

Manual de **FISCALIZAÇÃO** de Rodovias Federais Concedidas

Procedimentos de Fiscalização no
Âmbito dos Contratos de Concessão
de Infraestrutura Rodoviária

2^a Edição, Brasília, 2025

GEFOP/SUROD/ANTT

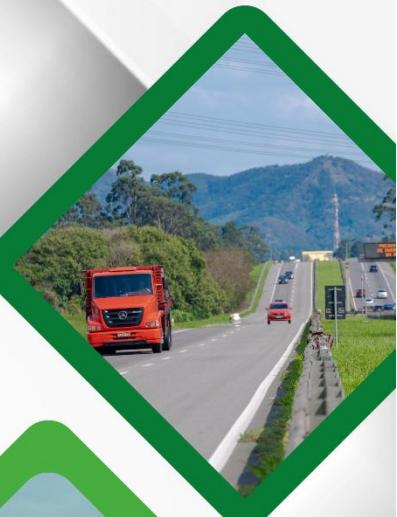
MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS

Procedimentos de Fiscalização no
Âmbito dos Contratos de Concessão
de Infraestrutura Rodoviária

2^a Edição - Brasília, 2025

Superintendência de Infraestrutura
Rodoviária - **SUROD**

Gerência de Fiscalização da
Infraestrutura e Operação
Rodoviária - **GEFOP**



GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO

Diretor-Geral em Exercício

FELIPE FERNANDES QUEIROZ

LUCAS ASFOR ROCHA LIMA

Diretoria

FERNANDO DE FREITAS BEZERRA

Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

MATHEUS HERRERO RODERO

Gerente de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária

SÉRGIO BEZERRA DE MENEZES RODRIGUES

Coordenador de Planejamento da Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária

PAULO GIMENEZ GONÇALVES

Coordenador de Fiscalização de Operação Rodoviária

CARLOS FREDERICO FREIRE PEIXOTO

Coordenador Regional de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária - Sudeste

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

Coordenador Regional de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária - Centro

ORLEI DAMAZIO SILVEIRA

Coordenador Regional de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária - Sul

CARLOS FREDERICO FREIRE PEIXOTO

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

MARCUS VINICIUS FAGUNDES MOTA

ORLEI DAMAZIO SILVEIRA

SÉRGIO BEZERRA DE MENEZES RODRIGUES - COORDENADOR

WALQUIRIA YUMIKO FUJII - COORDENADORA SUBSTITUTA

Grupo de Trabalho

ANDRÉ RORIZ DE CASTRO BARBO

ALEXANDRE ALVES SOUTO

LUCIANO ESTEVE FERREIRA DE ASSIS

PAULO RYCHARDSON FREIRE BESERRA NASCIMENTO

Grupo Consultivo

Permite-se a reprodução desta publicação, em parte ou no todo, sem alteração do conteúdo, desde que citada a fonte e sem fins comerciais.

Lista de Figuras

Figura 1: Ciclo anual do tratamento fiscalizatório adequado à classificação da rodovia	13
Figura 2: Exemplo de análise de obrigações contratuais por outras UORGs da SUROD	27
Figura 3 - Processo de Análise do Pedido de Prorrogação do Prazo de Cumprimento do TRO	57
Figura 4 – Ciclo da aplicação de aviso de não conformidade	58
Figura 5 - Fluxo de Aplicação de Penalidades por Classe de Rodovias e Tipo de Infração	59
Figura 6 – Ciclo da aplicação de medida sancionatória para a inexecução de obras e investimentos obrigatórios	60
Figura 7 – Ciclo da aplicação de medida sancionatória se verificado descumprimento de parâmetro de desempenho de manutenção ou serviço operacional	60

Lista de Quadros

Quadro 1 – Procedimento: Execução de ação de fiscalização definida no PAF	14
Quadro 2 – Procedimento: Execução de ação de fiscalização extraordinária.....	15
Quadro 3 – Procedimento: Realização do acompanhamento mensal de obras obrigatórias	17
Quadro 4 – Procedimento: Elaboração da manifestação técnica anual referente às obras obrigatórias e ao cálculo de reequilíbrio.....	18
Quadro 5 – Procedimento: Execução de atividades relacionadas ao pedido de encerramento de obras	20
Quadro 6 – Procedimento: Execução de atividades relacionadas à análise do projeto “as built”	22
Quadro 7 – Procedimento: Acompanhamento dos parâmetros de desempenho de conservação	24
Quadro 8 – Procedimento: Execução de atividades e manifestações técnicas relacionadas à verificação de parâmetros de desempenho de manutenção	26
Quadro 9 – Procedimento: Aplicação de medidas sancionatórias encaminhadas por outras UORGs pela COROD	27
Quadro 10 – Procedimento: Apresentação dos informes de manutenção da infraestrutura pela concessionária	30
Quadro 11 – Procedimento: análise de parâmetros de desempenho de serviços operacionais	33
Quadro 12 – Procedimento: análise de tempo de atendimento de socorro médico	35
Quadro 13 - Procedimento relacionado à análise de tempo de atendimento de socorro mecânico....	38
Quadro 14 - Procedimento relacionado à análise de atendimento de demais incidentes	41
Quadro 15 - Procedimento relacionado à análise de tempo de inspeção de tráfego	45
Quadro 16 - Procedimento relacionado à análise do Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio	53
Quadro 17 – Procedimento: Aplicação de alerta de potencial inconformidade	55
Quadro 18 – Procedimento: Aplicação de ação educativa	56
Quadro 19 – Procedimento: Aplicação de TRO.....	56
Quadro 20 – Procedimento: Aplicação de aviso de não conformidade	57
Quadro 21 – Classe A – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório	62
Quadro 22 – Classe B – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório.....	63
Quadro 23 – Classe C – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório.....	64
Quadro 24 – Classe D – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório	65
Quadro 25 – Parâmetros de desempenho de conservação e de manutenção definidos no PER.....	67
Quadro 26 – Parâmetros de desempenho relacionados à outras obrigações definidas no PER	71
Quadro 27 – Prazos sugeridos para os tipos infracionais definidos no Anexo III da Resolução nº 6053/2024	72

Quadro 28 – Relação entre defeitos de pavimento definidos em normativos da ANTT e DNIT.....	75
Quadro 29 – Atendimento Médico, Mecânico e Demais Incidentes – Primeira Parte.....	81
Quadro 30 – Atendimento Médico, Mecânico e Demais Incidentes – Segunda parte	82
Quadro 31 – Atendimento Médico, Mecânico e Demais Incidentes – Terceira Parte	83

Lista de Abreviaturas e Siglas

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AI – Auto de Infração

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

BSO – Base de Serviço Operacional

CFTV – Circuito Fechado de Televisão

CAA – Coeficiente de Ajuste Adicional

CAT – Coeficiente de Ajuste Temporal

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

COROD – Coordenação Regional de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

GEENG – Gerência de Engenharia Rodoviária

GEGIR – Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários

GEFOP – Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária

Inmetro – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

iRAP – *International Road Assessment Programme*

OIA – Organismo de Inspeção Acreditado

PAS – Processo Administrativo Simplificado

PAF – Plano Anual de Fiscalização

PER – Programa de Exploração da Rodovia

PMV – Painel de Mensagem Variável

POP – Procedimento Operacional Padrão

PPV – Posto de Pesagem Veicular

PROCROFE – Programa de Concessões de Rodovias Federais

RCR – Regulamento das Concessões Rodoviárias

RCR1 – Primeira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

RCR2 – Segunda Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

RCR3 – Terceira Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

RCR4 – Quarta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

RCR5 – Quinta Norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias

SAU – Serviço de Atendimento aos Usuários

SEI! – Sistema Eletrônico de Informações

SIGICOR – Sistema de Gestão de Ativos da Concessão

SUFIS – Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros

SUROD – Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

TRO – Termo de Registro de Ocorrência

UORG – Unidade Organizacional

VIT – Viatura de Inspeção de Tráfego

Sumário

Apresentação	11
1. Fiscalização das rodovias concedidas	13
1.1. Plano Anual de Fiscalização.....	13
1.2. Ação de Fiscalização	13
1.3. Ação de Fiscalização Extraordinária.....	15
2. Acompanhamento e fiscalização do avanço físico de obras obrigatórias	16
2.1. Acompanhamento do avanço físico de obras obrigatórias:	16
2.2. Manifestação técnica ao final do ano concessão.....	18
2.3. Procedimento de encerramento de obra.....	20
3. Acompanhamento e fiscalização dos parâmetros de desempenho de infraestrutura	23
3.1. Parâmetros de desempenho de conservação	24
3.2. Parâmetros de desempenho de manutenção	25
3.3. Parâmetros de desempenho ou outras obrigações contratuais acompanhadas pelas demais unidades organizacionais da SUROD	27
3.4. Apresentação dos informes de manutenção (resultados da monitoração de parâmetros de desempenho de manutenção)	28
3.5. Dos prazos para execução de ensaios relacionados à monitoração	29
3.6. Da apresentação de denúncia espontânea junto ao informe de manutenção anual do elemento de infraestrutura.....	31
3.7. Da aplicação de medida cautelar	31
4. Fiscalização da Operação Rodoviária	33
4.1. Fiscalização dos serviços operacionais.....	33
4.2. Aspectos gerais.....	34
4.3. Planilha de registros de atendimentos.....	34
4.4. Atendimento de socorro médico	35
4.5. Atendimento de socorro mecânico	38
4.6. Atendimento de demais incidentes.....	41
4.7. Inspeção de Tráfego	44
4.8. Demais serviços ou sistemas operacionais.....	46
4.9. Observações finais	48
5. Cálculo dos fatores de reequilíbrio econômico-financeiro (desconto e acréscimo de reequilíbrio)	49
5.1. Cálculo dos fatores de reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a Frente de Manutenção de Nível de Serviço e a Frente de Serviços Operacionais	50
5.2. Considerações sobre o cálculo do desconto de reequilíbrio	52
5.3. Da apresentação da manifestação técnica e dos indicadores de execução contratual baseados no desconto de reequilíbrio	52
6. Medidas Preventivas e sancionatórias	55
6.1. Medidas preventivas.....	55
6.2. Medidas Sancionatórias	58
6.3. Denúncia espontânea.....	61
Apêndice 1 – Fichas-resumo da classificação de rodovias	62
Apêndice 2 –Parâmetros de desempenho de conservação e parâmetros de desempenho de manutenção comumente dispostos no PER.....	66
Apêndice 3 –Parâmetros de desempenho relacionados à outras obrigações comumente dispostas no PER.....	71

Apêndice 4 –Prazos recomendados para a aplicação de TROs	72
Apêndice 5 - Dos Indicadores para cálculo dos Fatores D e A.....	75
Apêndice 6 - Planilha de registros de atendimentos – serviços operacionais.....	81

Apresentação

O Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas detalha os principais procedimentos realizados pelas equipes de fiscalização da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP) e apresenta diretrizes relacionadas às atividades de fiscalização de rodovias, observando o disposto nos contratos de concessão e em seus anexos, no Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR), no Plano Anual de Fiscalização (PAF), em Procedimento Operacional Padrão (POP), nos demais regulamentos vigentes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e nas normas e diretrizes técnicas vigentes do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) e das demais entidades normatizadoras as quais a concessionária esteja sujeita por obrigação legal ou contratual.

O manual foi elaborado pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) e foi aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT, nos termos da Resolução ANTT nº 5.976, de 7 de abril de 2022. Seu público-alvo são os agentes de fiscalização, as empresas concessionárias e os atores obrigados por contrato ou por norma regulatória a apresentar informações para a ANTT no âmbito da fiscalização das rodovias federais concedidas.

O presente manual está dividido em 6 (seis) capítulos e 6 (seis) apêndices que abordam ações a serem observadas pelos agentes de fiscalização e buscam padronizar e detalhar os temas mais relevantes afetos à fiscalização de rodovias.

O capítulo 1 trata do PAF, conceitua as ações de fiscalização e apresenta procedimentos de execução das ações de fiscalização e de aplicação de medidas preventivas e sancionatórias.

O capítulo 2 trata dos procedimentos de acompanhamento de obras e apresenta diretrizes para a emissão de documentos e manifestações técnicas relacionadas às obras e investimentos obrigatórios.

O capítulo 3 trata dos parâmetros de desempenho de conservação e parâmetros de desempenho de manutenção e informa quanto aos indicadores relacionados à classificação das concessões rodoviárias.

O capítulo 4 descreve alguns dos procedimentos relacionados à fiscalização de serviços operacionais e ao cumprimento contratual quanto estes parâmetros de desempenho.

O capítulo 5 trata do cálculo de fatores que ajustam a tarifa de pedágio, sendo eles os descontos de reequilíbrio por descumprimentos e os acréscimos de reequilíbrio por antecipação de entregas, alinhados aos parâmetros contratuais e regulatórios.

O capítulo 6 apresenta as principais medidas preventivas e sancionatórias aplicadas pelas equipes de fiscalização e traz contornos sobre a aplicação de autos de infração e o tratamento que deve ser oferecido às denúncias espontâneas.

O apêndice 1 fornece fichas-resumo que tratam das diferenças entre os tratamentos fiscalizatórios aplicados em função da classificação das concessionárias, tendo como base o PAF e o RCR.

O apêndice 2 fornece uma lista não exaustiva de parâmetros de desempenho usualmente verificados no Programa de Exploração da Rodovia (PER), classificando-os como parâmetros de conservação e parâmetros de manutenção para fins de conhecimento, análise e aplicação de medidas preventivas e sancionatórias.

O apêndice 3 lista parâmetros de desempenho relacionados a outras obrigações contratuais também usualmente encontrados no PER.

O apêndice 4 apresenta os prazos médios recomendados para a aplicação de medidas preventivas relacionadas às infrações definidas no Anexo III da Resolução ANTT nº 6.053/2024, por tipo infracional, uma vez que a resolução define prazos de até 5 (cinco) dias para casos graves e entre 5 (cinco) e 90 (noventa) dias para os casos não graves, podendo, em ambos os casos haver prorrogação.

O apêndice 5 apresenta informações relacionadas ao cálculo dos indicadores dos fatores de desconto e de acréscimo de reequilíbrio, devendo ser respeitado o método disposto no anexo do contrato de concessão.

O apêndice 6 apresenta modelo de planilha a ser utilizada para o registro de atendimentos operacionais, que realizará o cálculo de alguns dos parâmetros de desempenho de serviços operacionais.

Os acompanhamentos e manifestações técnicas relacionadas ao acompanhamento de obras e serviços realizados por agentes de fiscalização das Unidades Organizacionais (UORGs) da SUROD poderão ser realizados com apoio de empresas terceiras contratadas para prestar apoio técnico a ANTT, como, por exemplo, Verificador, Organismo de Inspeção Acreditada (OIA) ou empresa supervisora.

1. Fiscalização das rodovias concedidas

A atividade de fiscalização dos contratos de concessão de rodovias exercida pelos agentes de fiscalização deve ser conduzida de acordo com o estabelecido no PAF.

Existem obrigações contratuais que devem ser acompanhadas pelos agentes, incluindo o avanço físico de obras e serviços obrigatórios e a avaliação quanto ao atendimento aos parâmetros de desempenho de infraestrutura e de serviços operacionais. Existem também obrigações não acompanhadas pelos agentes de fiscalização.

1.1. Plano Anual de Fiscalização

O PAF apresenta o tratamento fiscalizatório para a concessão ao longo do ano fiscalização. Esse tratamento fundamenta-se na classificação da concessionária, que é definida anualmente. Seu resultado deve ser considerado durante toda a vigência do PAF subsequente à sua divulgação e influencia diretamente a forma como a fiscalização é conduzida pelos agentes, afetando a frequência e a intensidade das ações de fiscalização e as medidas fiscalizatórias aplicáveis.



Figura 1: Ciclo anual do tratamento fiscalizatório adequado à classificação da rodovia

1.2. Ação de Fiscalização

A ação de fiscalização é o acompanhamento efetivo do contrato de concessão, seja por meio da coleta, tratamento e análise de dados e informações, questionamentos efetuados às concessionárias ou outros entes obrigados a prestar informações ou por meio de verificações em campo, ou seja, pelos 3 (três) níveis de fiscalização.

Sua periodicidade e duração dentro do ano-fiscalização é estabelecida no PAF.

Seu escopo padrão é de análise dos parâmetros de desempenho definidos para os elementos de infraestrutura e para os serviços operacionais, além do acompanhamento do avanço físico de obras e investimentos obrigatórios e suas consequências.

