



Análise de Impacto Regulatório - Nível 1

Tema: Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005

Versão: 1.0

Eixo Temático: 2

Referência: Processo 50500.094469/2014-42

Esta Análise de Impacto Regulatório é um instrumento de análise técnica, cujas informações e conclusões são fundamentadas no debate público e nas análises promovidas pelas pessoas responsáveis pelo tema, não refletindo necessariamente a posição final e oficial da Agência, que somente se firma por deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.



(AN)

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF Versão: 1.0 Data: 10/07/2018
---	--	---

SEÇÃO 1 - IDENTIFICAÇÃO DA ANÁLISE

1. Quais as palavras-chave para facilitar pesquisas sobre esta AIR?

Palavra-chave 1: Concessões de rodovias federais;

Palavra-chave 2: Investimentos;

Palavra-chave 3: Obras e serviços.

2. Quais são os processos relacionados ao tema?

Processo 50500.094469/2014-42 – Adequação da Resolução ANTT nº 1187

Processo 50500.060776/2008-81 – Adequação a Resolução nº 1187, de 09/11/2005

3. Quais são as AIRs relacionadas?

Não há.

4. Em qual etapa está sendo concluída a presente versão da AIR? Antes do início, no início, no meio ou no final do Projeto?

Tendo em vista que a obrigatoriedade de elaboração da AIR decorreu da publicação da Deliberação nº 85, de 23 de março de 2016, e, naquela ocasião, o estágio avançado em que se encontravam as discussões quanto ao objeto da presente análise, a AIR está sendo concluída no final do projeto.



SEÇÃO 2 - DIAGNÓSTICO E MAPEAMENTO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

1. Qual o problema a ser solucionado ou a oportunidade a ser explorada?

A Resolução ANTT nº 1.187/2005 é um dos principais normativos relacionados à atuação da SUINF, dispendo sobre os procedimentos de execução das obras e serviços a cargo das concessionárias de rodovias reguladas pela ANTT.

Com a política pública do governo federal de estímulo ao investimento privado por meio da realização de concessões rodoviárias, faz-se necessário criar mecanismos e otimizar procedimentos de gestão, no âmbito da SUINF, para melhorar a eficiência das análises e dos acompanhamentos dos investimentos previstos nos diversos Programas de Exploração das Rodovias (PER), bem como aqueles a serem incluídos ao longo da execução dos contratos.

Assim, surge a necessidade de aprimorar a regulação e solucionar as dificuldades atualmente encontradas na Resolução ora debatida, seja em razão da redação inadequada ou mesmo de omissões em função das atuais necessidades das áreas da SUINF envolvidas nesses procedimentos.

Ainda, cabe ressaltar a demanda de se contemplar as particularidades dos contratos de Concessão iniciados após a publicação da Resolução ANTT nº 1.187/2005, quais sejam aqueles contidos na 2^a e 3^a Etapas.

Por fim, entende-se como uma oportunidade a ser explorada e transferida a esse normativo, a experiência acumulada e o amadurecimento técnico da Superintendência ao longo dos anos em que esteve à frente da gestão e fiscalização dos contratos de concessão de rodovias federais.

2. A ação regulatória visa corrigir falhas de mercado? Quais?

A ação regulatória visa à revisão dos procedimentos e regras a serem seguidos pelas concessionárias de rodovias federais na apresentação de projetos de obras e serviços e Planejamentos Anuais, bem como o estabelecimento de diretrizes para o acompanhamento pela ANTT dos investimentos previstos nos contratos e para a inclusão de itens não previstos.

(AN)

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL I 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF Versão: 1.0 Data: 10/07/2018
---	--	---

Desta feita, a proposta se alinha à atualização de um normativo técnico, caracterizando-se, portanto, não como regulação econômica, mas sim como uma regulamentação administrativa.

Há que se destacar ainda as características do mercado regulado, notadamente as barreiras de entrada, visto que novos *players* somente são admitidos mediante concorrência pública, e a ausência de concorrência direta na prestação de serviços, haja vista que os trechos que constituem objeto dos contratos de concessão não são geograficamente coincidentes e atendem demandas de usuários distintos.

No entanto, como resultado colateral esperado, entende-se que uma melhor regulamentação dos procedimentos a serem observados pelas concessionárias de rodovias federais tende a prover um aumento de qualidade da infraestrutura para o usuário e de segurança jurídica aos contratos. Ademais, favorece as novas concessões de rodovias, por meio da redução de assimetrias de informação e do risco regulatório.

3. A ANTT tem competência para regulamentar o assunto? Se sim, quais são os dispositivos legais que dispõem sobre essa competência?

Inicialmente, destaca-se que o projeto de “Adequação da Resolução ANTT nº 1.187/2015” integra o Eixo Temático nº 2 da Agenda Regulatória da ANTT para o Biênio 2017/2018, aprovada pela Resolução ANTT nº 5.290, de 15 de fevereiro de 2017.

Resolução nº 5.290, de 15 de fevereiro de 2017

Aprova a Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018

(...)

Art. 1º Aprovar a Agenda Regulatória para o biênio 2017/2018, composta pelos seguintes Portfólios:

(...)

II - Eixo Temático 2 - Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal:

(...)

f) Revisão da Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 – procedimentos de execução de obras e serviços;

Da leitura da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, verifica-se a competência da ANTT para a regulamentação do assunto, conforme proposta da SUINF. Senão vejamos:





 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL I	Área: SUINF
	001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Versão: 1.0
		Data: 10/07/2018

Seção II

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

Ressalta-se ainda a competência da SUINF para proceder ao desenvolvimento e proposta de minuta de resolução quanto à adequação dos aspectos regulatórios nela contidos, em função de suas atribuições regimentais de consolidar, harmonizar e uniformizar todas as propostas de resoluções, conforme preconiza o art. 46, inciso I, da Resolução ANTT nº 5.810, de 3 de maio de 2018:

Art. 79. À Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária compete:

I - promover a regulamentação da infraestrutura rodoviária federal outorgada;

(...)

