homogêneo	Km inicial	Km final	Extensão (km)	Executada (km)	Data execução
BR-163/MT	-	321,300	349,400	28,10	0,0	
BR-163/MT	-	733,000	746,000	13,00	0,0	
BR-163/MT	-	760,000	821,600	61,60	0,0	
BR-163/MT	-	839,800	855,000	15,20	0,0	
Total Previsto pela Concessionária no ano				117,9		
Total considerado executado					0,0	
Meta do Ano					117,9	

34. A seguir apresenta-se o cálculo do desconto de reequilíbrio referente Meta do Ano 4, das obras de ampliação de capacidade:

Tabela 4 - Cálculo do desconto de reequilíbrio para as obras de ampliação de capacidade				
Meta Ano 4 (km)	Extensão executada (km)	Inexecução (km)	Fator D/km	Fator D para as obras de ampliação de capacidade
117,9	0,00	117,9	0,06902	8,137458%

35. De acordo com os segmentos previstos de duplicação, apresenta-se na Tabela 5 as obras de melhorias, conforme o item 3.2.1.2 do PER, que deveriam ser executadas de forma concomitante às obras de ampliação, ou no caso de parte das vias marginais, previstas a serem executadas nesse ano, pelo Planejamento Quinquenal apresentado pela Concessionária.

Tabela 5 – Obras de melhorias previstas para o Ano 4 e cálculo do desconto de reequilíbrio						
Item	Rodovia	Dispositivo	km	Executado	Data Execução	Fator D/unid.
1	BR-163/MT	Acesso	332,2	0,0		-
2	BR-163/MT	Acesso	488,0	0,0		0,03107%
3	BR-163/MT	Diamante 6	117,6	0,0		0,03107%
4	BR-163/MT	Diamante 7	261,8	0,0		0,03107%
5	BR-163/MT	Diamante 8	279,0	0,0		0,03107%
6	BR-163/MT	Diamante 9	270,5	0,0		0,03107%
7	BR-163/MT	Diamante 10	315,4	0,0		0,03107%
8	BR-163/MT	Diamante 11	320,1	0,0		0,03107%
9	BR-163/MT	Diamante 12	347,7	0,0		-
10	BR-163/MT	Diamante 13	465,4	0,0		0,03107%
11	BR-163/MT	Diamante 14	476,9	0,0		0,03107%
12	BR-163/MT	Diamante 15	480,0	0,0		0,03107%
13	BR-163/MT	Diamante 16	503,5	0,0		0,03107%
14	BR-163/MT	Diamante 24	758,3	0,0		0,03107%
15	BR-163/MT	Diamante 25	762,7	0,0		-
16	BR-163/MT	Diamante 26	819,7	0,0		-
17	BR-163/MT	Diamante 27	831,5	0,0		0,03107%
18	BR-163/MT	Diamante 28	833,3	0,0		0,03107%
19	BR-163/MT	Diamante 29	838,9	0,0		0,03107%
20	BR-163/MT	Diamante 30	854,2	0,0		-

Tabela 5 – Obras de melhorias previstas para o Ano 4 e cálculo do desconto de reequilíbrio						
Item	Rodovia	Dispositivo	km	Executado	Data Execução	Fator D/unid.
21	BR-163/MT	Trombeta 3	786,6	0,0		-
22	BR-163/MT	Retorno em desnível 6	805,0	0,0		-
23	BR-163/MT	Trevo 1	322,8	0,0		-
24	BR-163/MT	Trevo 2	329,0	0,0		-
25	BR-163/MT	Trevo 3	339,1	0,0		-
26	BR-163/MT	Trevo 4	342,3	0,0		-
27	BR-163/MT	Via Marginal	319,0 ao 320,1 (1,1 km)	0,0		0,023166%
Fator D para obras de melhorias - Total						0,489216%

36. Cabe lembrar que o cálculo do desconto de reequilíbrio das obras de melhorias deve considerar somente as passarelas e as vias marginais em separado, se os dispositivos estiverem localizados no trecho da rodovia que sofreu aplicação do desconto de reequilíbrio. No caso de obras de melhorias previstas no Planejamento Quinquenal em trechos em que a duplicação não é de obrigação da Concessionária, as mesmas também deverão ser consideradas apartadas das duplicações.

37. Ressalta-se que as Vias Marginais ID-02 do km 339,1 ao km 342,0; ID-06 do km 818,9 ao km 822,2 e ID-07 do km 853,9 ao km 855,0, estão previstas para serem implantadas nos trechos dos km 321,3 ao km 349,4; km 760,0 ao km 821,6 e km 839,8 ao km 855,0. Conforme o PER, a Concessionária deve implantar as vias marginais referente ao subtrecho duplicado em até 12 meses. Desta maneira, para o cálculo do Fator D, as obras das Vias Marginais ID-02, ID-06 e ID-07 devem ter como prazo de execução até o 6º ano de concessão.

38. Desta forma, o desconto de reequilíbrio relacionado à primeira parte do Fator D do Ano 4 (5º Ano Concessão), referente as obras de ampliação de capacidade e melhorias, corresponde a somatória das seguintes parcelas, conforme a Tabela 6:

Tabela 6 - Fator D – 1ª Parte - Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias Ano 4 (5º Ano Concessão)	
Obras de Duplicação	8,137458%
Obras de Melhorias	0,489216%
Total	8,626674%

II.A.b - Fator D Consolidado Ano 4 (5º Ano Concessão) - 1ª Parte

39. Para o cálculo do Fator D Consolidado - 1ª Parte, referente ao Ano 4 (5º Ano Concessão), devemos considerar os descontos de reequilíbrio referentes às metas previstas nos anos anteriores e que continuam sem ser executadas.

40. Do exposto, apresenta-se nas Tabelas 7 e 8 os valores do Fator A/D, a serem considerados para cada ano concessão referentes as obras da frente de ampliação de capacidade e melhorias (1ª Parte).

Tabela 7 - Fator A – 1ª Parte - Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias	
Ano 1 (2º ano concessão)	2,978202%

Tabela 8 - Fator D – 1ª Parte - Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias	
Ano 2 (3º ano concessão)	4,600216%
Ano 3 (4º ano concessão)	10,960942%
Ano 4 (5º ano concessão) - Parcial	8,626674%
Ano 4 (5º ano concessão) – 1ª Parte Consolidado	24,187832%

41. Deve-se aplicar o Fator D Consolidado para o Ano 4 (5º Ano Concessão) 1ª Parte, referente as obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias o valor de 24,187832%.

III. Conclusão

42. Considerando a análise apresentada no presente Parecer, sugerimos o encaminhamento de cópia deste documento à Concessionária Rota do Oeste (CRO), para que se manifeste sobre o presente cálculo do Fator D, tendo em vista atender o direito do contraditório e ampla defesa administrativo inerente ao Contrato de Concessão.



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 09/07/2019, às 09:20, 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 **EVANDRO TORQUATO SOBRADO, Gerente**, em 09/07/2019, às 10:05, 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 **0668773** e o código CRC **BB1B96E9**.