Quadro 1 – Procedimento: Execução de ação de fiscalização definida no PAF

Procedimento	
O que	Ação de Fiscalização determinada no PAF.
Para	Acompanhar a execução do contrato de concessão.
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Onde	Toda a extensão do segmento rodoviário concedido.
Quando	Durante o ano fiscalização, com periodicidade estabelecida no PAF.
Como	<p>Instaura-se um processo administrativo para cada ação de fiscalização: O processo deve consolidar e relacionar os achados verificados durante a ação, os informes de conservação e informes de obras apresentados durante a ação de fiscalização.</p> <p>Respeito ao princípio da fiscalização em níveis: A ação de fiscalização deve respeitar a fiscalização em três níveis, como determinado na Resolução ANTT nº 5.063/2024. A Fiscalização em 1º nível: Envolve a coleta de dados e a análise de informações documentais como os informes e relatórios periódicos sobre obras obrigatórias, parâmetros de desempenho ou de serviços operacionais. A Fiscalização em 2º nível: Quando detectados descumprimentos ou necessidade de recepção de informações adicionais durante a fiscalização em 1º nível, por meio da solicitação de esclarecimentos ou documentos complementares. Existindo medidas preventivas a serem aplicadas, elas devem ser tomadas. Persistindo os descumprimentos, ou não acatadas as justificativas apresentadas, passa-se à aplicação de medida sancionatória adequada. A Fiscalização em 3º nível: Consiste no conjunto de inspeções <i>in loco</i>, realizadas para averiguar o atendimento a parâmetros de desempenho de conservação ou outras obrigações que só podem ser verificadas em campo. Às concessionárias será dado acesso ao sistema da ANTT que informe, previamente, datas estimadas para este tipo de fiscalização e seu escopo.</p> <p>Atividades realizadas ao final da fiscalização em 3º nível (inspeção): Ao final de cada inspeção (fiscalização em 3º nível) o agente deve aplicar as medidas preventivas, quando verificadas. Descumprimentos de um mesmo tipo infracional devem ser consolidados ao final da inspeção em um único Termo de Registro de Ocorrência (TRO) determinando-se prazo, prorrogável, para sua correção ou para apresentação de justificativas pelo descumprimento verificado. Se em uma mesma inspeção houver descumprimentos de risco grave e não grave, deve-se, excepcionalmente, consolidar os descumprimentos graves em um TRO e os descumprimentos não graves em outro TRO, para o acompanhamento regular dos prazos distintos.</p> <p>Atividades realizada ao final da ação de fiscalização - Manifestação técnica e aplicação de medidas sancionatórias relacionadas às medidas preventivas não atendidas: Após o final da ação de fiscalização, no prazo definido no POP da SUROD, devem ser consolidados os não atendimentos às medidas preventivas aplicadas e efetuada manifestação técnica que deve ser apresentada à Coordenação Regional de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (COROD). Esse documento conterá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os principais achados do período; • As obras e investimentos obrigatórios concluídos durante o período da ação de fiscalização; • Os termos de encerramento emitidos no período da ação de fiscalização; • Tabela com quantitativo e informação das medidas preventivas aplicadas, e informação quanto ao número de atendidas e não atendidas, por tipo de medida e infração; • Informação sobre alertas de potencial inconformidade aplicados; • Tabela com quantitativo das medidas sancionatórias aplicadas, relacionadas às inspeções que compuseram as ações de fiscalização.

1.3. Ação de Fiscalização Extraordinária

Uma ação de fiscalização extraordinária será realizada mediante aviso prévio, caso identifiquem-se indícios de descumprimentos não abordados no escopo das ações de fiscalização do PAF. O aviso prévio será emitido com no mínimo 12 (doze) horas de antecedência e indicará a data de início da ação de fiscalização extraordinária, seu escopo e prazo esperado para conclusão. Concluída a ação de fiscalização extraordinária deve ser produzida manifestação técnica que contenha os achados identificados e as medidas preventivas ou sancionatórias a serem aplicadas em caso de identificação de inconformidades. A manifestação técnica deve ser encaminhada à COROD após o final de ação, para ciência, no prazo definido no POP da SUROD.

Quadro 2 – Procedimento: Execução de ação de fiscalização extraordinária

	Procedimento
O que	Ação de Fiscalização Extraordinária
Para	Investigar indícios de descumprimentos não relacionados às ações de fiscalização regulares.
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Onde	Extensão do segmento rodoviário concedido definido pela fiscalização.
Quando	Quando determinada como necessária pela autoridade competente, mediante emissão de aviso prévio à concessionária, de, no mínimo, 12 (doze) horas.
Como	<p>A autoridade competente, de ofício ou mediante provocação, determinará a instauração de processo administrativo para apurar indícios de descumprimentos não relacionados às ações de fiscalização regulares. Instaurado o processo, o agente de fiscalização emitirá aviso prévio à concessionária indicando o escopo inicial da ação de fiscalização extraordinária e o prazo de duração. O aviso prévio deverá ser encaminhado ao e-mail institucional (gestão contratual) da concessionária ou ao e-mail do gerente regulatório. A fiscalização realizará inspeção <i>in loco</i> ou coletará dados ou informações para apurar o evento ou conduta da concessionária.</p> <p>Uma manifestação técnica será apresentada após o final da ação de fiscalização extraordinária, no prazo definido no POP da SUROD, com os achados e as medidas preventivas, cautelares ou sancionatórias a serem aplicadas, caso se constate alguma inconformidade. A manifestação técnica produzida ao final da ação de fiscalização extraordinária, conterá:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os principais achados do período; • Os parâmetros e/ou obrigações contratuais avaliados, que diferem dos regularmente verificados nas ações de fiscalização definidas no PAF; • Tabela com quantitativo e informação das medidas preventivas aplicadas, e prazo para atendimento, se houver; • Tabela com quantitativo das medidas sancionatórias aplicadas, e informação relacionando as medidas preventivas aplicadas anteriormente, se houver. <p>A autoridade competente decidirá pelo arquivamento do processo administrativo em caso de saneamento da inconformidade ou pela aplicação das medidas sugeridas pelo agente de fiscalização, caso não haja a correção da inconformidade.</p> <p>A ação de fiscalização extraordinária e suas medidas sancionatórias são independentes da ação de fiscalização em vigência definida no PAF.</p> <p>As medidas preventivas não finalizadas a tempo seguirão sendo acompanhadas pelo agente de fiscalização até o seu saneamento ou até a necessidade de aplicação de medida sancionatória.</p>

2. Acompanhamento e fiscalização do avanço físico de obras obrigatórias

Da atividade de acompanhamento e fiscalização de obras obrigatórias obtêm-se achados que permitem a avaliação do avanço físico de obras obrigatórias realizado em relação ao avanço físico previsto para o ano-concessão.

As principais manifestações técnicas relacionadas ao acompanhamento de obras obrigatórias realizadas por agentes de fiscalização, pela Superintendência e por suas UORGs ou empresas terceiras contratadas para prestar apoio técnico a ANTT, são as seguintes:

- Relatório e certificado de inspeção de projeto de obras;
- Relatório de acompanhamento mensal de obras;
- Relatório e certificado de início, execução e conclusão de obras;
- Relatório e certificado de parâmetros de desempenho de obras;
- Relatório simplificado de obras;
- Relatório de análise do projeto "*as built*";
- Relatório técnico quanto à execução, antecipação ou postergação de obras do planejamento anual;
- Relatório de apuração dos fatores de estoque, acréscimo e/ou desconto reequilíbrio;
- Relatório de apuração preliminar da responsabilidade pela inexecução de obras;
- Relatório de acompanhamento de obras;
- Termo de recebimento provisório de obras;
- Termo de encerramento de obras;
- Termo de arrolamento e transferência ou devolução de bens;
- Relatório de supervisão e monitoração de obras e serviços;
- Relatório de verificação.

2.1. Acompanhamento do avanço físico de obras obrigatórias:

As obras obrigatórias são as obras de ampliação de capacidade ou outra obra prevista que dependa de apresentação obrigatória de projeto executivo, cuja data de conclusão ou implantação está prevista no PER.

O acompanhamento do avanço físico, com base no eventograma de cada obra obrigatória inicia-se após a autorização do início das obras pela Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), que efetuará a verificação dos requisitos necessários ao seu início.

Análises e aceitações prévias relacionadas aos projetos executivos das obras são realizadas pela Gerência de Engenharia Rodoviária (GEENG).

O acompanhamento das obras obrigatórias possui frequência mínima estabelecida em POP.

As informações declaradas pela concessionária deverão ser validadas pela GEFOP apoiando-se em relatórios técnicos de empresas terceiras contratadas para prestar apoio técnico a ANTT.

O informe mensal relacionado ao acompanhamento do avanço físico de obras obrigatórias apresentado pela concessionária ou por terceiros, deverá conter todas os dados e informações necessários e suficientes para que as equipes de fiscalização elaborem as manifestações técnicas conclusivas necessárias.

Os valores considerados quando do acompanhamento do avanço físico de obras obrigatórias são aqueles validados pela ANTT. Valores apresentados pelas concessionárias ou por terceiros, sem a validação da fiscalização da ANTT, deverão ser considerados como meramente indicativos.

As concessionárias deverão enviar o acompanhamento de obras obrigatórias e demais relatórios e documentos acompanhados da declaração de veracidade de informações e documentos.

Quadro 3 – Procedimento: Realização do acompanhamento mensal de obras obrigatórias

Procedimento	
O que	Acompanhamento do avanço físico de obras obrigatórias
Para	Auxiliar na confecção da manifestação anual de execução de obras obrigatórias, no cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro e estoque de melhorias, entre outras atividades relacionadas.
Onde	Sistema rodoviário concedido, conforme determinado pelo contrato e PER.
Quando	<p>Até 5 (cinco) dias após o término do mês referencial a concessionária deverá apresentar informação dos percentuais de avanço físico das obras e serviços à respectiva COROD, com cópia a GEFOP, via sistema.</p> <p>No prazo definido no POP da SUROD, após o recebimento das informações da concessionária ou por terceiro, o agente de fiscalização deverá informar à GEFOP os percentuais validados via sistemas, como o Sistema Eletrônico de Informações – SEI! ou o Sistema de Gestão de Investimentos das Concessões Rodoviárias - SIGICOR, adotando providências necessárias para sua retificação quando necessário.</p> <p>No prazo definido no POP da SUROD, após o final do trimestre do ano concessão, o agente de fiscalização deverá emitir manifestação técnica, complementando a informação mensal, apresentando a classificação de risco de cada cronograma de obra.</p>
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Como	<p>Eventograma indicando os marcos de início e fim de grupos de serviços executados é apresentado com o projeto executivo, e juntamente com o planejamento das obras, antes do início da obra, para que seja possível identificar a evolução de cada fase. O eventograma baliza as atividades de acompanhamento.</p> <p>Sobre os valores considerados pela fiscalização: a confirmação das informações relativas aos resultados do mês anterior se dará mediante os resultados apresentados ou inspeções realizadas</p>

Procedimento																							
previamente. As informações declaradas pela concessionária devem ser analisadas pela ANTT apoiando-se, se possível, em relatório de empresas terceiras contratadas para prestar apoio técnico a ANTT.																							
O registro das informações deve ocorrer prioritariamente por meio do SIGICOR, e, na falta deste, deve ser encaminhado documento via SEI! seguindo modelo estabelecido pela SUROD.																							
Manifestação técnica trimestral: a cada trimestre relacionado ao ano concessão a fiscalização deverá realizar manifestação técnica a ser encaminhada à COROD e à GEFOP, na qual apresentará a classificação de risco de comprometimento do cronograma previsto para o ano concessão, por obra. Caso a obra apresente percentual executado superior ao previsto será classificada como “adiantada”. Caso a obra apresente percentual executado igual ao previsto será classificada como “conforme planejado”. Caso a obra apresente percentual abaixo do previsto, deve-se proceder com a classificar do risco deste atraso com base na escala:																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Trimestre do ano concessão</th><th colspan="3">Faixa percentual de atraso acumulado</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1º trimestre</td><td>> 25%</td><td>25% ≥ atraso ≥ 10%</td><td>< 10%</td></tr> <tr> <td>2º trimestre</td><td>> 15%</td><td>15% ≥ atraso ≥ 5%</td><td>< 5%</td></tr> <tr> <td>3º trimestre</td><td>> 10%</td><td>10% ≥ atraso ≥ 2%</td><td>< 2%</td></tr> <tr> <th>Classificação do risco</th><th>Cítrico</th><th>Importante</th><th>Recuperável</th></tr> </tbody> </table>				Trimestre do ano concessão	Faixa percentual de atraso acumulado			1º trimestre	> 25%	25% ≥ atraso ≥ 10%	< 10%	2º trimestre	> 15%	15% ≥ atraso ≥ 5%	< 5%	3º trimestre	> 10%	10% ≥ atraso ≥ 2%	< 2%	Classificação do risco	Cítrico	Importante	Recuperável
Trimestre do ano concessão	Faixa percentual de atraso acumulado																						
1º trimestre	> 25%	25% ≥ atraso ≥ 10%	< 10%																				
2º trimestre	> 15%	15% ≥ atraso ≥ 5%	< 5%																				
3º trimestre	> 10%	10% ≥ atraso ≥ 2%	< 2%																				
Classificação do risco	Cítrico	Importante	Recuperável																				
Emissão de medida preventiva: caso o atraso acumulado da obra esteja na faixa percentual classificada como recuperável, procede-se com o acompanhamento regular da obra. Contudo, se o atraso acumulado da obra estiver na faixa percentual classificada como importante ou crítico deverá ser emitido alerta de potencial desconformidade pelo agente de fiscalização indicando as obras que estão com essa classificação de risco.																							

2.2. Manifestação técnica ao final do ano concessão

Após o término do ano concessão a equipe de fiscalização deve consolidar o resultado do acompanhamento do avanço físico das obras obrigatórias em manifestação técnica que indique os percentuais relacionados às execuções e inexecuções de obras obrigatórias para subsidiar tomada de decisão pela ANTT.

A manifestação técnica sobre a execução anual das obras obrigatórias deve ser emitida pelo agente de fiscalização e apresentar, além dos resultados em percentual de execução por obra obrigatória, o resultado dos indicadores de acréscimo ou de desconto do reequilíbrio, por obra obrigatória.

Quadro 4 – Procedimento: Elaboração da manifestação técnica anual referente às obras obrigatórias e ao cálculo de reequilíbrio

Procedimento	
O que	Manifestação técnica anual relacionada ao acompanhamento do avanço físico de obras obrigatórias.
Para	Atividade fiscalizatória, realizada ao final do ciclo de fiscalização que determina o percentual de execução e inexecução de obras obrigatórias realizada em todos os contratos de concessão.

Procedimento	
	<p>Para os Contratos em que há o cálculo do reequilíbrio: a manifestação técnica deverá subsidiar o cálculo de desconto e de acréscimo de reequilíbrio e do estoque de melhorias para os indicadores cujo resultado é aferido por meio do acompanhamento de obras obrigatórias.</p> <p>A manifestação técnica deverá apresentar tabela em que seja possível verificar o percentual de execução e inexecução de cada obra obrigatória acompanhada durante o ano concessão. Para os Contratos em que não há o cálculo de reequilíbrio, não há necessidade de cálculo de indicadores.</p> <p>A manifestação técnica anual subsidia a elaboração do cronograma de obras para o ano concessão subsequente e, em caso de inexecução, seus achados são utilizados na apuração preliminar de responsabilidade pela GEGIR.</p>
Quando	<p>No prazo definido no POP da SUROD, após a expedição do último informe mensal pela concessionária ou por terceiro sobre obras obrigatórias relativo ao ano-concessão.</p> <p>Em até 5 (cinco) dias após o término do ano-concessão a concessionária deverá apresentar informação dos percentuais de avanço físico das obras e serviços à respectiva COROD, com cópia a GEFOP, via sistema.</p> <p>No prazo definido no POP da SUROD, após o final do ano-concessão, o agente de fiscalização da COROD deverá emitir manifestação técnica, complementando a informação, apresentando a classificação de risco de cada cronograma de obra.</p> <p>No prazo definido no POP da SUROD, após a manifestação técnica da COROD, a GEFOP deverá emitir manifestação técnica conclusiva, e fornecer os resultados apurados para conhecimento e manifestação da concessionária, em sede de contraditório e ampla defesa.</p> <p>Emitida a manifestação técnica, a concessionária deverá recepcioná-la e terá prazo de 5 (cinco) dias para apresentar o contraditório ao seu resultado apurado, bem como quanto a responsabilidade pelo atraso da obra obrigatória.</p> <p>No prazo definido no POP da SUROD, recebida a manifestação da concessionária, a equipe de gestão da GEGIR analisará o contraditório acerca da inexecução e responsabilidade, elaborando assim a manifestação técnica anual definitiva e conclusiva.</p>
Quem	Agente de Fiscalização, COROD, GEFOP e GEGIR.
Como	<p>A manifestação técnica anual deverá avaliar a execução de obras obrigatórias, de forma proporcional a sua execução no ano-concessão correspondente.</p> <p>Os informes mensais de obras devem ser utilizados para subsidiar a elaboração da manifestação técnica anual.</p> <p>Os dados recepcionados devem ser suficientes para identificar as execuções e inexecuções e para consolidar o desconto ou acréscimo de reequilíbrio relativo quando necessário.</p> <p>Além disso, nos casos em que há o reequilíbrio, a manifestação apresentará os indicadores de inexecução acumulada e dos parâmetros de desempenho definidos em contrato e na Resolução nº 6.053/2024 consolidando o seu resultado.</p> <p>O agente de fiscalização da COROD deverá emitir manifestação técnica, complementando a informação mensal, apresentando a classificação de risco de cada cronograma de obra.</p> <p>Em sua conclusão, a manifestação técnica anual apresentará, minimamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Percentual de execução e inexecução dos investimentos relativos as obras obrigatórias previstas e seus indicadores; (ii) Referências documentais de todos os termos de encerramento de obra emitidos no ano concessão; (iii) Indicação da data de conclusão considerada para cada obra obrigatória encerrada.

2.3. Procedimento de encerramento de obra

Compete à concessionária a comprovação do atendimento aos parâmetros técnicos e de desempenho previstos para a obra quando do encaminhamento de documentação que solicite o seu encerramento. A COROD realizará o encerramento caso entenda que as informações sejam suficientes para a emissão do termo de encerramento.