XII - avaliar e sugerir à direção da ANTT regulamentações específicas que propiciem o desenvolvimento dos serviços e o melhor atendimento das necessidades de movimentação de bens e pessoas na infraestrutura rodoviária concedida;

4. Quais os objetivos da ação regulatória?

Dentre os objetivos almejados com a proposta de adequação da Resolução nº 1.187/2005 estão:

- ✓ atender as demandas dos atuais e também dos novos contratos de concessão, além dos normativos técnicos vigentes;
- ✓ melhorar a eficiência da gestão promovida pela ANTT dos contratos de concessão e projetos rodoviários;
- ✓ sistematizar a apresentação de projetos e a execução e acompanhamento de obras e serviços previstos no PER;
- ✓ sistematizar a apresentação de projetos e orçamentos de obras e serviços novos, não previstos inicialmente nos contratos; e
- ✓ reduzir o fardo regulatório de forma a concentrar as disposições contidas em diversas Portarias, Ofícios Circulares e Memorando Circulares em um normativo só.

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL I 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF Versão: 1.0 Data: 10/07/2018
---	--	--

5. Foram identificados atos normativos, pareceres da PRG ou notas técnicas relevantes para o estudo do tema? Quais?

Consta na Nota Técnica que encaminha a minuta de Resolução o embasamento técnico para as proposições contidas no projeto.

Ademais, dentre os normativos que se relacionam com o tema, merecem destaque:

RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT Nº 1.187/2005				
ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
1	Resolução nº 675/2004/ANTT	04/08/2004	Dispõe sobre as revisões ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio nas concessões rodoviárias federais	Todas as concessionárias
2	Resolução nº 3.651/2011/ANTT	04/08/2004	Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços	Todas as concessionárias
3	Ofício Circular nº 004/2009/SUINF	11/05/2009	Procedimento para análise de projetos	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
4	Ofício Circular nº 018/2009/SUINF	24/09/2009	Requisitos de análise de projetos de interesse de terceiros a serem implantados na faixa de domínio das rodovias federais concedidas (Memorando Circular nº 001/2009/SUINF)	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
5	Ofício Circular nº 020/2009/GEINV/SUINF	25/09/2009	Definição de localização de passarelas	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
6	Ofício Circular nº 021/2010/GEINV/SUINF	31/03/2010	Desapropriações e desocupações	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
7	Deliberação nº 157/2010	12/05/2010	Publicação das portarias de Inexecuções pela SUINF	Todas as concessionárias
8	Ofício Circular nº 039/2010/GEINV/SUINF	13/08/2010	Procedimento para envio de projetos executivos	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa





RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT Nº 1.187/2005

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
9	Portaria nº 029/2014/SUINF	07/04/2011	Estabelece a sistemática para análise de projetos executivos e anteprojetos, nos casos previstos nos contratos de Concessão, apresentados pelas concessionárias de Rodovias	Todas as concessionárias
10	Portaria nº 034/2015/SUINF	07/04/2011	Estabelece a sistemática para apuração das inexecuções das obras e serviços previstos nos contratos de Concessão aferidas no exercício anterior	Todas as concessionárias
11	Ofício Circular nº 032/2011/GEINV/SUINF	22/07/2011	Procedimento para envio de projetos executivos (Ofício Circular nº 039/2010/GEINV/SUINF)	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
12	Ofício Circular nº 005/2012/GEINV/SUINF	07/02/2012	Procedimento para envio de projetos executivos (Ofício nº 039/2010/GEINV/SUINF e Ofício nº 032/2011/GEINV/SUINF)	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
13	Ofício Circular nº 007/2012/GEINV/SUINF	15/03/2012	Novas orientações para apresentação de Projetos de Engenharia (Ofício Circular nº 39/2010/GEINV/SUINF)	concessionárias da 2ª Etapa
14	Ofício Circular nº 004/2012/SUINF	31/05/2012	Cálculo da Bonificação e Despesas Indiretas (BDI)	concessionárias da 2ª Etapa
15	Ofício Circular nº 014/2012/GEINV/SUINF	04/07/2012	Propostas de DUP	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
16	Ofício Circular nº 024/2012/GEINV/SUINF	06/09/2012	Procedimento para envio de projetos executivos para análise (Ofício Circular nº 005/2012/GEINV/SUINF e Ofício Circular nº 007/2012/GEINV/SUINF)	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
17	Ofício Circular nº 009/2012/SUINF	11/10/2012	Dispensa da análise dos projetos executivos – obras e serviços não obrigatórios	concessionárias da 2ª Etapa
18	Resolução nº 4.071/2013/ANTT	03/04/2013	Regulamenta as infrações sujeitas às penalidades de advertência e multa por inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida	Todas as concessionárias
19	Ofício Circular nº 006/2014/SUINF	07/02/2014	Procedimentos para envio de anteprojetos e projetos para análise	concessionárias da 3ª Etapa

RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT Nº 1.187/2005

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
20	Ofício Circular nº 004/2014/SUINF	18/02/2014	Orientações para apresentação dos projetos executivos	Todas as concessionárias
21	Ofício Circular nº 013/2014/SUINF	06/03/2014	Propostas de DUP / projetos – Orientações	concessionárias da 3ª Etapa
22	Ofício Circular nº 019/2014/SUINF	25/03/2014	Sistemática para autorização e definição dos custos de estudos de viabilidade e de projetos executivos de obras e serviços não previstos contratualmente (Portaria nº 046/2014/SUINF/ANTT)	Todas as concessionárias
23	Portaria nº 081/2014/SUINF	02/05/2014	Estabelece a sistemática para os procedimentos de envio de anteprojetos estabelecidos nos contratos da 3ª Etapa de Concessões	Todas as concessionárias
24	Ofício Circular nº 024/2014/SUINF	05/05/2014	Complementação da Resolução nº 1187/2005	Todas as concessionárias
25	Ofício Circular nº 002/2014/GEINV/SUINF	03/07/2014	Projetos de Implantação de interseções em dois níveis com a Incorporação de Ruas Marginais	concessionárias da 3ª Etapa - Fases I e III
26	Ofício Circular nº 003/2014/GEINV/SUINF	04/07/2014	Esclarecimento acerca de aparelhamento da PRF	concessionárias da 3ª Etapa – Fase I e III
27	Ofício Circular nº 004/2014/GEINV/SUINF	09/07/2014	Encaminhamento de projetos executivos	concessionárias da 3ª Etapa - Fases I e III
28	Ofício Circular nº 004/2014/GEINV/SUINF	09/07/2014	Encaminhamento de projetos executivos	concessionárias da 3ª Etapa – Fase I e III
29	Ofício Circular nº 052/2014/SUINF	31/07/2014	Relatório mensal das Principais obras em execução nas Rodovias Federais Concedidas	Todas as concessionárias
30	Ofício Circular nº 056/2014/SUINF	26/08/2014	Relatório Mensal das Principais Obras e Serviços - Modelo	Todas as concessionárias
31	Ofício Circular nº 013/2014/GEINV/SUINF	10/09/2014	Novo modelo de Planejamento Anual	Todas as concessionárias



RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT Nº 1.187/2005

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
32	Ofício Circular nº 062/2014/SUINF	23/09/2014	Proposta de DUP (Ofício Circular nº 015/2014/SUINF)	concessionárias da 1ª e 2ª Etapa
33	Ofício nº 3673/2014/SUINF	27/11/2014	Complementação ao anteprojeto das obras de ampliação de capacidade e melhorias	CONCEBRA
34	Ofício nº 3671/2014/SUINF	27/11/2014	Complementação ao anteprojeto das obras de ampliação de capacidade e melhorias	MSVIA
35	Ofício nº 3674/2014/SUINF	27/11/2014	Complementação ao anteprojeto das obras de ampliação de capacidade e melhorias	VIA040
36	Ofício nº 3615/2014/SUINF	27/11/2014	Complementação ao anteprojeto das obras de ampliação de capacidade e melhorias	MGO
37	Ofício Circular nº 018/2015/GEINV/SUINF	29/11/2014	Datas marcos de envio do Planejamento Anual, bem como dos pedidos de reprogramação de obras e serviços	Todas as concessionárias
38	Portaria nº 247/2014/SUINF	16/12/2014	Estabelecer critérios para a revisão da metodologia e dos valores referenciais para a remuneração da parcela de administração local, mobilização e/ou desmobilização, canteiro de obras, sinalização de obras e desvio de tráfego, no âmbito dos contratos de Concessões Rodoviárias	Todas as concessionárias
39	Ofício Circular nº 001/2015/SUINF	06/01/2015	Propostas de Declaração de Utilidade Pública (DUP) – (Ofício Circular nº 062/2014/SUINF)	Todas as concessionárias
40	Ofício Circular nº 005/2015/SUINF	19/01/2015	Procedimentos relativos aos pleitos de análise de projetos	Todas as concessionárias
41	Ofício Circular nº 007/2015/SUINF	27/01/2015	Projetos executivos	concessionárias da 3ª Etapa
42	Ofício Circular nº 005/2015/GEINV/SUINF	27/01/2015	Prestação de contas de desapropriações e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal (PRF)	Todas as concessionárias

RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT Nº 1.187/2005

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
43	Ofício Circular nº 007/2015/SUINF	27/01/2015	Projetos executivos	concessionárias da 3ª Etapa
44	Portaria nº 046/2014/SUINF	13/02/2015	Estabelece a sistemática para apuração das inexecuções das obras e serviços previstos no contrato de Concessão aferidas no ano anterior	Todas as concessionárias
45	Ofício Circular nº 011/2015/SUINF	20/02/2015	Relatório Mensal das Principais Obras e Serviços - Modelo	Todas as concessionárias
46	Ofício Circular nº 015/2015/SUINF	02/03/2015	Sistemática para apuração das inexecuções de obras e serviços previstos nos contratos de Concessão	Todas as concessionárias
47	Ofício Circular nº 012/2015/GEFOR/SUINF	20/04/2015	Entrega dos Relatórios Técnicos Físicos Financeiros (RETOFF)	Todas as concessionárias
48	Ofício Circular nº 002/2015/GEPROM/SUINF	19/05/2015	Estabelece procedimento para apresentação de projetos funcionais	Todas as concessionárias
49	Ofício Circular nº 003/2015/GEPROM/SUINF	19/05/2015	Critérios básicos para os projetos geométricos	Todas as concessionárias
50	Ofício Circular nº 004/2015/GEPROM/SUINF	19/05/2015	Procedimento de envio e análise – Polo gerador de tráfego	Todas as concessionárias
51	Ofício Circular nº 041/2015/SUINF	16/06/2015	Procedimentos relativos aos pleitos de análise de projetos (Ofício Circular nº 005/2015/SUINF)	Todas as concessionárias
52	Ofício Circular nº 016/2015/GEINV/SUINF	27/08/2015	Planejamento Quinquenal e Planejamento Anual – Inclusão de Adequação das pistas existentes aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de classe I-A	concessionárias da 3ª Etapa – Fase I e III
53	Ofício Circular nº 061/2015/SUINF	15/09/2015	Sistemática para autorização e definição dos custos de estudos de viabilidade e de projetos executivos de obras e serviços não previstos contratualmente (Portaria nº 046/2014/SUINF e Portaria nº 263/2015/SUINF)	Todas as concessionárias
54	Ofício Circular nº 020/2015/GEINV/SUINF	22/10/2015	Envio de projetos “as built” (Ofício Circular nº 012/2009/GEINV/SUINF)	concessionárias da 3ª Etapa



RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT Nº 1.187/2005

ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
55	Ofício Circular nº 071/2015/SUINF	23/10/2015	Sistematica de envio e análise de projetos / anteprojetos	Todas as concessionárias
56	Portaria nº 263/2015/SUINF	09/11/2015	Estabelece a sistemática para o processo de autorização, e definição dos respectivos custos, de estudos de viabilidade e de projetos executivos de obras e serviços não previstos contratualmente (Altera a Portaria nº 046/2014/SUINF)	Todas as concessionárias
57	Ofício Circular nº 079/2015/SUINF	15/12/2015	Ajustes nos projetos executivos durante a execução das respectivas obras e projetos "as built"	Todas as concessionárias
58	Resolução ANTT nº 5.083/2016	27/04/2016	Aprova o Regulamento disciplinando, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização.	ANTT
59	Portaria SUINF nº 216/2016	04/11/2016	Estabelece a sistemática para o acompanhamento do Planejamento Anual, bem como para a apuração das inexecuções das obras e serviços previstos nos contratos de Concessão	Todas as concessionárias
60	Portaria SUINF nº 256/2016	08/12/2016	Estabelece a sistemática para o processo de autorização, e definição dos respectivos custos, para elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, de obras rodoviárias não previstas contratualmente e solicitadas pela ANTT	Todas as concessionárias
61	Portaria SUINF nº 257/2016	08/12/2016	Estabelece a sistemática para o processo de autorização, e definição dos respectivos custos, para elaboração de projetos executivos de obras rodoviárias não previstas contratualmente e solicitadas pela ANTT	Todas as concessionárias

RELAÇÃO DE NORMATIVOS RELACIONADOS À RESOLUÇÃO ANTT N° 1.187/2005				
ITEM	DOCUMENTO	DATA	ASSUNTO	DESTINATÁRIO
62	Ofício Circular nº 007/2017/GEINV/SUINF	08/06/2017	Prestação de Contas de Desapropriações/Desocupações	Todas as concessionárias
63	Portaria SUINF nº 121/2017	09/06/2017	Delega à GEINV a competência para autorizar a elaboração de EVTEAs	Todas as concessionárias
64	Portaria SUINF nº 161/2017	17/07/2017	Altera a Portaria nº 257/2016	Todas as concessionárias
65	Ofício Circular nº 014/2017/GEINV/SUINF	07/08/2017	Projetos solicitados pela ANTT	Todas as concessionárias
66	Ofício Circular nº 018/2017/GEINV/SUINF	31/08/2017	Remanejamento de Interferências	Todas as concessionárias
67	Ofício Circular nº 019/2017/GEINV/SUINF	17/10/2017	Revisões ordinárias	Todas as concessionárias
68	Resolução ANTT nº 5.624/2017	21/12/2017	Dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT e dá outras providências.	ANTT
69	Ofício Circular nº 001/2018/GEINV/SUINF	02/02/2018	Não inclusão de Obras e Serviços referentes à Frente de Recuperação e Manutenção no Planejamento Anual das concessionárias da 3ª Etapa	concessionárias da 3ª Etapa
70	Parecer Técnico nº 016/2018/GEINV/SUINF	20/02/2018	Revisões Quinquenais dos contratos de concessão de rodovias federais	concessionárias da 2ª Etapa e ECO101

6. Foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos? Se sim, quais?

Não foram identificadas recomendações ou determinações de órgãos externos específicas sobre a Resolução ANTT nº 1.187/2005. No entanto, na condução do presente projeto, a SUINF buscou levar em consideração as auditorias pretéritas promovidas pela Controladoria Geral da União e sobretudo pelo Tribunal de Contas da União, relacionadas à atuação da Superintendência e aos assuntos abordados no normativo em tela.

7. Existem diretrizes da Diretoria Colegiada sobre o tema? Se sim, quais?

Não. As diretrizes foram estabelecidas pela área técnica da SUINF.





8. Quais as premissas utilizadas na ação regulatória? Essas premissas foram validadas pela Diretoria Colegiada?

A presente ação regulatória parte do entendimento das áreas técnicas da SUINF de que os prazos e procedimentos propostos são exequíveis e correspondem à melhor forma de acompanhamento e gestão das obrigações contratuais das concessionárias de rodovias federais. Entende-se que as referidas premissas, consubstanciadas na minuta de Resolução e na Nota Técnica e AIR que a embasam, devem ser posteriormente validadas pela Diretoria Colegiada da ANTT.

9. Foram identificados estudos, pesquisas, teses, relatórios ou informações relevantes da Agência ou de fontes externas que podem contribuir para a análise? Quais?

Por se tratar de um normativo de grande abrangência, contemplando diferentes assuntos relacionados à execução dos contratos de concessão de rodovias federais, não se vislumbra na literatura técnica vigente materiais que contribuam de forma ampla na análise. Ressalta-se que as proposições contidas na minuta de Resolução resultam do conhecimento técnico acumulado pela experiência da SUINF na gestão e fiscalização dos referidos contratos.

10. Os atores internos e os atores externos já foram consultados? Qual foi ou será a estratégia de consulta?

Ao longo do projeto houve a participação ativa de atores externos e internos, como se pode verificar na Estrutura Analítica do Projeto, notadamente nas etapas 3.1 a 3.6, em que foram colhidas contribuições de todas as unidades técnicas da SUINF, a saber GEROR, GEINV, GEFOR, GEPRO, COINF/URRS, COINF/URSC, COINF/URSP, COINF/URMG, COINF/URRJ e COINF/URBA, bem como da ABCR – Associação Brasileira de Concessões de Rodovias. Esclarece-se que a forma de participação oferecida foram reuniões presenciais e trocas de e-mails, sendo que todas as sugestões foram avaliadas pela equipe de projeto, resultando na minuta de Resolução a ser encaminhada à apreciação e deliberação por parte da Diretoria.

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF Versão: 1.0 Data: 10/07/2018
---	--	---

SEÇÃO 3 - ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS

Em função do elevado quantitativo de dispositivos contemplados na proposta de normativo, far-se-á na sequência a análise de alternativas para aqueles que representam maiores modificações em relação à Resolução vigente, quais sejam aqueles que tratam da análise de projetos de obras originalmente previstas no contrato, da substituição de investimentos originalmente previstos nos contratos, e da conclusão e recebimento das obras e serviços executados pelas concessionárias.