Quadro 5 – Procedimento: Execução de atividades relacionadas ao pedido de encerramento de obras

Procedimento	
O quê	Emissão de manifestações técnicas relacionadas ao pleito de encerramento de obras pela concessionária.
Para	Realizada para comprovação da conclusão de obra obrigatória definida em contrato.
Quando	Realizada quando do encaminhamento de solicitação de informação de cumprimento de 100% do previsto no eventograma e solicitação de conclusão de obras pela concessionária. O encaminhamento deve apresentar documentação comprobatória da execução e conclusão da obra para ser avaliado. Os prazos para a sua confecção encontram-se consignados no RCR2.
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Como	A concessionária encaminhará solicitação para análise da conclusão de obras por meio do envio de carta de conclusão de obras, que deve apresentar como anexos ou referências os documentos comprobatórios e justificativas que indiquem a sua conclusão dentro dos parâmetros técnicos e de desempenho estabelecidos para a obra. Se apresentada a documentação com certificado de inspeção acreditada por empresas contratadas para prestar apoio técnico a ANTT, a COROD emitirá um documento de aceitação e o termo de encerramento. Contudo, caso identifique a necessidade de esclarecimentos frente a desconformidades, a emissão do termo será postergada até seu saneamento. Observação: o certificado deve incluir o projeto “as built” se não, o termo de encerramento será emitido somente após apresentação do “as built” pela concessionária e aceitação pela unidade responsável pela fiscalização. Caso a concessionária não apresente o certificado de inspeção, deve apresentar documentação suficiente para que o agente de fiscalização proceda a sua análise. Essa documentação deve trazer declaração de conformidade da obra com o projeto, contendo relatório fotográfico e checklist com base no eventograma, minimamente. Os prazos e metodologia de análise relacionados à emissão de relatórios simplificados, se necessários, ou termos de recebimentos provisórios, também apenas se necessários, encontram-se consignados no RCR2. Quando da solicitação de encerramento pela concessionária um relatório simplificado poderá ser emitido no prazo definido no POP da SUROD, após a comunicação da concessionária à COROD. Este relatório simplificado apresentará: <ul style="list-style-type: none"> (i) A indicação de necessidade de apresentação de documentação complementar; (ii) A possibilidade de recebimento provisório da obra; (iii) A possibilidade da emissão do termo de encerramento ou; (iv) A impossibilidade de conclusão da obra. Nesse caso o pleito de solicitação de encerramento da obra será considerado como não aceito e a concessionária deverá corrigir as inconformidades verificadas antes de nova solicitação. A emissão de relatório simplificado não depende da apresentação do projeto “as built”, embora sua não apresentação, nos casos em que é necessária, caracteriza impeditivo para a sequência do procedimento de encerramento.

Procedimento
<p>O procedimento padrão para a execução do relatório simplificado é o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elabora-se o relatório simplificado após a comunicação da concessionária; - Se identificadas desconformidades, a concessionária deve corrigi-las, comunicar seu atendimento e solicitar nova vistoria. - Caso inexistam mais desconformidades, a concessionária apresentará o projeto "<i>as built</i>" que será analisado pelo agente de fiscalização. Não havendo inconformidades no projeto "<i>as built</i>", lavra-se o termo de encerramento da obra. - A Concessionária deve disponibilizar documentos em seu sítio eletrônico <p>Nota: A emissão de relatório simplificado e termo de recebimento provisório não é obrigatória para todas as obras. Além disso, as empresas terceiras contratadas para prestar apoio técnico a ANTT devem indicar a conformidade do projeto "<i>as built</i>", quando encaminhar sua manifestação.</p>

2.3.1. Relatório Simplificado de obras

Modelo do relatório simplificado de obras encontra-se disponível no SEI! Trata-se de um documento que apresenta de forma concisa e objetiva as informações essenciais sobre a solicitação de encerramento de obras pela concessionária, indicando a continuidade do processo. O relatório pode indicar: a recusa pela conclusão da obra ou investimento proposto, a possibilidade de emissão de termo de recebimento provisório, ou a possibilidade de emissão de termo de encerramento.

2.3.2. Termo de Recebimento Provisório de Obras

Modelo do termo de recebimento provisório de obras encontra-se disponível no SEI! Trata-se de um documento não obrigatório que atesta a conclusão provisória de uma obra realizada pela concessionária já liberada ao tráfego. O termo de recebimento provisório indica as eventuais pendências que devem ser saneadas para prosseguir com a emissão do termo de encerramento de obras.

2.3.3. Termo de Encerramento

Modelo do termo de encerramento de obras encontra-se disponível no SEI! Trata-se de um documento obrigatório que atesta a conclusão da obra pela fiscalização, realizado após a análise do projeto "*as built*", se houver. O termo de encerramento formaliza a conclusão de uma obra ou serviço, indicando que as atividades previstas no eventograma final considerado foram executadas. Contudo, a sua data de emissão não indica a data de conclusão da obra obrigatória ou investimento realizado.

A data de conclusão de uma obra obrigatória será considerada aquela em que for comunicada a execução integral (100%) do escopo previsto no eventograma, mediante a apresentação do respectivo certificado de inspeção, quando for o caso. Na ausência desse certificado, a data

de conclusão de obra considerada será a determinada pela fiscalização quando atestar a execução de 100% do escopo previsto e, caso não seja informado o dia exato, será considerado, preliminarmente, como o último dia do mês em que houve a informação de conclusão em 100% do escopo previsto. Essa informação deverá constar no termo de encerramento.

2.3.4. Análise do Projeto "As Built"

A análise do projeto "*as built*" ocorre quando apresentado pela concessionária. Junto com a informação relacionada ao projeto "*as built*", a concessionária deve apresentar todas as referências no SEI! dos projetos executivos relacionados à obra. Verificado que o projeto "*as built*" encontra-se em conformidade há prazo para a elaboração do termo de encerramento pela COROD.

Quadro 6 – Procedimento: Execução de atividades relacionadas à análise do projeto "*as built*"

Procedimento	
O que	Documento que formaliza a análise do projeto " <i>as built</i> " encaminhado pela concessionária
Para	Manter o acervo técnico do sistema rodoviário concedido atualizado, complementando o que foi apresentado em projeto executivo de modo a subsidiar futuras consultas e uso em estudos para futuros projetos de ampliação, melhoramentos e adequações
Quando	O projeto " <i>as built</i> " deve ser apresentado à COROD responsável pela fiscalização da infraestrutura e atender prazo determinado no RCR2.
Quem	Agente de Fiscalização
Como	<p>Para os casos em que o projeto entregue seja certificado por empresa terceira contratada para prestar apoio técnico a ANTT, atendidos os requisitos indicados nos regulamentos da ANTT que dispõem sobre certificação de projetos e obras, o projeto "<i>as built</i>" entregue será considerado aceito.</p> <p>Na hipótese do projeto "<i>as built</i>" apresentado não ser certificado, a COROD responsável pela fiscalização efetuará a verificação adequada, sendo dever da concessionária apresentar a documentação que possibilite a análise pela fiscalização. Atendidos os requisitos determinados, o projeto "<i>as built</i>" será considerado aceito.</p>

3. Acompanhamento e fiscalização dos parâmetros de desempenho de infraestrutura

A atividade de acompanhamento e fiscalização dos parâmetros de desempenho visa assegurar que a concessionária cumpra as obrigações relativas aos padrões estabelecidos durante as fases da concessão rodoviária.

A Resolução ANTT nº 6.053/2024 introduziu uma segmentação técnica nos parâmetros de desempenho de infraestrutura previstos nos contratos de concessão, classificando-os em dois grupos distintos: parâmetros de desempenho de conservação e parâmetros de desempenho de manutenção.

É fundamental esclarecer que essa classificação não se confunde com as frentes de serviço definidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), como a Frente de Conservação que, via de regra, se inicia com a assunção do sistema rodoviário e perdura até o fim da concessão e a Frente de Serviços Estruturais - etapa de manutenção, geralmente implementada após a conclusão da etapa de recuperação.

Portanto, a distinção adotada na Resolução nº 6053/2024 está relacionada ao tipo de atividade fiscalizatória aplicável a cada parâmetro, e não à etapa contratual ou operacional.

Os parâmetros de desempenho de conservação são aqueles que podem ser verificados diretamente por inspeções visuais rotineiras, realizadas pelas equipes de fiscalização, sem a necessidade de aguardar os ciclos formais de monitoração previstos contratualmente.

Já os parâmetros de desempenho de manutenção exigem, para sua verificação, dados técnicos obtidos a partir de procedimentos de monitoração periódicos, conduzidos conforme as exigências e prazos estabelecidos nos contratos e na regulamentação da ANTT.

Essa segmentação aprimora o modelo de fiscalização contratual ao tornar mais clara a natureza de cada parâmetro e o procedimento necessário para sua verificação, permitindo maior eficiência na atuação regulatória.

Considerando os parâmetros de desempenho de manutenção, bem como os indicadores utilizados para a classificação das concessionárias e o tratamento fiscalizatório correspondente a cada classe, é essencial que, no momento do envio dos dados e informações relacionados a esses parâmetros, todos os agentes envolvidos na atividade apresentem os resultados de suas análises de forma clara, objetiva e padronizada. Para tanto, deve-se indicar, de maneira expressa, os percentuais de atendimento apurados em relação ao total de segmentos, trechos, ocorrências ou observações avaliadas, conforme previsto no respectivo parâmetro de desempenho. Esses dados devem ser devidamente consolidados nos Informes de Manutenção, os quais devem acompanhar os Relatórios de Monitoração encaminhados à ANTT.

O Apêndice 2 apresenta uma lista exemplificativa de parâmetros de desempenho usualmente previstos nos Programas de Exploração da Rodovia (PER) e na Instrução Normativa ANTT nº 34/2024. Esses parâmetros encontram-se classificados como de conservação ou de manutenção, conforme a natureza do procedimento necessário à sua verificação. Em determinados casos, no entanto, um mesmo parâmetro encontra-se enquadrado em ambas as categorias por permitir avaliação tanto por meio de inspeções visuais realizadas durante as fiscalizações de 3º nível, quanto por meio de resultados de ensaios técnicos apresentados nos Informes de Manutenção ou nos Relatórios de Monitoração.

3.1. Parâmetros de desempenho de conservação

Os parâmetros de desempenho de conservação são aqueles que podem ser avaliados em campo pelo agente de fiscalização. Quando identificado o descumprimento de um parâmetro de conservação o agente emitirá medida preventiva estabelecendo prazo para sua correção, pela concessionária, prorrogável caso uma justificativa apresentada seja acatada pela fiscalização.

Após o final da ação de fiscalização o agente avaliará o atendimento das medidas preventivas aplicadas durante o período. As medidas preventivas que não foram corrigidas no prazo estipulado, ou prorrogado, serão então consolidadas e consideradas quando da execução da medida sancionatória por tipo infracional caracterizado no Anexo III da Resolução nº 6053/2024 (RCR4).

Trimestralmente, as concessionárias deverão encaminhar informes periódicos de conservação da infraestrutura. Estes informes apresentarão informações referentes a atividades realizadas durante o trimestre, incluindo o percentual de atendimento às medidas preventivas aplicadas pela fiscalização e a indicação das medidas preventivas pendentes de conclusão, caso estejam dentro do prazo para correção.

Durante o ano de fiscalização, serão apresentados quatro informes de conservação, independentemente da classificação da concessionária. O último informe apresentará, além das informações do quarto trimestre, um capítulo consolidado com todos os dados verificados durante o ano de fiscalização concluído. Estes informes devem ser apresentados até o décimo quinto dia após o final do trimestre de referência.

A manifestação técnica referente a análise destes informes será apresentada pelo agente de fiscalização, no prazo definido no POP da SUROD, após o seu recebimento e encaminhada à COROD para ciência da Coordenação.

Quadro 7 – Procedimento: Acompanhamento dos parâmetros de desempenho de conservação

Procedimento
O que
Acompanhamento e fiscalização dos parâmetros de desempenho de conservação.

Para	Realizada para verificar o atendimento aos parâmetros de desempenho de conservação.
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Onde	Segmento rodoviário concedido.
Quando	<p>Inspeções que ocorrem durante a ação de fiscalização. As concessionárias devem encaminhar os informes de conservação à COROD até o 15º dia após o término de cada trimestre.</p> <p>Se existir indícios de descumprimentos ou necessidade de esclarecimentos adicionais, a concessionária deve ser instada a se manifestar dentro do prazo improrrogável de 15 (quinze) dias.</p> <p>O informe de conservação será analisado pelo agente de fiscalização, no prazo definido no POP da SUROD.</p>
Como	<p>Inspeções de campo: A cada inspeção realizada durante a ação de fiscalização definida no PAF, o agente de fiscalização, ao identificar descumprimentos relacionados aos parâmetros de desempenho de conservação, deve aplicar a medida preventiva adequada.</p> <p>A medida preventiva deve consolidar todos os descumprimentos do mesmo tipo infraacional identificados na referida inspeção.</p> <p>Os tipos infraacionais encontram-se detalhados no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.</p> <p>Ao término da ação de fiscalização, os descumprimentos não saneados no prazo determinado serão agrupados em uma única medida sancionatória, conforme o tipo infraacional definido no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.</p> <p>Informes de conservação trimestrais: O informe de conservação será analisado pelo agente de fiscalização, que emitirá manifestação técnica após o seu recebimento, encaminhando-o à COROD.</p>

3.2. Parâmetros de desempenho de manutenção

Os parâmetros de desempenho de manutenção são avaliados por meio do resultado das monitorações dos elementos de infraestrutura, encaminhadas junto aos informes de manutenção de infraestrutura. Seus resultados devem ser consolidados em planilhas de dados estruturados e sistemas informatizados determinados pela ANTT.

Na apresentação dos resultados deve-se indicar se o parâmetro de desempenho de manutenção foi atendido e o índice (percentual) de atendimento. Nos casos em que o atendimento não seja integral, é obrigatória a apresentação de justificativa.

Quando a concessionária não apresentar os resultados de todo o segmento rodoviário, devidamente segregado por quilômetro, segmento ou ativo associado ao elemento de infraestrutura, o agente de fiscalização deve solicitar a reapresentação dos dados.

Os resultados apresentados poderão ser utilizados na apuração de indicadores do desconto de reequilíbrio, indicadores de classificação ou outras análises relacionadas ao ano concessão ou ano fiscalização.

Todos os resultados devem ser entregues em conformidade com a metodologia determinada pela ANTT, definida em contratos e na regulamentação da ANTT.

O descumprimento de parâmetro de desempenho de manutenção leva, inicialmente, à aplicação de medidas preventivas. Caso a concessionária não seja capaz de demonstrar o seu saneamento ou justificativa pelo não atendimento, será aplicada medida sancionatória, iniciada com um auto de infração. O auto de infração aplicado deve ser identificado na conclusão da manifestação técnica referente ao informe de manutenção de infraestrutura.

Quadro 8 – Procedimento: Execução de atividades e manifestações técnicas relacionadas à verificação de parâmetros de desempenho de manutenção

	Procedimento
O quê	Acompanhamento e fiscalização dos parâmetros de desempenho de manutenção
Para	Realizada para verificar o atendimento aos parâmetros de desempenho de manutenção e o cálculo dos indicadores de classificação da concessão.
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Onde	Segmento rodoviário concedido.
Quando	Realizado por informe de manutenção de infraestrutura recepcionado. O informe de manutenção será analisado pelo agente de fiscalização, no prazo definido no POP da SUROD. A concessionária possuirá prazo improrrogável de 15 (quinze) dias para sua manifestação neste contraditório.
Como	O informe deve compreender todos os parâmetros de um mesmo elemento de infraestrutura. Se apresentado de forma segregada, a concessionária ou ente que o apresentou deve consolidar todas as informações em um novo informe, que consolide todos os parâmetros de desempenho, ainda dentro do prazo originalmente previsto para sua apresentação. Um mesmo informe não poderá apresentar o resultado de mais de um elemento de infraestrutura. A quantidade de informes de infraestrutura analisados no ano, por meio de manifestação técnica, deve considerar a periodicidade definida em contrato e no POP da SUROD. A manifestação técnica deve ser concluída pelo agente de fiscalização, no prazo definido no POP da SUROD, após o recebimento dos informes provenientes: <ul style="list-style-type: none"> (i) Da recepção do informe ou relatório de empresa terceira contratada para prestar apoio técnico a ANTT. (ii) Da recepção do informe ou relatório diretamente da concessionária, nos casos em que não houver empresa terceira contratada para prestar apoio técnico a ANTT. A manifestação técnica deve apresentar: <ul style="list-style-type: none"> (i) O percentual de atendimento e de não atendimento aos parâmetros de desempenho de manutenção apresentados; (ii) Prévia dos indicadores associados ao desconto de reequilíbrio para os elementos de infraestrutura definidos em contrato; (iii) Prévia do resultado dos indicadores relacionados à classificação da concessionária. O percentual de não atendimento aos parâmetros de desempenho de manutenção será considerado quando na elaboração de medida fiscalizatória, como determinado no Anexo III da Resolução nº 6053/2024. O resultado dos indicadores do Fator D (desconto de reequilíbrio) será utilizado posteriormente, quando da execução da manifestação técnica relacionada ao desconto de reequilíbrio.

Para os resultados determinados na manifestação técnica será dado o direito ao contraditório. Caso o contraditório da concessionária não demonstre que houve o saneamento dos descumprimentos identificados em tempo hábil, ou não os justifique, o agente de fiscalização aplicará a medida sancionatória adequada.

3.3. Parâmetros de desempenho ou outras obrigações contratuais acompanhadas pelas demais unidades organizacionais da SUROD

Os PER apresentam obrigações contratuais relacionadas à infraestrutura rodoviária que não são avaliadas pelas equipes de fiscalização da GEFOP.

Essas obrigações são analisadas pelas demais UORGs da SUROD, por incluírem a necessidade de verificações relacionadas a projetos de engenharia, a investimentos, a dados e documentos regulatórios, além de aspectos econômico-financeiros. Para essas obrigações, caso as UORGs identifiquem descumprimentos durante suas atividades e não possuam a competência para aplicar medidas sancionatórias iniciadas por meio de autos de infração, devem solicitar à COROD responsável a aplicação da medida, justificando-a por meio de elaboração de nota técnica. Essa nota técnica deve caracterizar o descumprimento e indicar em sua conclusão a medida sancionatória e o tipo infracional a ser autuado, considerando as disposições contratuais e os critérios estabelecidos.

A COROD, ao emitir a medida sancionatória, anexará a nota técnica ao processo administrativo, garantindo a fundamentação técnica da sanção aplicada e encaminhará despacho à UORG para ciência da aplicação do auto de infração.

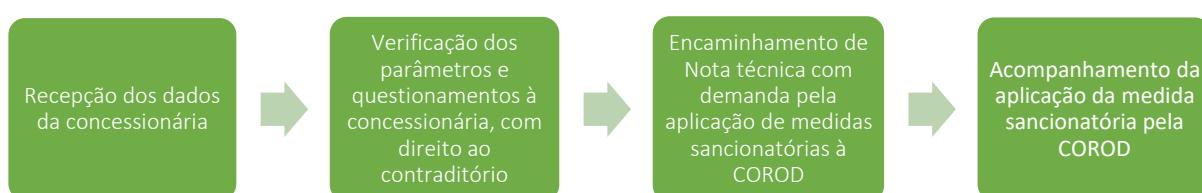


Figura 2: Exemplo de análise de obrigações contratuais por outras UORGs da SUROD

Quadro 9 – Procedimento: Aplicação de medidas sancionatórias encaminhadas por outras UORGs pela COROD

Procedimento	
O que	Aplicação de medidas sancionatórias após recepção de manifestação técnica de outras UORGs.
Para	Para garantir a aplicação da medida fiscalizatória adequada ao não atendimento de obrigações contratuais definidas e verificadas por unidades externas à da fiscalização que não possuem competência para aplicação de medida sancionatória.
Quem	COROD, GEFOP.
Quando	Realizada quando recepcionada manifestação técnica de outra UORG. Efetuada por manifestação técnica recepcionada.

Como	Executada após o seu recebimento, no prazo definido no POP da SUROD.
	A responsabilidade pela consolidação de mais de uma medida aplicável, se houver, é da UORG que efetuou o encaminhamento da manifestação técnica. Ao recepcionar a documentação que indique a necessidade de aplicação de medida sancionatória a COROD deve aplicá-la, usando como justificativa a própria manifestação encaminhada. Caso a equipe de fiscalização da COROD entenda que o documento careça de informações que claramente apresentem qual tipo infracional deve ser aplicado, ela deve devolver o processo à UORG que o encaminhou, diretamente, solicitando sua complementação para, posteriormente, aplicar a medida sancionatória adequada.

3.4. Apresentação dos informes de manutenção (resultados da monitoração de parâmetros de desempenho de manutenção)

Os resultados da monitoração dos parâmetros de desempenho de manutenção devem atender aos padrões estabelecidos pela ANTT, podendo ser apresentados por meio de informes de manutenção, relatórios de monitoração e planilhas de dados estruturados em formato editável ou por meio de sistema informatizado indicado pela SUROD.

Os documentos comprobatórios encaminhados pela concessionária devem incluir:

- Informes de Manutenção no formato padrão determinado pela SUROD;
- Relatórios de monitoração no formato padrão determinado pela SUROD;
- Planilha de dados técnicos estruturados, em formato editável, que consolide os principais resultados da monitoração dos parâmetros de desempenho de manutenção, organizados por elemento de infraestrutura.

A planilha de dados técnicos estruturados permitirá a análise dos percentuais de atendimento aos parâmetros de desempenho de manutenção indicados pela concessionária, a auditoria de planilhas e fichas de monitoração definidas nos relatórios de monitoração e em normativos técnicos e servirá como base para o cálculo do atendimento aos parâmetros de desempenho de manutenção, dos indicadores que determinam a classificação das concessionárias e de análises relacionadas ao desconto de reequilíbrio, se houver.

3.4.1. Prioridade na análise de dados de monitoração

Na análise do atendimento aos parâmetros de desempenho de manutenção, deve-se observar uma hierarquia na utilização das fontes de dados. A prioridade deve ser conferida às informações levantadas, certificadas ou fornecidas por empresas contratadas especificamente para prestar apoio técnico à ANTT, salvo se houver disposição contratual em sentido diverso. Caso esses dados não abranjam todos os segmentos ou ativos concedidos, os resultados disponíveis devem ser considerados para os trechos contemplados, enquanto, para os demais, deverão ser utilizados os dados disponibilizados pela própria concessionária.

Na hipótese de inexistência de qualquer dado apto à avaliação do parâmetro, ou seja, quando nem mesmo a concessionária apresentar os resultados de monitoração referentes ao exercício da concessão, o agente de fiscalização deverá registrar o parâmetro como não atendido no respectivo segmento ou ativo.

3.5. Dos prazos para execução de ensaios relacionados à monitoração

O PER estabelece a periodicidade e o prazo para a entrega dos resultados da monitoração, mas é omisso quanto ao intervalo permitido para a realização dos ensaios dos parâmetros de desempenho de manutenção relacionados a um elemento de infraestrutura durante o ano de concessão.

Considerando as particularidades associadas à execução de ensaios em campo, as diferentes condições climatológicas brasileiras e a extensão das concessões rodoviárias, define-se que os ensaios relacionados a um mesmo elemento de infraestrutura podem ser realizados desde o primeiro até o último dia do ano concessão em análise, com a seguinte condicionante:

- Quando da conclusão do último ensaio em campo, do último parâmetro de desempenho, de um determinado elemento de infraestrutura, inicia-se o prazo de 30 (trinta) dias definido no PER para a entrega dos informes de manutenção junto com os respectivos relatórios de monitoração e planilha de dados técnicas estruturados, ainda que antes do término do ano de concessão aos quais os resultados estão relacionados.

Para os informes enviados antecipadamente, os resultados apresentados serão considerados na análise relacionada ao ano concessão e poderão ser utilizados, inclusive, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

Após o envio do informe de manutenção, a concessionária só poderá submeter nova informação relacionada aos resultados de monitoração caso questionada pelo agente de fiscalização após análise inicial do informe que indique algum tipo de pendência ou inconformidade ou quando encaminhada denúncia espontânea junto ao envio do informe de manutenção seguindo o determinado pela Resolução nº 6053/2024.

3.5.1. Configuração dos Prazos

Prazos para ensaios: devem ser realizados ao longo do ano de concessão, podendo iniciar-se no primeiro dia do ano de concessão e finalizar-se até o último dia desde que relacionados aos parâmetros de desempenho de um mesmo elemento de infraestrutura.

Prazo para apresentação do informe anual de manutenção: prazo máximo para apresentação é de 30 (trinta) dias após o término do ano de concessão, consolidando os resultados de todos os ensaios realizados no período. Contudo, caso todos os ensaios relacionados a um elemento de infraestrutura tenham sido concluídos antecipadamente o

prazo de 30 (trinta) dias para encaminhamento do informe anual de manutenção inicia-se no dia seguinte ao último ensaio de campo realizado e relacionado ao elemento de infraestrutura.

Intervalo máximo entre ensaios: o intervalo entre o ensaio inicial de um parâmetro de desempenho e o ensaio final de outro parâmetro do mesmo elemento de infraestrutura será de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias.

A concessionária deverá informar a data de início e o planejamento dos ensaios de campo para que a COROD possa acompanhar o processo de monitoração e, eventualmente, realizar acompanhamentos por empresa terceira contratada pela ANTT no mesmo período.

Outros atores obrigados a apresentar informação relacionada a parâmetros de desempenho de manutenção deverão realizar seus ensaios e apresentar documentação segundo cronograma indicado em obrigação contratualmente definida junto à ANTT ou a órgão conveniado. O termo de referência entre as partes definirá a periodicidade da entrega dos produtos.

Quadro 10 – Procedimento: Apresentação dos informes de manutenção da infraestrutura pela concessionária

Procedimento	
O quê	Apresentação dos informes de manutenção da infraestrutura.
Para	Atendimento a obrigação contratual, permite a avaliação dos atendimentos aos parâmetros de desempenho de manutenção, o cálculo de indicadores da classificação da concessionária e a apresentação das atividades de manutenção executadas ao longo do ano concessão.
Onde	Em sistema informatizado definido pela ANTT. Em Informes de manutenção, relatórios de monitoração e planilhas de dados técnicos estruturados.
Quando	De acordo com a periodicidade determinada no PER para cada elemento de infraestrutura. Quando da execução do último ensaio relacionado ao último parâmetro de desempenho vinculado ao elemento de infraestrutura inicia-se o prazo de 30 (trinta) dias corridos para a entrega do informe de manutenção e seus anexos (informe de manutenção, relatório de monitoração e planilhas). Este prazo é improrrogável e válido para os casos em que a entrega dos resultados ocorra por meio de sistema informatizado definido pela ANTT.
Quem	Concessionária.
Como	A concessionária deverá entregar um informe por elemento de infraestrutura, como determinado no contrato. O informe de manutenção e seus anexos deverá conter informação sobre: <ul style="list-style-type: none"> - O percentual de atendimento de todos os parâmetros de desempenho de manutenção relacionados ao ano concessão; - Os segmentos ou ativos atendidos ou não atendidos, por meio de planilha editável, de forma individualizada, no formato proposto pela GEFOP; - A informação sobre a não apresentação de algum parâmetro; - Informação sobre as atividades executadas para a correção dos parâmetros de desempenho de manutenção dos ativos, dentro do tempo hábil. Os levantamentos dos parâmetros de desempenho de manutenção devem ocorrer dentro do ano concessão a eles vinculado. Da entrega antecipada dos resultados de monitoração

O resultado da entrega antecipada dos resultados de monitoração, antes do término do ano concessão será considerada quando da execução da manifestação técnica vinculada à entrega, sem que seja permitida a entrega de relatório complementar pela concessionária com novas informações e levantamento. Exceção a esta regra ocorre quando a concessionária apresentar Denúncia Espontânea, mecanismo em que indicará especificamente quais segmentos ou ativos serão alvo de atuação dentro do intervalo determinado.

O prazo máximo para entrega dos informes de manutenção é de 30 (trinta) dias após o final do ano concessão relacionado à análise, desde que o último ensaio tenha ocorrido no último dia do ano concessão, como definido no PER. A data de início dos ensaios para todas as fases da concessão é o primeiro dia do ano concessão relacionado à análise. A data de término dos ensaios para todas as fases da concessão é o último dia do ano concessão relacionado à análise. Após a apresentação dos resultados o agente de fiscalização efetuará a avaliação dos parâmetros de desempenho de manutenção, e o cálculo dos indicadores de classificação da concessionária, bem como o cálculo dos indicadores relacionados ao cálculo do reequilíbrio de acordo com o POP da SUROD.

3.6. Da apresentação de denúncia espontânea junto ao informe de manutenção anual do elemento de infraestrutura

A concessionária pode encaminhar uma denúncia espontânea relacionada aos parâmetros de desempenho de manutenção ao enviar seu informe anual de manutenção referente ao elemento de infraestrutura.

Na documentação da denúncia espontânea, devem ser indicados, de forma detalhada, os descumprimentos identificados durante as atividades de monitoração, discriminados por faixa, quilômetro ou ativo, em planilha de dados estruturada. Além disso, devem ser apresentados os prazos propostos e máximos para o saneamento dessas inconformidades.

Para que seja considerada válida, a denúncia espontânea deve atender aos critérios estabelecidos na Resolução nº 6053/2024. Após a apresentação da denúncia espontânea, a concessionária terá prazo determinado para demonstrar o saneamento dos descumprimentos. Decorrido esse prazo, que é improrrogável, a persistência do descumprimento é indicativo de que a concessionária demonstrou desinteresse em corrigi-lo e a COROD adotará as medidas sancionatórias cabíveis. Contudo, caso os descumprimentos sejam sanados no prazo estabelecido, e demonstrados à fiscalização, a responsabilidade da concessionária pelo descumprimento cessará.

3.7. Da aplicação de medida cautelar

No caso de atraso severo de obra ou descumprimento relevante de parâmetros de desempenho da concessionária, a SUROD poderá aplicar medida cautelar, impondo obrigação de fazer ou não fazer, com a finalidade de evitar a ocorrência ou o agravamento de dano ou

risco à infraestrutura, à segurança viária, à execução do contrato de concessão ou aos direitos dos usuários, nos termos do Resolução nº 6.053/2024.

4. Fiscalização da Operação Rodoviária

As concessionárias são responsáveis pela prestação de diferentes serviços operacionais. Os contratos de concessão especificam escopos, cronogramas, procedimentos executivos e parâmetros de desempenho. Este manual dá ênfase à fiscalização dos serviços de atendimento médico de emergência e de socorro mecânico, cujos métodos de análise e percentuais de atendimento variam conforme as etapas de concessões e, por vezes, na mesma etapa.

4.1. Fiscalização dos serviços operacionais

A fiscalização dos serviços operacionais é realizada nos três níveis de fiscalização. No primeiro nível, o agente analisa as informações, que devem ser apresentadas para a análise e elaboração de manifestações técnicas pela fiscalização. Caso seja identificada a necessidade de esclarecimentos, procede-se ao segundo nível, ao qual a concessionária deve manifestar-se, com o prazo para resposta determinado, podendo ser prorrogado a critério da fiscalização.

O agente de fiscalização poderá realizar inspeções *in loco* para avaliar equipamentos e sistemas relacionados aos parâmetros de serviços operacionais caso seja necessário verificar elementos que não possam ser observados remotamente.

Na análise dos serviços descritos no capítulo 5, o agente de fiscalização deve verificar as informações fornecidas pela concessionária e disponibilizadas, preferencialmente, em sistemas informatizados definidos pela ANTT.

A apuração dos parâmetros de desempenho de serviços operacionais deve seguir a periodicidade definida no contrato. Na ausência de periodicidade estabelecida, adota-se a frequência prevista no PAF, efetuando-se a análise ao final da ação fiscalizatória.

Quadro 11 – Procedimento: análise de parâmetros de desempenho de serviços operacionais

Procedimento	
O que	Análise dos parâmetros de desempenho dos serviços operacionais.
Para	Garantir o cumprimento dos parâmetros de desempenho relacionados ao serviço operacional avaliado.
Quem	Agente de fiscalização.
Quando	<p>Na ausência de frequência definida em contrato, a fiscalização adotará a análise ao final da ação de fiscalização. É facultado à fiscalização o acompanhamento em menor período, avaliando os relatórios e informações apresentados pelas concessionárias em seus informes periódicos, consolidando a análise ao final da ação de fiscalização, observando o regramento da Resolução nº 6.053/2024.</p> <p>Identificadas inconsistências, a concessionária deve manifestar-se dentro do prazo determinado pela fiscalização.</p>

Procedimento	
Como	<p>Parâmetros aferíveis com o envio de dados: recepcionam-se os dados objetos de fiscalização, utilizando, preferencialmente, o sistema informatizado definido pela ANTT.</p> <p>Todos os registros que não devem integrar o cálculo do parâmetro de desempenho devem ser previamente expurgados pela concessionária e apresentados em relatório separado, acompanhados das respectivas justificativas.</p> <p>A equipe de fiscalização passará, então, à análise das informações fornecidas pela concessionária para verificar o cumprimento dos parâmetros de desempenho.</p> <p>Uma manifestação técnica deve ser elaborada e encaminhada pela equipe de fiscalização à COROD, indicando minimamente os resultados verificados e as medidas sancionatórias aplicadas, bem como eventuais compromissos assumidos pela concessionária para a melhoria do seu atendimento.</p> <p>Necessidade de verificação <i>in loco</i>: quando houver necessidade de avaliar elementos que não podem ser verificados remotamente, realizam-se inspeções <i>in loco</i>. Essas inspeções incluem a avaliação de equipamentos e sistemas operacionais relacionados aos parâmetros de desempenho, nos locais onde os serviços são realizados.</p>

4.2. Aspectos gerais

A ocorrências operacionais caracterizam-se por abranger inúmeras situações (ou combinações dessas), que poderão ocorrer no dia a dia, desde o início do acionamento da ocorrência, até a chegada dos veículos de atendimento, para os casos de socorro mecânico e emergência médica nas rodovias federais concedidas. O objetivo do atendimento operacional pela concessionária é a prestação de serviço adequado aos usuários da rodovia, buscando a segurança viária e a fluidez do tráfego.

Assim, a concessionária poderá utilizar recurso operacional não previsto contratualmente para os serviços fiscalizados, desde que apresente estudo detalhado, com justificativas adequadas, e mediante anuênciça da SUROD. O serviço prestado dessa forma poderá ser computado na apuração do respectivo parâmetro.