Foram identificados os seguintes atores, os quais podem ser os mais afetados pela ação regulatória proposta:

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
 Concessionárias de rodovias federais;
 Usuários de rodovias federais concedidas;

3.1 Análise de projetos de obras previstas no contrato original

No que tange à análise de projetos de obras previstas originalmente nos contratos de concessão, têm-se que o procedimento hoje adotado para as concessionárias da 1ª e 2ª Etapa é tal que há a obrigatoriedade de análise e aprovação, por parte da Agência, dos projetos executivos das obras e serviços obrigatórios, englobando soluções tais como passarelas, interconexões, vias marginais, duplicações, dentre outros.

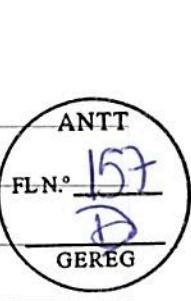
No entanto, tal atribuição se revela bastante custosa à Administração, na medida em que exige um grande quantitativo de profissionais especializados na análise de documentos técnicos, sendo hoje tal demanda suprida por contratos de prestação de serviços de apoio à SUINF.

Ressalta-se que tal obrigação acaba por sobrecarregar as equipes, potencialmente retrasando as análises que devem ser efetivamente conduzidas pela Agência, que são aquelas afetas à inclusão de novos investimentos nos contratos, que carecem de minuciosa apreciação da parte técnica e sobretudo dos custos a serem considerados nos processos de revisão tarifária.

Ademais, há que se levar em consideração a existência de previsões explícitas nos contratos de concessão de que a responsabilidade técnica pela qualidade e adequação dos projetos de engenharia recai unicamente sobre as concessionárias, de toda sorte que eventuais incorreções deverão ser saneadas às suas expensas, sem qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro.

Por fim, não se pode deixar de ponderar que a apresentação de projetos de má qualidade e as reiteradas objeções que a sucedem podem servir como estratégia para as concessionárias atrasarem ou não executarem as obras previstas nos contratos, o que, ainda que a ANTT considere as inexecuções nas revisões tarifárias, acaba por prejudicar os usuários das rodovias, que se veem privados de melhorias importantes à segurança e conforto dos trechos concedidos.





Desta feita, as alternativas levantadas foram:

Alternativa 1: manter o procedimento de a Agência analisar os projetos executivos de todas as obras previstas no PER original.

Resolve o problema da seguinte forma: não resolveria o problema.

Alternativa 2: não analisar projetos de obras previstas no PER original.

Resolve o problema da seguinte forma: haveria ganhos expressivos na celeridade de execução das obras em função da desburocratização do rito de análise de projetos estabelecido entre as concessionárias e a ANTT. Paralelamente, são esperadas vantagens institucionais na medida em que os esforços da equipe técnica poderiam ser concentrados na análise minuciosa de soluções de engenharia e custos de novos investimentos, cuja qualidade e razoabilidade dos valores devem ser asseguradas para que se assegure tarifas módicas aos usuários.

Alternativa 3: para as obras previstas no PER original, analisar o anteprojeto.

Resolve o problema da seguinte forma: além dos ganhos esperados na Alternativa 2, ressalta-se que é desejável um mínimo de atenção da Agência para com as soluções de engenharia a serem adotadas na execução de obras e serviços previstos nos contratos. Em outras palavras, com a análise dos anteprojetos, peças técnicas de menor complexidade que os projetos executivos e que permitem retratar de forma suficientemente acurada as soluções levantadas, a ANTT poderia controlar a adequação das obras propostas pelas concessionárias ao que está previsto no contrato, assegurando assim a adequada prestação do serviço público. Com isso, sopesando-se a presente alternativa com a anterior, ter-se-ia uma discreta desvantagem operacional, compensada por um melhor acompanhamento contratual por parte da ANTT.

Alternativa 1: manter o procedimento de a Agência analisar os projetos executivos de todas as obras previstas no PER original.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- *ANTT*

- Necessidade crescente de profissionais especializados na análise de projetos executivos (MALEFÍCIO);
 - Foco reduzido nas questões técnicas que permeiam a inclusão de novos investimentos nos contratos (MALEFÍCIO).

- *Concessionárias de Rodovias Federais.*

- Maiores custos administrativos na contratação ou elaboração de projetos de

engenharia nos casos em que são apresentadas objeções por parte da Agência (MALEFÍCIO);

- Possibilidade de se valer de projetos de má qualidade para atrasar a realização de investimentos previstos nos contratos (BENEFÍCIO).

- ***Usuários de rodovias concedidas***

- Maior probabilidade de atrasos na execução das obras e serviços previstos nos contratos (MALEFÍCIO).

Alternativa 2: não analisar projetos de obras previstas no PER original.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- ***ANTT***

- Menor burocracia, menos análises e consequentemente menor geração de documentos técnicos (BENEFÍCIO);

- Foco aumentado nas questões técnicas que permeiam a inclusão de novos investimentos nos contratos (BENEFÍCIO).

- ***Concessionárias de Rodovias Federais.***

- Menores custos administrativos na contratação ou elaboração de projetos de engenharia nos casos em que são apresentadas objeções por parte da Agência (BENEFÍCIO);

- Risco crescente de eventuais desconformidades nos projetos serem verificadas pela fiscalização da ANTT na fase de execução das obras, incorrendo na necessidade de correções sem reequilíbrio econômico-financeiro, de forma a onerar os custos da concessão (MALEFÍCIO);

- Estímulo à melhoria da qualidade e correição dos projetos de engenharia, de forma a mitigar o risco exposto no item anterior. (BENEFÍCIO)

- ***Usuários de rodovias concedidas***

- Menor probabilidade de atrasos na execução das obras e serviços previstos nos contratos (BENEFÍCIO).