A concessionária poderá apresentar proposta de alteração de veículos e equipamentos operacionais.

Neste manual, os procedimentos apresentados consideram somente o tipo de atendimento isolado. Se, numa mesma ocorrência ocorrerem os dois tipos de atendimento – médico e mecânico -, conforme será exposto no decorrer do manual, haverá duas análises distintas, sendo uma para socorro mecânico e outra para atendimento médico.

4.3. Planilha de registros de atendimentos

Para a organização e padronização da apresentação dos registros referentes aos atendimentos, foi definido um modelo de planilha, que é apresentado no Apêndice 6,

juntamente com a descrição de cada item. Para melhor visualização, a planilha foi dividida em 3 (três) partes: quadros 1, 2 e 3.

4.4. Atendimento de socorro médico

No atendimento médico de emergência, é essencial avaliar a adequação às especificações contratuais. Alguns contratos de concessão estabelecem tempos de atendimento distintos para diferentes tipos de ambulâncias ou veículos de resgate, com o método de cálculo do parâmetro detalhado e, em alguns casos, complementado por súmulas.

Só será considerado disponível ao serviço o veículo que, em sua vida útil, comprovada por laudo técnico, considerando o período de efetiva funcionalidade operacional e capacidade de atendimento dos parâmetros de desempenho relacionados a cada respectivo equipamento, esteja completamente equipado e atendendo a todas as normas aplicáveis. As equipes devem ser disponibilizadas conforme especificação do contrato, no PER e em normas aplicáveis. O uso de veículo diverso ao especificado em contrato deverá ser submetido à aceitação prévia da SUROD, bem como o seu parâmetro de desempenho.

As equipes de atendimento devem ser alocadas conforme as especificações do PER, documento anexo ao contrato de concessão. O atendimento médico destina-se prioritariamente aos usuários da rodovia, dentro da faixa de domínio, garantindo agilidade e eficiência no suporte emergencial. O Anexo III da Resolução nº 6.053/2024 apresenta infração relacionada aos casos em que a concessionária deixe de implementar ou mantenha de forma inadequada o esquema de atendimento a emergência.

Quadro 12 – Procedimento: análise de tempo de atendimento de socorro médico

Procedimento	
O que	Análise dos parâmetros de socorro médico.
Para	Garantir o cumprimento dos parâmetros de desempenho determinados.
Quem	Agente de fiscalização, COROD, GEFOP.
Quando	Ao final da ação de fiscalização ou ano-concessão. Para o resultado da manifestação técnica será dado o direito ao contraditório, com o uso do aviso de não conformidade. A concessionária possuirá prazo improrrogável de 15 (quinze) dias para sua manifestação.
Como	O agente deverá considerar os seguintes aspectos: Definição do início da contagem do tempo de atendimento: verificar, no PER, a definição do critério de início da contagem do tempo: se a partir do acionamento do recurso determinado para o tipo de atendimento, ou a partir do momento de conhecimento da ocorrência pela concessionária, seja pela visualização pelo Circuito Fechado de Televisão (CFTV), ou da comunicação da ocorrência, ou da identificação do incidente, ou quando é realizado nas Bases de Serviço Operacionais (BSO) ou Serviços de Atendimento aos Usuários (SAU), ou da identificação por colaborador em trânsito. Em casos omissos, ou de mudança da qualificação do

Procedimento
<p>incidente, o início da contagem do tempo será a partir do momento de qualificação correta da ocorrência, quando se identifica a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento.</p> <p>Definição do fim da contagem de tempo de atendimento: verificar, no PER, a definição do critério de fim da contagem do tempo. Regra geral: quando não disposto de modo distinto, o fim da contagem ocorre quando o recurso acionado chega ao local da ocorrência.</p> <p>Término do atendimento: apesar de não ser utilizado para fins de apuração dos tempos, o término do atendimento ocorre quando o usuário atendido foi liberado para seguir viagem, inclusive nos casos de dispensa, pelo usuário, de atendimento ou remoção, ou quando o usuário foi removido para um hospital ou pronto socorro, e o recurso operacional da concessionária seja liberado para outro atendimento ou deslocamento.</p> <p>Tipo de recurso acionado no primeiro atendimento e nos subsequentes (quando necessário): observar o tipo de recurso, se foi suficiente e adequado ao atendimento e, no caso de necessidade de acionamento de outros recursos para a mesma ocorrência, nova contagem de tempo se inicia. Quando em uma ocorrência for acionado mais de um recurso do mesmo tipo destinado à prestação de determinado serviço, o tempo de chegada para fins fiscalizatórios será o momento de chegada do primeiro recurso operacional determinado para aquele tipo de atendimento que chegar ao local.</p> <p>Verificação do PER quanto à consideração de ocorrência de atendimentos simultâneos: o PER pode definir que os parâmetros de desempenho operacionais devem ser atingidos mesmo em casos de ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, no entanto, se os eventos simultâneos ocorrerem dentro do mesmo subtrecho de atuação do recurso operacional, a fiscalização aceitará para fins de justificativas de atendimento. Já a recorrência de simultaneidade de eventos no mesmo subtrecho pode apontar a necessidade de revisão da distribuição de recursos e de redefinição de rotas/subtrechos pela concessionária. Por outro lado, se não houver definição explícita no PER, a simultaneidade de ocorrências dentro do mesmo subtrecho de atuação do recurso operacional na rodovia será considerada pela fiscalização, cabendo à concessionária demonstrar a simultaneidade de eventos, evidenciando e justificando caso a caso. Em ambos os casos, caso esta condição se repita por período superior a 3 meses consecutivos, o que pode caracterizar uma deficiência da distribuição dos recursos ou do quantitativo para a prestação de determinado serviço no subtrecho, a fiscalização solicitará à concessionária que apresente um plano de ação para solucionar esta deficiência contendo todas as medidas a serem adotadas e propor um prazo para implantação.</p> <p>Interpretação do "tempo de chegada igual a zero": o "tempo de chegada igual a zero" corresponde:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) aos atendimentos realizados nas BSO e ou SAU; (ii) às situações em que o recurso operacional identifica a ocorrência em trânsito e presta o serviço, sem haver qualquer acionamento anterior. <p>O "tempo de chegada igual a zero" será desconsiderado na apuração dos parâmetros quando o atendimento ocorrer em eventos extraordinários de campanhas de saúde, auxílio aos usuários etc., devendo a concessionária evidenciar esses eventos e justificar a sua exclusão.</p> <p>A quantidade mensal de "tempos de chegada iguais a zero" será monitorada pela fiscalização e, caso identificada variação significativa (aumento ou redução) ao longo do tempo, esta deverá ser justificada pela concessionária, podendo o fiscal sugerir à GEFOP a desconsideração parcial ou total dos "tempos de chegada iguais a zero" da apuração do parâmetro.</p>

Procedimento
<p>Ocorrências não localizadas: as ocorrências com usuários não localizados devem ser desconsideradas para fins da apuração dos tempos de atendimento, já que não houve prestação de atendimento, contudo, devem ser consideradas nas justificativas de simultaneidade de atendimentos.</p> <p>Ocorrências operacionais de apoio: ocorrências como sinalização, captura de animais, verificação da faixa de domínio, simples remoção de objetos, campanhas de saúde, ações educativas, exercícios simulados de atendimento ou qualquer tipo de ação especial não devem ser considerados porque não caracterizam atendimento mecânico, remoção ou atendimento médico.</p> <p>Outras ocorrências: apoio eventual a prefeituras ou outros órgãos, apoio de ambulância a hospital da região, descarte de material médico, aquisição de refeição para colaboradores, transporte de equipamento, abastecimento de viaturas, serviços prestados fora do sistema (fora da faixa de domínio) em auxílio a outros lotes/municípios/órgãos e atendimentos cancelados não devem ser considerados para apuração do parâmetro. Cabe à concessionária identificá-los e evidenciá-los, de modo a excluí-los da apuração.</p> <p>Recursos operacionais não previstos contratualmente: a utilização de qualquer recurso operacional não previsto contratualmente para os serviços de atendimento médico não deve ser considerada para fins de apuração dos tempos de atendimento, salvo quando houver estudo detalhado e com justificativas adequadas para que ocorra o aceite pela SUROD.</p> <p>Ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação: cabe às concessionárias informarem à GEFOP, com as devidas justificativas, as ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação, tais como aquelas decorrentes de sinistros em terraplenos, manifestações, alagamentos, congestionamentos com origem fora do trecho de concessão, eventos de grande vulto, ou sobre eventuais situações envolvendo casos de força maior, caso fortuito, fato do princípio ou fato da Administração, que impeçam o pleno atendimento do parâmetro de desempenho. Tais eventos devem ser registrados no Sistema de Controle Operacional e apresentados de forma detalhada, relacionando-se aos parâmetros eventualmente comprometidos.</p> <p>Somente serão excluídas do cálculo dos parâmetros as ocorrências registradas no contexto de operação em condições anormais em decorrência de fatos que fogem ao controle da concessionária. Logo, não se enquadram obras ou serviços na pista e operações especiais como pare-e-siga programados, que devem constar no planejamento das ações da concessionária. Em caso de obras de grande porte e longa duração, com grande impacto na fluidez, a concessionária deve comprovar que buscou um plano operacional especial para o período das obras, e a ANTT analisará cada caso.</p> <p>Viaturas com acionamento cancelado: para o cômputo dos parâmetros do serviço mecânico e do serviço remoção, o processamento dos dados deve desconsiderar os registros de viaturas com tempo de chegada vazios (não preenchidos), visto que são registros referentes à viaturas que tiveram seu acionamento cancelado pelo Centro de Controle Operacional em função de não serem mais necessárias à ocorrência, ou que foram acionadas para a ocorrência mas que não precisaram chegar até o local para solução da ocorrência, que foi concluída sem a sua participação. Em resumo, são registros de viaturas que não participaram da ocorrência.</p> <p>Da manifestação técnica após a análise dos dados: ao final da análise relacionada ao parâmetro de desempenho, o agente de fiscalização deverá emitir manifestação técnica na qual indique as</p>

Procedimento
medidas preventivas e sancionatórias aplicadas e os resultados em percentual dos atendimentos ao parâmetro de desempenho. Caso o contraditório da concessionária não justifique os descumprimentos, o agente de fiscalização aplicará a medida sancionatória adequada. As medidas sancionatórias são as descritas nos contratos de concessão e no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.

4.5. Atendimento de socorro mecânico

No atendimento de socorro mecânico, é essencial avaliar a adequação às especificações contratuais. Alguns contratos de concessão estabelecem tempos de atendimento distintos para diferentes tipos de equipamentos (guinchos leves e guinchos pesados) com o método de cálculo do parâmetro detalhado e, em alguns casos, complementado por súmulas regulamentares.

Os veículos utilizados em atendimento mecânico ou remoção deverão atender às normas existentes bem como a todas as especificações do contrato. Só será considerado disponível ao serviço o veículo que, em sua vida útil, comprovada por laudo técnico, considerando o período de efetiva funcionalidade operacional e capacidade de atendimento dos parâmetros de desempenho relacionados a cada respectivo equipamento, esteja completamente equipado e atendendo a todas as normas aplicáveis. As equipes devem ser disponibilizadas conforme especificação do contrato, no PER e em normas aplicáveis. O uso de veículo diverso ao especificado em contrato deverá ser submetido à aceitação da SUROD, bem como o seu parâmetro de desempenho.

O atendimento mecânico e de remoção destinam-se primordialmente aos usuários da Rodovia, dentro da faixa de domínio, conforme definições do PER.

Quadro 13 - Procedimento relacionado à análise de tempo de atendimento de socorro mecânico

Procedimento	
O que	Análise dos parâmetros de socorro médico.
Para	Garantir o cumprimento dos parâmetros de desempenho determinados.
Quem	Agente de fiscalização, GEFOP.
Quando	Ao final da ação de fiscalização, ou de acordo com a definição em contrato. Para o resultado da manifestação técnica será dado o direito ao contraditório, com o uso do aviso de não conformidade. A concessionária possuirá prazo improrrogável de 15 (quinze) dias para sua manifestação.
Como	O agente deverá considerar os seguintes aspectos: Definição do início da contagem do tempo de atendimento: verificar, no PER, a definição do critério de início da contagem do tempo: se a partir do acionamento do recurso determinado para o tipo de atendimento, ou a partir do momento de conhecimento da ocorrência pela

Procedimento
<p>concessionária, seja pela visualização pelo CFTV, ou da comunicação da ocorrência, ou da identificação do incidente, ou quando é realizado nas BSO, ou da identificação por colaborador em trânsito. Em casos omissos, ou de mudança da qualificação do incidente, o início da contagem do tempo será a partir do momento de qualificação correta da ocorrência, quando se identifica a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento.</p> <p>Definição do fim da contagem de tempo de atendimento: verificar, no PER, a definição do critério de fim da contagem do tempo. Regra geral: quando não disposto de modo distinto, o fim da contagem ocorre quando o recurso acionado chega ao local da ocorrência.</p> <p>Término do atendimento: apesar de não ser utilizado para fins de apuração dos tempos, o término do atendimento ocorre quando o veículo atendido foi liberado para seguir viagem, inclusive nos casos de dispensa, pelo usuário, do guincho da concessionária, ou quando o veículo foi rebocado ou removido para um local seguro próximo, que pode ser um posto de serviço ou oficina mecânica, liberando o recurso operacional da concessionária para outro atendimento.</p> <p>Tipo de recurso acionado no primeiro atendimento e nos subsequentes (quando necessário): observar o tipo de recurso, se foi suficiente e adequado ao atendimento e, no caso de necessidade de acionamento de outros recursos para a mesma ocorrência, nova contagem de tempo se inicia. Quando em uma ocorrência for acionado mais de um recurso do mesmo tipo destinado à prestação de determinado serviço, o tempo de chegada para fins fiscalizatórios será o momento de chegada do primeiro recurso operacional determinado para aquele tipo de atendimento que chegar ao local.</p> <p>Verificação do PER quanto à consideração de ocorrência de atendimentos simultâneos: o PER pode definir que os parâmetros de desempenho operacionais devem ser atingidos mesmo em casos de ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, no entanto, se os eventos simultâneos ocorrerem dentro do mesmo subtrecho de atuação do recurso operacional, a fiscalização poderá aceitar para fins de justificativas de atendimento. Já a recorrência de simultaneidade de eventos no mesmo subtrecho pode apontar a necessidade de revisão da distribuição de recursos e de redefinição de rotas/subtrechos pela concessionária. Por outro lado, se não houver definição explícita no PER, a simultaneidade de ocorrências na rodovia dentro do mesmo subtrecho de atuação do recurso operacional será considerada pela fiscalização, cabendo à concessionária demonstrar a simultaneidade de eventos, evidenciando e justificando caso a caso. Em ambos os casos, caso esta condição se repita por período superior a 3 meses consecutivos, o que pode caracterizar uma deficiência da distribuição dos recursos ou do quantitativo para a prestação de determinado serviço no subtrecho, a fiscalização solicitará à concessionária que apresente um plano de ação para solucionar esta deficiência contendo todas as medidas a serem adotadas e propor um prazo para implantação.</p> <p>Interpretação do “tempo de chegada igual a zero”: o “tempo de chegada igual a zero” corresponde:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) aos atendimentos realizados nas BSO e ou SAU; (ii) às situações em que o recurso operacional identifica a ocorrência em trânsito e presta o serviço, sem haver qualquer acionamento anterior. <p>O “tempo de chegada igual a zero” será desconsiderado na apuração dos parâmetros quando o atendimento ocorrer em eventos extraordinários de campanhas de saúde, auxílio aos usuários etc., devendo a concessionária evidenciar esses eventos e justificar a sua exclusão.</p> <p>A quantidade mensal de “tempos de chegada iguais a zero” será monitorada pela fiscalização e, caso identificada variação significativa (aumento ou redução) ao longo do tempo, esta deverá</p>

Procedimento
<p>ser justificada pela concessionária, podendo o fiscal sugerir à GEFOP a desconsideração parcial ou total dos “tempos de chegada iguais a zero” da apuração do parâmetro.</p> <p>Ocorrências não localizadas: as ocorrências com usuários não localizados devem ser desconsideradas para fins da apuração dos tempos de atendimento, já que não houve prestação de atendimento, contudo, devem ser consideradas nas justificativas de simultaneidade de atendimentos.</p> <p>Ocorrências operacionais de apoio: ocorrências como sinalização, captura de animais, verificação da faixa de domínio, simples remoção de objetos, campanhas de saúde, ações educativas, exercícios simulados de atendimento ou qualquer tipo de ação especial não devem ser considerados porque não caracterizam atendimento mecânico, remoção ou atendimento médico.</p> <p>Outras ocorrências: ocorrências de atendimento mecânico ou remoção de veículos a pedido da Polícia Rodoviária Federal e outras autoridades dentro da faixa de domínio devem ser consideradas como atendimento. Ocorrências como: remoção de veículos da concessionária, apoio eventual a Prefeituras ou outros órgãos, descarte de material, aquisição de refeição para colaboradores, transporte de equipamento, abastecimento de viaturas, serviços prestados fora do sistema (fora da faixa de domínio) em auxílio a outros lotes/municípios/órgãos e atendimentos cancelados não devem ser considerados como atendimento ao usuário da rodovia. Cabe à concessionária identificá-los e evidenciá-los, de modo a excluí-los da apuração.</p> <p>Recursos operacionais não previstos contratualmente: a utilização de qualquer recurso operacional não previsto contratualmente para os serviços de atendimento mecânico não deve ser considerada para fins de apuração dos tempos de atendimento, salvo quando houver estudo detalhado e com justificativas adequadas para que ocorra o aceite pela SUROD.</p> <p>Ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação: cabe às concessionárias informarem à ANTT, com as devidas justificativas, as ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação, tais como aquelas decorrentes de sinistros em terraplenos, manifestações, alagamentos, congestionamentos com origem fora do trecho de concessão, eventos de grande vulto, ou sobre eventuais situações envolvendo casos de força maior, caso fortuito, fato do princípio ou fato da Administração, que impeçam o pleno atendimento do parâmetro de desempenho. Tais eventos devem ser registrados no Sistema de Controle Operacional e apresentados de forma detalhada, relacionando-se aos parâmetros eventualmente comprometidos.</p> <p>Somente serão excluídas do cálculo dos parâmetros as ocorrências registradas no contexto de operação em condições anormais em decorrência de fatos que fogem ao controle da concessionária. Logo, não se enquadram obras ou serviços na pista e operações especiais como pare-e-siga programados, que devem constar no planejamento das ações da concessionária. Em caso de obras de grande porte e longa duração, com grande impacto na fluidez, a concessionária deve comprovar que buscou um plano operacional especial para o período das obras, e a ANTT analisará cada caso.</p> <p>Viaturas com acionamento cancelado: para o cômputo dos parâmetros do serviço mecânico e do serviço remoção, o processamento dos dados deve desconsiderar os registros de viaturas com tempo de chegada vazios (não preenchidos), visto que são registros referentes à viaturas que tiveram seu acionamento cancelado pelo Centro de Controle Operacional em função de não serem mais necessárias à ocorrência, ou que foram acionadas para a ocorrência mas que não</p>

Procedimento
<p>precisaram chegar até o local para solução da ocorrência, que foi concluída sem a sua participação. Em resumo, são registros de viaturas que não participaram da ocorrência.</p> <p>Da manifestação técnica após a análise dos dados: ao final da análise relacionada ao parâmetro de desempenho, o agente de fiscalização deverá emitir manifestação técnica na qual indique as medidas preventivas e sancionatórias aplicadas e os resultados em percentual dos atendimentos ao parâmetro de desempenho.</p> <p>Caso o contraditório da concessionária não justifique os descumprimentos, o agente de fiscalização aplicará a medida sancionatória adequada.</p> <p>As medidas sancionatórias são as descritas nos contratos de concessão e no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.</p>

4.6. Atendimento de demais incidentes

No atendimento do serviço *demais incidentes*, é essencial avaliar a adequação às especificações contratuais. Alguns contratos de concessão estabelecem tempos de atendimento distintos para este serviço e, em alguns casos, complementado por súmulas regulamentares.

Os veículos utilizados em atendimento ao serviço *demais incidentes* deverão atender às normas existentes bem como a todas as especificações do contrato. Só será considerado disponível ao serviço o veículo que, em sua vida útil, comprovada por laudo técnico, considerando o período de efetiva funcionalidade operacional e capacidade de atendimento dos parâmetros de desempenho relacionados a cada respectivo equipamento, esteja completamente equipado e atendendo a todas as normas aplicáveis. As equipes devem ser disponibilizadas conforme especificação do contrato, no PER e em normas aplicáveis. O uso de veículo diverso ao especificado em contrato deverá ser submetido à aceitação da ANTT, bem como o seu parâmetro de desempenho.

O atendimento ao serviço *demais incidentes* destina primordialmente aos usuários da rodovia, dentro da faixa de domínio, conforme definições do PER.

Quadro 14 - Procedimento relacionado à análise de atendimento de demais incidentes

Procedimento	
O que	Análise dos parâmetros do atendimento a demais incidentes, quando previsto em contrato.
Para	Garantir o cumprimento dos parâmetros de desempenho determinados.
Quem	Agente de fiscalização.
Quando	Ao final da ação de fiscalização, ou de acordo com a definição em contrato. Para o resultado da manifestação técnica será dado o direito ao contraditório, com o uso do aviso de não conformidade. A concessionária possuirá prazo improrrogável de 15 (quinze) dias para sua manifestação.
Como	O agente deverá considerar os seguintes aspectos:

Procedimento
<p>Definição do início da contagem do tempo de atendimento: verificar, no PER, a definição do critério de início da contagem do tempo: se a partir do acionamento do recurso determinado para o tipo de atendimento, ou a partir do momento de conhecimento da ocorrência pela concessionária, seja pela visualização pelo CFTV, ou da comunicação da ocorrência, ou da identificação do incidente, ou quando é realizado nas BSO, ou da identificação por colaborador em trânsito. Em casos omissos, ou de mudança da qualificação do incidente, o início da contagem do tempo será a partir do momento de qualificação correta da ocorrência, quando se identifica a necessidade do recurso compatível que será acionado para o atendimento.</p> <p>Definição do fim da contagem de tempo de atendimento: verificar, no PER, a definição do critério de fim da contagem do tempo. Regra geral: quando não disposto de modo distinto, o fim da contagem ocorre quando o recurso acionado chega ao local da ocorrência.</p> <p>Término do atendimento: apesar de não ser utilizado para fins de apuração dos tempos, o término do atendimento ocorre quando o veículo atendido foi liberado para seguir viagem, inclusive nos casos de dispensa, pelo usuário, do guincho da concessionária, ou quando o veículo foi rebocado ou removido para um local seguro próximo, que pode ser um posto de serviço ou oficina mecânica, liberando o recurso operacional da concessionária para outro atendimento.</p> <p>Tipo de recurso acionado no primeiro atendimento e nos subsequentes (quando necessário): observar o tipo de recurso, se foi suficiente e adequado ao atendimento e, no caso de necessidade de acionamento de outros recursos para a mesma ocorrência, nova contagem de tempo se inicia. Quando em uma ocorrência for acionado mais de um recurso do mesmo tipo destinado à prestação de determinado serviço, <i>o tempo de chegada para fins fiscalizatórios será o momento de chegada do primeiro recurso operacional determinado</i> para aquele tipo de atendimento que chegar ao local.</p> <p>Verificação do PER quanto à consideração de ocorrência de atendimentos simultâneos: o PER pode definir que os parâmetros de desempenho operacionais devem ser atingidos mesmo em casos de ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário, no entanto, se os eventos simultâneos ocorrerem dentro do mesmo subtrecho de atuação do recurso operacional, a fiscalização poderá aceitar para fins de justificativas de atendimento. Já a recorrência de simultaneidade de eventos no mesmo subtrecho pode apontar a necessidade de revisão da distribuição de recursos e de redefinição de rotas/subtrechos pela concessionária. Por outro lado, se não houver definição explícita no PER, a simultaneidade de ocorrências dentro do mesmo subtrecho de atuação do recurso operacional na rodovia será considerada pela fiscalização, cabendo à concessionária demonstrar a simultaneidade de eventos, evidenciando e justificando caso a caso. Em ambos os casos, caso esta condição se repita por período superior a 3 meses consecutivos, o que pode caracterizar uma deficiência da distribuição dos recursos ou do quantitativo para a prestação de determinado serviço no subtrecho, a fiscalização solicitará à concessionária que apresente um plano de ação para solucionar esta deficiência contendo todas as medidas a serem adotadas e propor um prazo para implantação.</p> <p>Interpretação do “tempo de chegada igual a zero”: o “tempo de chegada igual a zero” corresponde:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) aos atendimentos realizados nas BSO e ou SAU; (ii) às situações em que o recurso operacional identifica a ocorrência em trânsito e presta o serviço, sem haver qualquer acionamento anterior.

Procedimento

O "tempo de chegada igual a zero" será desconsiderado na apuração dos parâmetros quando o atendimento ocorrer em eventos extraordinários de campanhas de saúde, auxílio aos usuários etc., devendo a concessionária evidenciar esses eventos e justificar a sua exclusão.

A quantidade mensal de "tempos de chegada iguais a zero" será monitorada pela fiscalização e, caso identificada variação significativa (aumento ou redução) ao longo do tempo, esta deverá ser justificada pela concessionária, podendo o fiscal sugerir à GEFOP a desconsideração parcial ou total dos "tempos de chegada iguais a zero" da apuração do parâmetro.

Ocorrências não localizadas: as ocorrências com usuários não localizados devem ser desconsideradas para fins da apuração dos tempos de atendimento, já que não houve prestação de atendimento, contudo, devem ser consideradas nas justificativas de simultaneidade de atendimentos.

Ocorrências operacionais de apoio: ocorrências como sinalização, captura de animais, verificação da faixa de domínio, simples remoção de objetos, campanhas de saúde, ações educativas, exercícios simulados de atendimento ou qualquer tipo de ação especial não devem ser considerados porque não caracterizam atendimento mecânico, remoção ou atendimento médico.

Outras ocorrências: ocorrências de atendimento mecânico ou remoção de veículos a pedido da Polícia Rodoviária Federal e outras autoridades dentro da faixa de domínio devem ser consideradas como atendimento. Ocorrências como: remoção de veículos da concessionária, apoio eventual a Prefeituras ou outros órgãos, descarte de material, aquisição de refeição para colaboradores, transporte de equipamento, abastecimento de viaturas, serviços prestados fora do sistema (fora da faixa de domínio) em auxílio a outros lotes/municípios/órgãos e atendimentos cancelados não devem ser considerados como atendimento ao usuário da rodovia. Cabe à concessionária identificá-los e evidenciá-los, de modo a excluí-los da apuração.

Recursos operacionais não previstos contratualmente: a utilização de qualquer recurso operacional não previsto contratualmente para os serviços de atendimento mecânico não deve ser considerada para fins de apuração dos tempos de atendimento, salvo quando houver estudo detalhado e com justificativas adequadas para que ocorra o aceite pela SUROD.

Ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação: cabe às concessionárias informarem à ANTT, com as devidas justificativas, as ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação, tais como aquelas decorrentes de sinistros em terraplenos, manifestações, alagamentos, congestionamentos com origem fora do trecho de concessão, eventos de grande vulto, ou sobre eventuais situações envolvendo casos de força maior, caso fortuito, fato do princípio ou fato da Administração, que impeçam o pleno atendimento do parâmetro de desempenho. Tais eventos devem ser registrados no Sistema de Controle Operacional e apresentados de forma detalhada, relacionando-se aos parâmetros eventualmente comprometidos.

Somente serão excluídas do cálculo dos parâmetros as ocorrências registradas no contexto de operação em condições anormais em decorrência de fatos que fogem ao controle da concessionária. Logo, não se enquadram obras ou serviços na pista e operações especiais como pare-e-siga programados, que devem constar no planejamento das ações da concessionária. Em caso de obras de grande porte e longa duração, com grande impacto na fluidez, a concessionária deve comprovar que buscou um plano operacional especial para o período das obras, e a ANTT analisará cada caso.

Procedimento
<p>Viaturas com acionamento cancelado: para o cômputo dos parâmetros do serviço mecânico e do serviço remoção, o processamento dos dados deve desconsiderar os registros de viaturas com tempo de chegada vazios (não preenchidos), visto que são registros referentes à viaturas que tiveram seu acionamento cancelado pelo Centro de Controle Operacional em função de não serem mais necessárias à ocorrência, ou que foram acionadas para a ocorrência mas que não precisaram chegar até o local para solução da ocorrência, que foi concluída sem a sua participação. Em resumo, são registros de viaturas que não participaram da ocorrência.</p> <p>Da manifestação técnica após a análise dos dados: ao final da análise relacionada ao parâmetro de desempenho, o agente de fiscalização deverá emitir manifestação técnica na qual indique as medidas preventivas e sancionatórias aplicadas e os resultados em percentual dos atendimentos ao parâmetro de desempenho.</p> <p>Caso o contraditório da concessionária não justifique os descumprimentos, o agente de fiscalização aplicará a medida sancionatória adequada.</p> <p>As medidas sancionatórias são as descritas nos contratos de concessão e no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.</p>

4.7. Inspeção de Tráfego

É importante padronizar a metodologia para avaliação do serviço de Inspeção de Tráfego, assim como o entendimento dos conceitos utilizados para o controle do Parâmetro de Desempenho do serviço, conforme estipulado no PER de cada contrato de concessão do Programa de Concessão de Rodovias Federais.

Em geral, os sistemas e equipamentos de inspeção de tráfego devem obedecer às especificações técnicas contratuais e às normas aplicáveis, inclusive às relativas à segurança viária.

4.7.1. Definições

As definições a seguir visam padronizar o entendimento sobre este serviço e dar uma visão unificada para as concessionárias da forma como o cumprimento do parâmetro de desempenho que será medido pela equipe de fiscalização ANTT.

Ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação: cabe às concessionárias informarem à ANTT, com as devidas justificativas, as ocorrências em que a rodovia apresente condições anormais de operação, tais como aquelas decorrentes de sinistros em terraplenos, manifestações, alagamentos, congestionamentos com origem fora do trecho de concessão, eventos de grande vulto, ou sobre eventuais situações envolvendo casos de força maior, caso fortuito, fato do princípio ou fato da Administração, que impeçam o pleno atendimento do parâmetro de desempenho. Tais eventos devem ser registrados no Sistema de Controle Operacional e apresentados de forma detalhada, relacionando-se aos parâmetros eventualmente comprometidos. A condição anormal se caracteriza por um

acontecimento causado por fator externo, não previsível e sem possibilidade de controle pela concessionária.

Deve ser demonstrado, além da eventual interrupção do tráfego, o uso dos veículos de inspeção na ocorrência que causa a condição anormal citada.

O período registrado durante esse tipo de ocorrência deve ser desconsiderado do cálculo do tempo médio de circulação para o sistema rodoviário.

Os períodos decorrentes de condições anormais de operação somente serão excluídos do cálculo dos parâmetros em decorrência de fatos que fogem ao controle da concessionária. Logo, não se enquadram obras ou serviços na pista e operações especiais como pare-e-siga programados, que devem constar no planejamento das ações da concessionária. Em caso de obras de grande porte e longa duração, com grande impacto na fluidez, a concessionária deve comprovar que buscou um plano operacional especial para o período das obras, e a ANTT analisará cada caso.

Circular permanentemente: Essa expressão reflete a continuidade do serviço, ou seja, o Sistema de Inspeção de Tráfego deve ser um serviço ininterrupto, tal que as viaturas sejam alocadas de modo a haver permanentemente um serviço de inspeção de tráfego em qualquer segmento da rodovia, dentro dos parâmetros estabelecidos. Outras viaturas da concessionária, além daquelas designadas como Viaturas de Inspeção de Tráfego (VIT), **exceto ambulâncias**, poderão exercer o serviço de inspeção, desde que designadas temporariamente para esse serviço com o fim de cobrir eventuais paradas ou ausências temporárias das VITs, devendo ser informado pela concessionária, como casos de exceção.

Subtrecho de Inspeção: Subtrechos de rodovias em que os veículos que realizam o serviço de Inspeção de Tráfego devem circular permanentemente obedecendo aos critérios do PER de cada contrato de concessão.

Tempo Médio de Circulação da Inspeção de Tráfego: é definido pela **média aritmética** de todos os tempos registrados pelos veículos de Inspeção de Tráfego, calculada pelo Intervalo de tempo necessário para cada unidade móvel que executa o serviço de Inspeção de Tráfego passe pelo mesmo ponto de seu subtrecho, em condições normais de operação.

Tempo Máximo de Circulação de um subtrecho de inspeção de tráfego é definido como o **tempo máximo** para quaisquer viaturas designadas para a inspeção de tráfego passar no mesmo ponto da rodovia, se pista simples, e no mesmo ponto e mesmo sentido, se pista dupla, em condições normais de operação.

Quadro 15 - Procedimento relacionado à análise de tempo de inspeção de tráfego

Procedimento	
O que	Análise dos parâmetros do sistema de inspeção de tráfego, quando previsto em contrato.
Para	Garantir o cumprimento dos parâmetros de desempenho determinados.

Procedimento	
Quem	Agente de fiscalização.
Quando	Ao final da ação de fiscalização, ou de acordo com a definição em contrato.
Como	<p>Preferencialmente deve ser analisados os registros da concessionária das coordenadas das viaturas de inspeção. Deve ser verificado, conforme estabelecido em contrato, em um mesmo ponto da rodovia, o tempo decorrido entre duas passagens de quaisquer viaturas de inspeção, considerando também a somatória do tempo de atraso, se previsto em contrato.</p> <p>Atentar na apuração do parâmetro se por tempo médio ou tempo absoluto. Verificar condicionantes sobre a implantação do sistema de CFTV, bem como o registro de condições Anormais da Rodovia, que devem ser informadas pela concessionária. Deve ser demonstrado, além da eventual interrupção do tráfego, o uso dos veículos de inspeção na ocorrência que causa a condição anormal citada. O período registrado durante esse tipo de ocorrência deve ser desconsiderado do cálculo do tempo médio de circulação para o sistema rodoviário.</p> <p>Outras viaturas da concessionária, além daquelas designadas como “Viaturas de Inspeção de Tráfego (VIT)” exceto ambulâncias, poderão exercer o serviço de inspeção, desde que designadas temporariamente para esse serviço com o fim de cobrir eventuais paradas ou ausências temporárias das VITs, devendo ser informado pela concessionária, como casos de exceção.</p>

4.8. Demais serviços ou sistemas operacionais

Apresentam-se, a seguir, os principais serviços operacionais que devem ser acompanhados pelos agentes de fiscalização. Eles relacionam-se aos equipamentos de aferição de velocidade, sistemas e equipamentos de controle de tráfego, sistemas de gestão e controle operacionais e acompanhamento de equipamentos, veículos e infraestrutura operacional.