Alternativa 3: para as obras previstas no PER original, analisar o anteprojeto.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- ***ANTT***

- Menor burocracia, menos análises e consequentemente menor geração de documentos técnicos (BENEFÍCIO);

- Foco aumentado nas questões técnicas que permeiam a inclusão de novos investimentos nos contratos (BENEFÍCIO).

- Possibilidade de verificação, por parte da Agência, da adequação das soluções

de engenharia propostas pelas concessionárias às obrigações contratuais correspondentes. (BENEFÍCIO)

- ***Concessionárias de Rodovias Federais.***

- Menores custos administrativos na contratação ou elaboração de projetos executivos, que são mais dispendiosos que os anteprojetos, nos casos em que são apresentadas objeções por parte da Agência (BENEFÍCIO);

- Risco crescente de eventuais desconformidades nos projetos executivos serem verificadas pela fiscalização da ANTT na fase de execução das obras, incorrendo na necessidade de correções sem reequilíbrio econômico-financeiro, de forma a onerar os custos da concessão (MALEFÍCIO);

- Estímulo à melhoria da qualidade e correição dos projetos de engenharia, de forma a mitigar o risco exposto no item anterior. (BENEFÍCIO)

- ***Usuários de rodovias concedidas***

- Menor probabilidade de atrasos na execução das obras e serviços previstos nos contratos (BENEFÍCIO).

3.2 Substituição de investimentos originalmente previstos nos contratos

No que diz respeito à substituição de investimentos previstos no contrato por outros, sejam em virtude de proposição das concessionárias ou decorrentes de necessidade constatada pela própria ANTT, o procedimento atualmente adotado é aquele disciplinado na Resolução nº 3.651/2011, que prevê a apresentação, por parte da concessionária, do projeto executivo e orçamento da obra alternativa, a ser analisado e aceito pela ANTT. Uma vez definida a cifra do investimento a ser incorporado na concessão, o reequilíbrio econômico-financeiro a incidir na tarifa por meio do mecanismo de fluxo de caixa marginal é obtido a partir da diferença entre o orçamento aprovado para a nova obra e o valor constante no fluxo de caixa original do investimento a ser substituído.

§5º São consideradas obras ou serviços não previstos no PER aqueles não existentes no PER, quando da publicação da Resolução nº 3.651/2011 e/ou o incremento de valores de itens existentes no PER, nos casos descritos nos incisos I e II do parágrafo 3º, caso em que o reequilíbrio econômico-financeiro deverá ser feito exclusivamente via Fluxo de Caixa Marginal.

§6º No caso de incremento de valores a que se refere o parágrafo 5º, deverá ser apresentado o orçamento da nova obra proposta, conforme definido nos incisos I e II do art. 3º.

§7º O valor que deverá ser acrescido ao Fluxo de Caixa Marginal será aquele decorrente da análise da diferença entre o novo orçamento, a que se refere o parágrafo 6º, e o valor previsto inicialmente. (grifo nosso)

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF Versão: 1.0 Data: 10/07/2018
---	--	---

O procedimento supratranscrito já foi questionado, em mais de uma ocasião, pelo Tribunal de Contas da União - TCU nas auditorias promovidas em relação à atuação da Superintendência, sobretudo em função do entendimento da Corte de Contas de que tal disposição incentiva a busca das concessionárias pela inclusão de novos investimentos nos contratos, os quais, por terem seu valor calculado com base no projeto executivo apresentado, sem incidência de deságio, acabam por desconsiderar as condições vantajosas das propostas levadas a leilão. Outrossim, entende o TCU que tal prática vem sendo adotada pelas concessionárias em detrimento do cumprimento das obrigações por elas originalmente assumidas, de forma a privar os usuários da disponibilização de obras e serviços que foram discutidos com a sociedade antes da licitação, na ocasião das audiências públicas, desvirtuando o objeto dos contratos.

Além disso, há que se destacar que o procedimento insculpido no normativo em tela não abrange as concessões da 3ª Etapa, tendo em vista que esses contratos não possuem Plano de Negócios, não havendo, portanto, montante alocado em fluxo de caixa que possa ser comparado com o orçamento aprovado para o novo investimento. Assim, o que se verifica, na prática, é a ausência de uma metodologia para substituição de investimentos originalmente previstos nos contratos da 3ª Etapa.

Pelo exposto, considerando os questionamentos apresentados de forma recorrente pelo Tribunal de Contas e o vácuo regulatório que atinge os contratos da 3ª Etapa sobre esse tema, entende-se por pertinente que se discutam alternativas para aperfeiçoamento desse procedimento no âmbito do projeto de alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005.

Alternativa 1: manter o procedimento de calcular o impacto tarifário da substituição de investimentos com base na diferença entre o orçamento da nova intervenção e o valor previsto inicialmente para a obra a ser substituída.

Resolve o problema da seguinte forma: não resolve o problema, visto que os embates com o TCU persistiriam e as concessões da 3ª Etapa continuariam sem uma metodologia definida para essas situações.

Alternativa 2: tratar as substituições como exclusões de investimentos previstos no contrato seguidas da inclusão de novas obras ou serviços.

Resolve o problema da seguinte forma: não resolve o problema, tendo em vista que se estaria agravando a desvirtuação das condições vantajosas da proposta, à medida que o valor proposto pela concessionária vencedora do certame licitatório, que pressupõe um deságio, seria excluído do fluxo de caixa em prol da inclusão de outro montante a “preço cheio”, sem licitação.

Alternativa 3: exigir das concessionárias a apresentação de projeto executivo com orçamento tanto da solução original quanto do investimento alternativo que está sendo discutido. Em caso





de aprovação, o montante a ser considerado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro seria a diferença dos custos apurados na análise desses dois projetos.

Resolve o problema da seguinte forma: haveria ganhos esperados na questão da manutenção das condições vantajosas da proposta, à medida que os valores a serem incluídos na tarifa a título de compensação pela substituição de investimentos tenderiam a ser menores, visto que o custo aferido do projeto executivo da solução originária tende a superar o montante previsto no fluxo de caixa original para aquele item, sobre o qual, repisa-se, pressupõe-se ter havido um deságio ofertado pela concessionária vencedora do leilão.

Além disso, impende destacar que tal metodologia vai ao encontro do que dispõe o edital de concessão mais recente publicado pela ANTT, referente à RIS – Rodovia de Integração do Sul, além de oferecer uma alternativa para o vácuo regulatório que assola os contratos da 3ª Etapa.

Alternativa 1: manter o procedimento de calcular o impacto tarifário da substituição de investimentos com base na diferença entre o orçamento da nova intervenção e o valor previsto inicialmente para a obra a ser substituída.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**

- Permanência da dificuldade existente na gestão contratual das concessões da 3ª Etapa, que decorre do fato de esses contratos não contarem com Plano de Negócio (MALEFÍCIO);

- Permanência dos embates junto aos órgãos de controle quanto à inclusão de investimentos nos contratos sem levar em consideração as condições vantajosas da proposta (MALEFÍCIO).

- **Concessionárias de Rodovias Federais.**

- Possibilidade de se valer da substituição de investimentos previstos no fluxo de caixa original como forma de maximizar o seu retorno (BENEFÍCIO).

- **Usuários de rodovias concedidas**

- Maior probabilidade de atrasos na execução das obras e serviços previstos nos contratos (MALEFÍCIO);

- Maior impacto tarifário a cada substituição de investimento aprovada pela ANTT (MALEFÍCIO).

Alternativa 2: tratar as substituições como exclusões de investimentos previstos no contrato seguidas da inclusão de novas obras ou serviços.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- ***ANTT***

- Permanência da dificuldade existente na gestão contratual das concessões da 3ª Etapa, que decorre do fato de esses contratos também não preverem um mecanismo para exclusão de investimentos (MALEFÍCIO);

- Permanência dos embates junto aos órgãos de controle quanto à inclusão de investimentos nos contratos sem levar em consideração as condições vantajosas da proposta (MALEFÍCIO).

- ***Concessionárias de Rodovias Federais.***

- Possibilidade de se valer da substituição de investimentos previstos no fluxo de caixa original como forma de maximizar ainda mais, em comparação com a Alternativa 1, o seu retorno (BENEFÍCIO).

- ***Usuários de rodovias concedidas***

- Maior probabilidade de atrasos na execução das obras e serviços previstos nos contratos (MALEFÍCIO).

- Impacto tarifário ainda maior, em comparação com a Alternativa 1, a cada substituição de investimento aprovada pela ANTT (MALEFÍCIO)

Alternativa 3: exigir das concessionárias a apresentação de projeto executivo com orçamento tanto da solução original quanto do investimento alternativo que está sendo discutido. Em caso de aprovação, o montante a ser considerado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro seria a diferença dos custos apurados na análise desses dois projetos.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- ***ANTT***

- Possibilidade de utilização da metodologia proposta para os contratos de concessão da 3ª Etapa (BENEFÍCIO);

- Perspectiva de atenuação das discussões junto ao TCU sobre o tema (BENEFÍCIO).

- Possibilidade de embates jurídicos com as concessionárias cujos contratos contam com Plano de Negócio, pelo fato de se estar desconsiderando as propostas comerciais por elas apresentadas na ocasião dos leilões (MALEFÍCIO).

- Possibilidade de as concessionárias adotarem critérios distintos na elaboração dos projetos executivos da solução original e da alternativa, de forma a aumentar os custos desta e minimizar os daquela, no intuito de maximizar a diferença a ser considerada para fins de revisão da tarifa de pedágio (MALEFÍCIO).

- ***Concessionárias de Rodovias Federais.***

- Perspectiva de diminuição dos ganhos provenientes da substituição dos valores oferecidos nas propostas comerciais por orçamentos advindos de projetos executivos (MALEFÍCIO);

- ***Usuários de rodovias concedidas***

- Menor probabilidade de atrasos na execução das obras e serviços previstos nos contratos (BENEFÍCIO).

- Menor impacto tarifário esperado na hipótese de substituição de investimentos originalmente previstos nos contratos, a despeito de essa metodologia incorrer na necessidade de se remunerar dois projetos de engenharia ao invés de um. (BENEFÍCIO)

3.3 Conclusão de Obras

No que tange aos procedimentos de conclusão e recebimento de obras, a atual Resolução ANTT nº 1.187/2005 preconiza a necessidade de que a Agência emita dois documentos que atestem o encerramento das obras e serviços implementados nas rodovias pelas concessionárias, quais sejam os Termos de Recebimento provisório e definitivo. Trata-se de dispositivo extraído da Lei nº 8.666/93, que, em seu artigo 73 dispõe:

Art. 73. Executado o contrato, o seu objeto será recebido:

I - em se tratando de obras e serviços:

a) provisoriamente, pelo responsável por seu acompanhamento e fiscalização, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes em até 15 (quinze) dias da comunicação escrita do contratado;

b) definitivamente, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, mediante termo circunstanciado, assinado pelas partes, após o decurso do prazo de observação, ou vistoria que comprove a adequação do objeto aos termos contratuais, observado o disposto no art. 69 desta Lei;

Sobre o assunto, cabe inicialmente destacar que a Lei nº 8.666/93 institui normas para licitações e contratos da Administração Pública, sendo que é entendimento pacífico na jurisprudência que tal normativo deve ser aplicado de forma subsidiária para as concessões de serviços públicos, visto haver norma mais restrita regulamentando esse setor, qual seja a Lei nº 8.987/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal.