4.8.1. Equipamentos de aferição de velocidade

Os equipamentos de aferição de velocidade, sejam redutores ou controladores, devem atender às especificações técnicas estabelecidas no contrato e pelo CONTRAN, além de outras normas aplicáveis, especialmente aquelas relacionadas à segurança viária. Esses aparelhos precisam ser certificados dentro da periodicidade exigida, e, para tanto, a concessionária deve programar a certificação ainda dentro do prazo de validade da aferição anterior, de forma que a interrupção na operação seja mínima.

Cada equipamento será considerado implantado e operacional se estiver instalado adequadamente conforme as especificações contratuais e normas aplicáveis, incluindo sinalização e dispositivos de segurança necessários. A concessionária deve garantir a instalação de equipamentos individuais por faixa de tráfego, quando aplicável. Além disso, controladores devem produzir e armazenar no sistema designado as informações necessárias

para autuação pelos órgãos competentes, com certificação válida. Caso qualquer condição não seja atendida, o equipamento será considerado inoperante.

Para controladores utilizados pela Polícia Rodoviária Federal ou outros órgãos autuadores, é necessário consultar o PER, além do respectivo Convênio ou Acordo de Cooperação Técnica para verificar os parâmetros de desempenho aplicáveis. Na ausência de parâmetros específicos, aplica-se o acompanhamento das infrações previstas no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024, relativas à qualidade das informações e ao funcionamento dos equipamentos.

4.8.2. Outros sistemas e equipamentos de controle de tráfego

Os sistemas e equipamentos de controle de tráfego devem obedecer às especificações técnicas contratuais e às normas aplicáveis, inclusive às relativas à segurança viária. Esses sistemas devem produzir e armazenar imagens ou informações com qualidade suficiente para atender às finalidades contratuais.

Exemplos incluem Sistemas de Detecção e Sensoriamento de Pista, Painéis de Mensagens Variáveis (PMV - Fixos e Móveis, Sensores Meteorológicos, Sistemas de Detecção de Altura, Inspeção de Tráfego e Circuito Fechado de Televisão (CFTV). A concessionária deve fornecer relatórios periódicos com informações necessárias à fiscalização, na forma e local definidos pela ANTT. Inspeções *in loco* podem ser realizadas pela fiscalização, quando necessário.

Qualquer equipamento não previsto no PER deve ser previamente aprovado pela ANTT, assim como seus parâmetros de desempenho. Um sistema ou equipamento será considerado implantado e operacional se instalado e funcionando adequadamente conforme as especificações contratuais, normas aplicáveis e dispositivos de segurança exigidos. Caso contrário, será considerado inoperante. No caso de equipamentos destinados a pesquisa e desenvolvimento de soluções inovadoras, caberá à concessionária comunicar previamente a instalação à ANTT, juntamente com suas justificativas e descrição.

Se o tempo de inoperância de um sistema ultrapassar o limite estabelecido no PER, com base na soma mensal de horas de interrupção, o sistema será considerado inoperante.

4.8.3. Sistemas de gestão e controle operacional

Os sistemas destinados ao funcionamento da rodovia devem ser implantados e aferidos conforme o contrato. A concessionária deve fornecer relatórios periódicos com informações completas para fiscalização, na forma e local estabelecidos pela ANTT. Inspeções *in loco* podem ser realizadas, caso necessário.

Um sistema de informação será considerado implantado e operacional se estiver funcionando integralmente e disponibilizando as informações exigidas no contrato. Em caso de inconsistências, aplicam-se as sanções previstas no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.

4.8.4. Outros equipamentos, veículos e infraestrutura operacionais

Os equipamentos, veículos e infraestrutura operacional devem ser implantados e operados conforme o PER, atendendo às normas aplicáveis e aos projetos aprovados pela ANTT. Equipamentos e veículos devem ser avaliados individualmente, sendo considerados operacionais apenas se estiverem dentro de sua vida útil e em conformidade com todas as especificações contratuais, além da efetiva funcionalidade do ponto de vista operacional e capacidade de atendimento dos respectivos parâmetros de desempenho, o que pode ser comprovado por meio de laudo técnico.

Relatórios periódicos com informações sobre veículos e equipamentos devem ser fornecidos pela concessionária, na forma e local definidos pela ANTT. Infrações relacionadas à ausência ou inadequação desses itens estão previstas no Anexo III da Resolução nº 6.053/2024.

A operação dos Postos de Pesagem Veicular (PPV) está sob gestão da Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS), que deve fornecer informações relevantes ou alertar a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária sobre possíveis inconformidades ou inadequações operacionais por parte da concessionária.

4.9. Observações finais

Orientações quanto a cálculos para a apuração dos parâmetros operacionais, bem como a apresentação de exemplos de ocorrências e como proceder em cada caso serão oportunamente adicionados a este Manual.

5. Cálculo dos fatores de reequilíbrio econômico-financeiro (desconto e acréscimo de reequilíbrio)

O Desconto de Reequilíbrio é um redutor da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração mediante a tarifa de pedágio, em função do não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e ao atraso ou à não execução das obras e investimentos obrigatórios previstos na Frente de Ampliação de Capacidade e Melhoria e na Frente de Serviços Operacionais.

Por outro lado, o Acréscimo de Reequilíbrio é um incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função da conclusão antecipada das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da conclusão de obras do Estoque de Melhorias.

Neste sentido, há 3 (três) fatores a serem calculados pela Fiscalização em decorrência do acompanhamento do avanço físico de obras e serviços obrigatórios e da verificação do atendimento aos parâmetros de desempenho:

- **Fator A:** Incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio no caso de conclusão antecipada de obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias.
- **Fator D:** Redutor da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Serviços Operacionais, e ao atraso e ou inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias.
- **Fator E:** Incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio relativo à conclusão de obras do Estoque de Melhoria.

O cálculo destes fatores resultará das atividades de Acompanhamento Mensal de Obras Obrigatórias, do Acompanhamento de investimentos obrigatórios (Equipamentos e Sistemas Operacionais), do Acompanhamento e Fiscalização dos Parâmetros de desempenho de Infraestrutura: Manutenção e Conservação, descritos nos capítulos deste manual.

5.1. Cálculo dos fatores de reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a Frente de Manutenção de Nível de Serviço e a Frente de Serviços Operacionais

A apuração dos descontos e acréscimos de reequilíbrio, deve observar o que é preconizado na cláusula de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro de cada contrato concessão, seus anexos e termos aditivos, uma vez que embora haja convergência nos conceitos envolvidos e na finalidade do mecanismo de reequilíbrio, há variação nas redações dos instrumentos em função:

- Da etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (PROCROFE) a que se reporta;
- De peculiaridades do sistema rodoviário outorgado;
- De alguma especificidade da alteração contratual promovida por meio de termo de aditivo (desconto de reequilíbrio específico para obras e investimentos obrigatórios, termos de ajuste de conduta); e
- Da fase da concessão (trabalhos iniciais; recuperação; manutenção ou encerramento) a que se reporta a apuração.

O procedimento de cálculo do acréscimo e do desconto de reequilíbrio deverá observar:

- Os indicadores específicos que compõem as tabelas indicadas no anexo ao contrato que detalha a metodologia de cálculo;
- As referências previstas no PER;
- O planejamento anual de obras referente ao período da apuração;
- Se há previsão de incidência do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT); e
- Se há previsão de aplicação do Coeficiente de Ajuste Adicional (CAA).

A apuração se dará conforme os procedimentos para o acompanhamento anual de obras obrigatórias da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção do Nível de Serviços e para acompanhamento dos investimentos obrigatórios da Frente de Serviços Operacionais descritos no Capítulos 3, 4 e 5.

Considerando que o Fator D não se configura como penalidade, mas sim como mecanismo de justiça tarifária e de equilíbrio, conclui-se que, para gerar maior incentivo à conclusão das obras no menor tempo possível, a apuração dos Fatores D e A deverão ocorrer de forma proporcional, físico e temporal, com base na meta do ano-concessão, conforme estabelecido no contrato de concessão.

5.1.1. Cálculo Dos Fatores de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção

Além dos indicadores referentes a obras e investimentos obrigatórios, a metodologia de apuração do desconto de reequilíbrio, conforme a particularidade de cada contrato de concessão, reporta-se a outros indicadores cuja avaliação é realizada a partir dos informes anuais de manutenção e do último informe periódico de conservação do ano concessão para o qual calcula-se o desconto de reequilíbrio.

A apuração do desconto de reequilíbrio se dará conforme os procedimentos para acompanhamento e fiscalização dos parâmetros de desempenho de manutenção e conservação descritos nos capítulos anteriores, quando houver previsão contratual. A correção de desconformidade ou descumprimento registrado nos informes realizada em período posterior ao ano concessão para o qual calcula-se o desconto de reequilíbrio não será considerada no cálculo do Fator D.

Deste modo, o procedimento de cálculo do desconto de reequilíbrio deverá observar:

- Os indicadores específicos que compõem as tabelas indicadas no anexo ao contrato que detalha a metodologia de cálculo e sua classificação (se parâmetro de desempenho de conservação ou parâmetro de desempenho de manutenção) conforme apêndices deste manual;
- Os informes anuais de manutenção por elemento de infraestrutura;
- O último informe periódico de conservação do ano concessão;
- Que os indicadores “manutenção de aço” e “recomposição de cercas” são classificados como parâmetro de desempenho de conservação; e
- Que o indicador “atingimento do nível de estrelas iRAP” é analisado em relatório específico.

5.1.2. Apuração parcial dos fatores de reequilíbrio (apuração prévia ao término do ano concessão)

O cálculo do desconto de reequilíbrio ocorre em periodicidade anual, para cada ano concessão observando o disposto no respectivo anexo ao contrato de concessão.

Todavia, quando não houver tempo hábil para apuração do desconto ou do acréscimo de reequilíbrio de modo a ser aplicado na revisão da tarifa imediatamente subsequente, excepcionalmente, poderá ser realizada apuração parcial antes do término do ano concessão.

Nesses casos, os indicadores relativos à execução de obras e investimentos obrigatórios deverão ser apurados com referência nos percentuais de execução previstos no planejamento anual de obras aprovado pela Superintendência para ano corrente utilizando-se a informação

de avanço físico disponível mais atualizada possível, reportando-se, no mínimo, ao previsto para o último mês anterior a apuração, sendo assim considerados como limite de referência para o cálculo do acréscimo ou desconto de reequilíbrio os percentuais de execução acumulada prevista no planejamento anual de obras até o mês correspondente à informação de avanço físico considerada.

5.2. Considerações sobre o cálculo do desconto de reequilíbrio

No caso de cumprimento de todas as atividades como especificadas no contrato de concessão, e anexo, e dentro do prazo inicialmente previsto no PER a manifestação técnica apontará que não haverá aplicação do desconto de reequilíbrio.

É desejável que o agente de fiscalização interaja com a concessionária se necessários esclarecimentos quanto ao método de cálculo do desconto de reequilíbrio, aplicação dos coeficientes determinados em contrato, limitações verificadas nas entregas dos resultados dos parâmetros de desempenho ou quanto aos resultados identificados.

5.3. Da apresentação da manifestação técnica e dos indicadores de execução contratual baseados no desconto de reequilíbrio

Tendo em vista a utilização dos resultados da apuração do desconto de reequilíbrio para o cálculo de indicadores para a avaliar o nível de execução contratual baseados na relação entre:

- $Dt_{aplicado}$ = somatório dos percentuais de Fator D previstos nas tabelas do anexo relacionado ao cálculo do desconto de reequilíbrio, aplicados em função de descumprimentos contratuais;
- $Dt_{aplicável}$ = somatório dos percentuais de Fator D previstos nas tabelas do anexo relacionado ao cálculo do desconto de reequilíbrio, passíveis de aplicação em função das obrigações contratuais exigíveis.

A manifestação técnica que registra a apuração do Fator D deve conter as seguintes informações, que devem ser apresentadas em tabelas que consolidem separadamente os resultados dos indicadores para a frente de recuperação e manutenção, frente de ampliação de capacidade e melhorias, frente de manutenção do nível de serviços e frente de serviços operacionais:

- Unidade pela qual o parâmetro é avaliado conforme as tabelas dos anexo ao contrato e dos termos aditivos;
- Total de unidades nas quais os limites admissíveis estabelecidos no PER para os parâmetros não foram atendidos;
- Relação das obras previstas para serem executadas no ano concessão;

- Percentual de execução e de inexecução das obras e investimentos obrigatórios exigíveis, inclusive inexecuções de obrigações vencidas;
- Fator D apurado, com e sem CAT quando couber;
- Memória de cálculo da apuração do Fator D; e
- Referência aos termos de encerramento de obra obrigatória lavrados no ano concessão, com indicação da data de conclusão de obra obrigatória:
 - Que implique acréscimo tarifário em razão de recomposição do equilíbrio por fases ou pela execução de obra de estoque de melhorias autorizada pela Diretoria;
 - Que implique reclassificação tarifária condicionada prevista no contrato de concessão; e;
 - Para a qual estava em curso contagem de multa moratória;

O modelo de manifestação técnica para apuração do Fator D encontra-se disponível no SEII e entre outros tópicos e itens fundamentais indica a necessidade de preenchimento das seguintes tabelas:

- Síntese dos indicadores e percentuais de desconto de reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção;
- Síntese dos indicadores e percentuais de descontos de reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade, Manutenção do Nível de Serviço, Melhorias e Frente de Serviços Operacionais; e
- Síntese dos termos de encerramento de obras lavrados no ano concessão com a indicação da data de conclusão de obras.

Quadro 16 - Procedimento relacionado à análise do Desconto e Acrédito de Reequilíbrio

Procedimento	
O que	Procedimento relacionado à análise do Desconto e Acrédito de Reequilíbrio.
Para	Apresentar os resultados dos indicadores determinados nos anexos do contrato com o intuito de subsidiar a definição do valor do desconto e do acréscimo de reequilíbrio no processo de revisão.
Quando	Realizada após o final do ano concessão. Seus indicadores dependem da apresentação dos resultados referentes a obras e serviços obrigatórios, parâmetros de manutenção, parâmetros de conservação e frentes operacionais. Emitida a manifestação técnica sobre a apuração de execução das obras e atendimentos aos parâmetros de desempenho, a concessionária deverá recepcioná-la e terá prazo de 15 (quinze) dias para apresentar o contraditório ao seu resultado apurado.

Procedimento	
	<p>Recebida a manifestação técnica da concessionária sobre as obras, a equipe de fiscalização analisará o contraditório, no prazo estabelecido no POP da SUROD, elaborando, assim a manifestação técnica parcial em seu formato definitivo, que será encaminhado à Coordenação e, posteriormente às demais UORGs.</p> <p>Recebida a manifestação da concessionária sobre os parâmetros de desempenho, a equipe de fiscalização analisará o contraditório, elaborando, assim a manifestação técnica anual definitiva, no prazo estabelecido no POP.</p> <p>Emitida a manifestação técnica, a concessionária deverá recepcioná-la e terá prazo de 15 (quinze) dias para apresentar o contraditório ao seu resultado apurado.</p>
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Como	<p>Manifestação técnica parcial (obras obrigatórias)</p> <p>Os indicadores de desconto e acréscimo de reequilíbrio relacionados às obras obrigatórias devem ser calculados e apresentados junto à manifestação técnica que trata do avanço da execução de obras obrigatórias, como especificado no item 2.2 do presente manual “manifestação técnica ao final do ano concessão”.</p> <p>A manifestação técnica deverá apresentar tabela em que seja possível verificar o percentual calculado para cada indicador de obras relacionado ao Fator D ou Fator A.</p> <p>Em sua conclusão, a manifestação técnica parcial apresentará, minimamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Os indicadores específicos que tratam de obras obrigatórias; <p>Manifestação técnica referente ao cálculo final dos indicadores do ano concessão (todos os indicadores consolidados)</p> <p>Uma manifestação técnica deverá ser consolidada com os resultados dos indicadores: relacionados às obras obrigatórias, calculados ou atualizados na manifestação técnica parcial; relacionados à parâmetros de conservação, verificados em ação de fiscalização informada previamente à concessionária, dentro do ano concessão, fora do período com maior índice pluviométrico (período chuvoso);</p> <p>relacionados à parâmetros de manutenção, calculados ou atualizados nas manifestações técnicas referentes aos elementos de infraestrutura determinados em cada contrato.</p> <p>relacionado à frente de serviços operacionais, calculados após a manifestação técnica parcial ou quando da elaboração da presente manifestação.</p> <p>A manifestação técnica deverá apresentar tabela em que seja possível verificar o percentual calculado para cada indicador relacionado ao Fator D ou Fator A.</p> <p>Em sua conclusão, a manifestação técnica anual apresentará, minimamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Os indicadores específicos que tratam de obras obrigatórias; - Os indicadores específicos que tratam de parâmetros de conservação; - Os indicadores específicos que tratam de parâmetros de manutenção; - Os indicadores específicos que tratam da frente de serviços operacionais; - Qualquer outro indicador relacionado ao respectivo contrato de concessão; - Os resultados consolidados dos Fatores D e A para o respectivo ano-concessão.