Assim, nem todos os procedimentos aplicáveis aos contratos de obras públicas devem ser implementados nas concessões de rodovias. Nessa seara, especial destaque merece ser dado ao



fato de que as obras e serviços executados pelas concessionárias não são efetivamente recebidos pela ANTT, visto que, uma vez concluídos, tais elementos passam a compor o Sistema Rodoviário concedido e só serão revertidos ao Poder Concedente na ocasião do encerramento do contrato de Concessão. Desta feita, ao contrário do que ocorre com as obras contratadas de forma direta, procedimento costumeiramente adotado pelo DNIT, a concessionária permanece com a responsabilidade sobre os bens por ela implementados, devendo se fazer consistente em suas obrigações de atualizar o cadastro da rodovia e de zelar pelas condições de conservação e manutenção desses novos elementos, observados os parâmetros de desempenho previstos no contrato.

Pelo exposto, verifica-se que não há de fato uma reversão da obra executada à União, o que só deverá ocorrer quando do término do prazo de concessão, ocasião em que serão aferidos pela ANTT o atendimento aos parâmetros de desempenho pertinentes, sob pena de indenização a ser computada em favor do Poder Concedente. Assim, o ateste, por parte da Agência Reguladora, da efetiva conclusão de determinada obra, deveria se prestar apenas a garantir que o investimento correspondente foi realizado, para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, e que o elemento implantado se encontra funcional e seguro para ser disponibilizado aos usuários, sem prejuízo da responsabilização da concessionária por eventuais inconformidades constatadas posteriormente.

Alternativa 1: manter a obrigatoriedade de elaboração de Termos de Recebimento Provisório e Definitivo.

Resolve o problema da seguinte forma: não resolveria o problema, visto que se estaria insistindo em um conceito inadequado para a realidade das concessões de rodovias.

Alternativa 2: alterar o procedimento de forma que a conclusão de obra seja aceita pela ANTT por um relatório simplificado voltado aos aspectos da funcionalidade e da operacionalidade das intervenções executadas.

Resolve o problema da seguinte forma: a ANTT estaria cumprindo sua obrigação de fiscalizar a tempestiva realização dos investimentos previstos no contrato, resguardando assim o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, bem como preservaria os usuários de fazerem uso de obras inacabadas ou que não estejam seguras ou funcionais.

Alternativa 3: deixar de emitir qualquer posicionamento técnico sobre a conclusão das obras e serviços executados pelas concessionárias.

Resolve o problema da seguinte forma: não resolveria o problema, visto que não seria possível o correto acompanhamento, por parte da Agência, dos investimentos realizados pelas concessionárias.

Alternativa 1: manter a obrigatoriedade de elaboração de Termos de Recebimento Provisório e Definitivo.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - Manutenção de um processo burocrático e contratualmente injustificável (MALEFÍCIO).
- **Concessionárias de Rodovias Federais.**
 - Manutenção de um processo burocrático, cuja troca de documentações eleva os custos administrativos da concessão (MALEFÍCIO)
- **Usuários de rodovias concedidas**
 - Não impactados.

Alternativa 2: alterar o procedimento de forma que a conclusão de obra seja atestada pela ANTT por um relatório simplificado voltado aos aspectos da funcionalidade e da operacionalidade das intervenções executadas.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- **ANTT**
 - Diminuição da burocracia, sem prejuízo ao adequado acompanhamento da realização dos investimentos previstos nos contratos (BENEFÍCIO).
- **Concessionárias de Rodovias Federais.**
 - Diminuição da burocracia, com a garantia de maior celeridade na aceitação, por parte da Agência Reguladora, das obras e serviços executados (BENEFÍCIO)
- **Usuários de rodovias concedidas**
 - Não impactados.

(AP)

 ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF Versão: 1.0 Data: 10/07/2018
---	--	---

Alternativa 3: deixar de emitir qualquer posicionamento técnico sobre a conclusão das obras e serviços executados pelas concessionárias.

IMPACTOS REGULATÓRIOS

- ***ANTT***
 - Prejuízo ao adequado acompanhamento contratual promovido pela ANTT (MALEFÍCIO).
- ***Concessionárias de Rodovias Federais.***
 - Falta de critério para o ateste, por parte da ANTT, das obras e serviços executados. (MALEFÍCIO)
- ***Usuários de rodovias concedidas***
 - Maior probabilidade de serem expostos a obras inacabadas ou não funcionais (MALEFÍCIO).

- 1. A Análise de Impacto Regulatório realizada é suficiente para embasar uma tomada de decisão? Caso negativo, justificar.**

Sim, é suficiente.

- 2. Caso esta Análise de Impacto seja suficiente para tomada de decisão, é recomendada uma das alternativas? Se sim, qual a opção escolhida e como seria feita a implantação da ação regulatória?**

A SUINF recomenda que, para as problemáticas concernentes à análise de projetos executivos de obras previstas originalmente nos contratos e à conclusão de obras e serviços, sejam adotadas, respectivamente, as alternativas 3, 3 e 2, nos moldes das minutas de Resolução e Nota Técnica que acompanham o presente documento.

- 3. Considerações finais.**

Como a Resolução nº 1.187/2005 possui implicações em diversos outros normativos atualmente vigentes e em edição na ANTT, e considerando ainda a importância institucional dos procedimentos discriminados de forma clara e objetiva na proposta ora encaminhada, pugna-se que as análises a serem promovidas pelas áreas competentes sejam priorizadas.





AIR – NÍVEL 1
001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução
ANTT nº 1.187/2005

Área: SUINF
Versão: 1.0
Data: 10/07/2018



SEÇÃO 5 - ASSINATURAS

Alessandro Reichert

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres
GEREG/SUINF

De acordo, em 24/07/2018.

Fábio Luiz Lima de Freitas

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES	AIR – NÍVEL 1 001/2018/SUINF/ANTT/Alteração da Resolução ANTT nº 1.187/2005	Área: SUINF
		Versão: 1.0
		Data: 10/07/2018

SEÇÃO 6 - SEGURANÇA DA INFORMAÇÃO

Este documento é de acesso restrito?

Fundamentação:

Prazo máximo para a restrição do acesso:

Credenciamento:

Brasília (DF), ____ de _____ de ____.

Gestor da Informação YYY