6. Medidas Preventivas e sancionatórias

Neste capítulo apresentam-se as medidas preventivas e sancionatórias passíveis de serem tomadas pelo agente de fiscalização, considerando a classificação da concessionária e o tratamento fiscalizatório adequado ao ano fiscalização.

6.1. Medidas preventivas

As medidas preventivas encontram-se caracterizadas no RCR, sendo elas:

- Alerta de potencial inconformidade;
- Termo de registro de ocorrência;
- Ação educativa; e
- Aviso de não conformidade.

6.1.1. Alerta de Potencial Inconformidade

O alerta de potencial inconformidade é medida preventiva que pode ser aplicada quando identificadas evidências de que obrigação relacionada a obras e investimentos obrigatórios, parâmetros de desempenho de conservação, de manutenção ou de serviços operacionais poderá não ser cumprida de acordo com o definido em contrato. É medida responiva que não vincula prazo para atendimento.

Quadro 17 – Procedimento: Aplicação de alerta de potencial inconformidade

Procedimento	
O quê	Alerta de potencial inconformidade
Para	Medida aplicada quando o agente de fiscalização identificar atuação da concessionária que possa levar a descumprimento contratual.
Quem	Agente de fiscalização, COROD.
Quando	Quando identificado como necessário.
Como	Identificada situação que represente potencial descumprimento o agente poderá aplicar o alerta de potencial desconformidade, encaminhado via sistema informatizado definido pela ANTT à empresa concessionária. Não há vinculação a prazo de resposta ou obrigatoriedade da concessionária em responder ao alerta de potencial inconformidade.

6.1.2. Ação Educativa

A ação educativa possui escopo determinado entre a equipe de fiscalização e a gestão de contrato da concessionária. A ação educativa é medida preventiva, não vinculada à ação de fiscalização e pode ser aplicada se identificados descumprimentos contínuos que necessitem de atenção da concessionária para prevenir a sua recorrência, em prol da segurança viária.

Quadro 18 – Procedimento: Aplicação de ação educativa

Procedimento	
O quê	Ação Educativa
Para	Prevenir a recorrência de descumprimentos verificados anteriormente.
Quem	Agente de Fiscalização, com acompanhamento da COROD e Concessionária.
Quando	Quando necessário, após análise de achados provenientes de informes relacionados à parâmetros de conservação, de manutenção, de serviços operacionais, de obras, ou suas manifestações técnicas. A concessionária terá prazo para apresentar seu plano de ação, e, ao final da ação educativa deverá apresentar as providências que serão adotadas para a mitigação dos descumprimentos, por meio de manifestação técnica.
Como	Identificada a necessidade, será iniciada a ação educativa, com escopo e prazo delimitado entre as partes. Persistindo desconformidades relacionadas ao escopo da ação educativa, as medidas fiscalizatórias são aplicáveis, como em uma ação de fiscalização regular.

6.1.3. Termo de Registro de Ocorrência

O Termo de Registro de Ocorrência (TRO) é lavrado para descumprimentos de parâmetros de desempenho de conservação, pelos agentes de fiscalização. Quando aplicado, deve caracterizar todas as inconformidades relacionadas a um mesmo tipo infracional definido na Resolução nº 6.053/2024 identificadas em uma mesma inspeção de campo.

O Apêndice 4 apresenta prazos recomendados para a aplicação do TRO. Esses prazos são prorrogáveis, desde que a justificativa apresentada pela concessionária seja aceita pela COROD, sugerindo-se manifestação prévia do agente de fiscalização responsável pela aplicação. Aplicado o TRO e findado o prazo para a sua correção, os TROs que foram identificados como não executados serão identificados e quantificados ao final da ação de fiscalização, compondo a medida sancionatória adequada.

Quadro 19 – Procedimento: Aplicação de TRO

Procedimento	
O quê	Aplicação de Termo de registro de Ocorrência - TRO
Para	Medida preventiva, quando identificados descumprimentos relacionados a parâmetros de conservação.
Quem	Agente de fiscalização, COROD.
Onde	Segmento rodoviário concedido.
Quando	Durante inspeção realizada em ação de fiscalização regularmente determinada no PAF ou recebimento de informações relacionadas aos parâmetros de desempenho de conservação.
Como	O TRO utiliza o sistema eletrônico disponibilizado pela ANTT. Quando de sua aplicação o agente registrará todos os descumprimentos relacionados a um mesmo tipo infracional para os parâmetros de conservação identificados em uma mesma inspeção de campo.

Procedimento	
	<p>Para cada TRO será determinado prazo, prorrogável se as justificativas forem consideradas válidas pela fiscalização.</p> <p>A concessionária deve atender no prazo o TRO, ou solicitar postergação, justificando-o.</p> <p>A concessionária deve demonstrar o pleno atendimento ao TRO.</p> <p>Quando identificados descumprimentos graves e não graves em uma mesma inspeção:</p> <p>Caso o agente de fiscalização identifique em uma mesma inspeção, para um mesmo tipo infracional caso graves e não graves, deverá aplicar, excepcionalmente, dois TROs, segregando a gravidade do descumprimento.</p>

O procedimento padrão relacionado ao pedido de prorrogação do prazo para cumprimento do TRO segue a seguinte ordem.



Figura 3 - Processo de Análise do Pedido de Prorrogação do Prazo de Cumprimento do TRO

6.1.4. Aviso de Não Conformidade

O aviso de não conformidade é aplicado em descumprimentos relacionados à parâmetros de desempenho de manutenção, de serviços operacionais ou relacionados à obra obrigatória.

Quadro 20 – Procedimento: Aplicação de aviso de não conformidade

Procedimento	
O quê	Aviso de não conformidade
Para	Medida aplicada quando identificados descumprimentos relacionados à parâmetros de desempenho de manutenção, de serviços operacionais ou relacionados à obra obrigatória.
Quem	Agente de Fiscalização, COROD.
Quando	<p>Durante análises vinculadas à atividade de fiscalização.</p> <p>A concessionária possui prazos diferenciados para apresentar justificativas quanto ao aviso de não conformidade.</p> <p>Para obras obrigatórias: O aviso de não conformidade deve apresentar prazo de 10 (dez) dias para que a concessionária se manifeste quanto aos questionamentos ou corrija dados apresentados no último informe.</p> <p>Para parâmetros de desempenho de manutenção: O aviso de não conformidade é aplicado durante o procedimento de execução da manifestação técnica relacionada à parâmetros de manutenção. O aviso deve apresentar prazo de 15 (quinze) dias para que a concessionária se manifeste quanto aos questionamentos, ou corrija os dados apresentados na documentação.</p> <p>Para parâmetros de desempenho de serviços operacionais: O aviso de não conformidade deve apresentar prazo de 30 (trinta) dias para que a concessionária se manifeste quanto aos questionamentos ou corrija os dados apresentados na documentação.</p>

Procedimento	
Como	<p>O aviso de não conformidade deve ser encaminhado via SEI! ou sistema eletrônico determinado pela ANTT. A Concessionária deverá apresentar suas respostas também via SEI! ou sistema eletrônico determinado pela ANTT.</p> <p>Para obras obrigatórias: Efetua-se a análise das justificativas e dos materiais apresentados pela Concessionária. Caso as justificativas sejam satisfatórias, conclui-se o aviso de não conformidade. Caso as medidas não sejam satisfatórias, procede-se com a aplicação da medida sancionatória.</p> <p>Para parâmetros de desempenho de manutenção: Efetua-se a análise das justificativas e dos materiais apresentados pela Concessionária, incluso novos resultados de monitoração, se dentro do prazo possível. Caso as justificativas sejam satisfatórias, conclui-se o aviso de não conformidade. Caso as medidas não sejam satisfatórias, procede-se com a aplicação da medida sancionatória.</p> <p>Para parâmetros de desempenho de serviços operacionais: Efetua-se a análise das justificativas e dos materiais apresentados pela Concessionária, incluso a reapresentação de dados em sistemas da ANTT. Caso as medidas não sejam satisfatórias, procede-se com a aplicação da medida sancionatória.</p>



Figura 4 – Ciclo da aplicação de aviso de não conformidade

6.2. Medidas Sancionatórias

As medidas sancionatórias encontram-se caracterizadas na Resolução nº 6053/2024 sendo elas: advertência, multa específica, multa moratória e declaração de inidoneidade.

6.2.1. Advertência

A advertência é aplicada por escrito, em hipóteses previstas no contrato de concessão e no RCR. É uma penalidade mais branda, utilizada como um aviso formal para a concessionária em situações em que o descumprimento não justifica a aplicação de penalidades mais severas.

6.2.2. Multa específica

A multa específica é penalidade imposta à concessionária em resposta a descumprimentos determinados e calculada com base na receita da concessionária, nas circunstâncias atenuantes e agravantes da infração e nos regulamentos aplicáveis.

A instrução da multa específica inicia-se com a emissão de auto de infração pelo agente de fiscalização. O procedimento relacionado à aplicação e conversão de infração relacionadas a multas específicas encontra-se descrito na Resolução ANTT nº 6.053/2024. A figura abaixo sintetiza o procedimento de conversão.

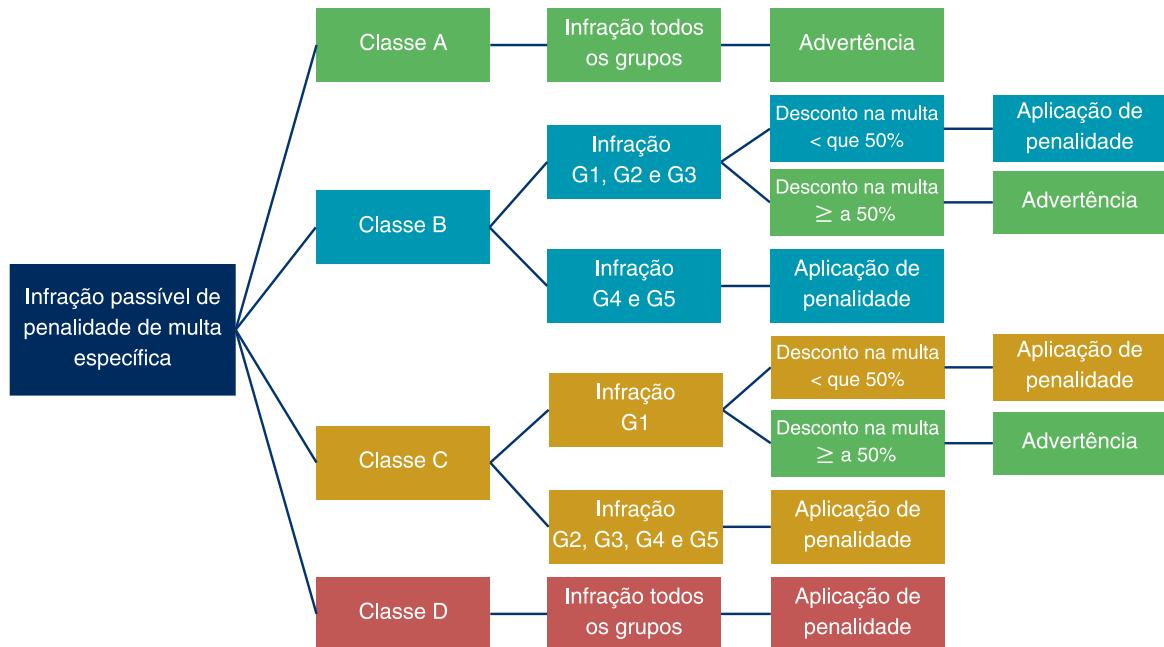


Figura 5 - Fluxo de Aplicação de Penalidades por Classe de Rodovias e Tipo de Infração

6.2.3. Multa moratória

A multa moratória é penalidade imposta à concessionária em resposta a descumprimentos específicos referentes a parâmetros de desempenho de manutenção, obra obrigatória e medida cautelar, bem como outras hipóteses previstas em contrato e no RCR e é calculada em relação ao tempo que a concessionária levar para reestabelecer as condições contratuais determinadas.

A multa moratória sobre infrações relativas a obras obrigatórias é aplicada em função de descumprimento verificado quanto ao prazo de entrega, ou entrega fora do escopo ou parâmetro técnico, ou projeto de engenharia aceito pela ANTT.

A UORG competente efetua manifestação técnica na qual avalia a responsabilidade da concessionária pela inexecução de cada obra ou serviço reportado na manifestação técnica anual efetuada pelo agente de fiscalização. A manifestação técnica da UORG competente indicará a necessidade de aplicação de medida sancionatória.



Figura 6 – Ciclo da aplicação de medida sancionatória para a inexecução de obras e investimentos obrigatórios

A multa moratória sobre infrações relativas a parâmetro de desempenho de manutenção é aplicada em função de descumprimento verificado quanto ao parâmetro de desempenho de manutenção específico.

A multa específica sobre infrações relativas a parâmetros de serviços operacionais deve ser aplicada em função do descumprimento verificado quanto ao serviço operacional específico.



Figura 7 – Ciclo da aplicação de medida sancionatória se verificado descumprimento de parâmetro de desempenho de manutenção ou serviço operacional

6.2.4. Auto de Infração

Poderá ser lavrado um auto de infração por tipo infracional definido no anexo III da Resolução nº 6053/2024 ou de acordo com o contrato de concessão ao final da ação de fiscalização, para os parâmetros de desempenho de conservação, consolidando os TROs aplicados no período. Poderão ser lavrados autos de infração, por tipo infracional definido no anexo III da Resolução nº 6053/2024 ao final das análises de dados e registrados nas manifestações técnicas, para os

descumprimentos relacionados aos parâmetros de desempenho de manutenção, aos serviços operacionais e para obras e investimentos obrigatórios.

6.3. Denúncia espontânea

A concessionária poderá, ao identificar descumprimentos contratuais, apresentar denúncia espontânea e apresentar as medidas que tomará para o seu saneamento. Caso um procedimento sancionatório, análise documental, ou ação de fiscalização relacionada ao fato já tenha se iniciado, a denúncia não será considerada como espontânea.

A denúncia espontânea deve ser encaminhada em documento no SEI! ou em sistema determinado pela ANTT e constitui ato unilateral da concessionária que independe de aceitação pela ANTT.

A COROD e seus agentes de fiscalização serão responsáveis por acompanhar os prazos apresentados na denúncia espontânea para as infrações relativas a obras obrigatórias, aos parâmetros de desempenho de manutenção, aos parâmetros de desempenho de conservação e aos serviços operacionais. Para os casos acompanhados pela COROD, superado o prazo acordado, que é improrrogável, quando não comprovado o saneamento do descumprimento, o agente de fiscalização adotará as medidas sancionatórias adequadas.

A Superintendência transferirá a competência para acompanhar o prazo relacionado às outras obrigações à UORG competente, que, ao verificar a persistência do descumprimento, emitirá manifestação técnica à COROD, no procedimento disposto neste manual.

Os prazos associados à denúncia espontânea encontram-se na Resolução nº 6053/2024.

Apêndice 1 – Fichas-resumo da classificação de rodovias

Quadro 21 – Classe A – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Classe A – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório
Manifestações Técnicas e análises padrão
<ul style="list-style-type: none"> - Manifestações técnicas e análises periódicas sobre os informes que tratam da execução das obras obrigatórias e manifestação técnica anual que consolide informações, o percentual de inexecução, medidas aplicadas e os indicadores de desconto ou acréscimo de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados. - Manifestações técnicas e análises dos informes de manutenção (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de manutenção, por elemento de infraestrutura, que consolide informações, apresente os parâmetros em atendimento e em desatendimento, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados. - Manifestações técnicas e análises dos informes de conservação (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de conservação, que consolide informações, apresente os principais achados, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio relacionados. - Manifestações técnicas e análises dos informes periódicos de serviços operacionais (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho operacionais definidos que consolide informações, apresente os percentuais de atendimento, medidas aplicadas e os indicadores de classificação de rodovias relacionados. - Manifestações técnicas e análises relacionadas ao cálculo do reequilíbrio contratual, utilizando as informações obtidas nas manifestações técnicas relacionadas às obras obrigatórias (inclusa a frente de serviços operacionais), aos parâmetros de desempenho de manutenção e aos parâmetros de desempenho de conservação (se houver). Essa manifestação consolida informações e apresenta o resultado conclusivo e consolidado quanto ao resultado do cálculo do reequilíbrio, pela Fiscalização da ANTT. <p>Às manifestações técnicas será dado direito ao contraditório, nos prazos determinados. Recepção do contraditório, uma nova manifestação técnica será realizada.</p>
Ação de fiscalização de parâmetros de conservação e acompanhamento de obras definida no PAF: 01
<p>Escopo Padrão: Acompanhamento das obras obrigatórias e dos parâmetros de desempenho de conservação</p> <p>Duração: 12 meses, realizada por inspeções de campo programadas, pelos agentes de fiscalização em segmento rodoviário concedido, durante o ano fiscalização.</p> <p>Ao final da ação de fiscalização os TROs não atendidos em prazo determinado são consolidados em auto de infração, por tipo infracional.</p> <p>Ao final da ação de fiscalização, no prazo estabelecido no POP da SUROD, emite-se manifestação técnica à COROD. A manifestação consolida as informações e achados no período.</p>
Especificidades do tratamento fiscalizatório de Classe A
<p>Aplica-se todos os tipos de medidas preventivas;</p> <p>Ação educativa aplicável a qualquer momento do ano-fiscalização;</p> <p>Aviso de não conformidade aplicável a qualquer momento do ano-fiscalização;</p> <p>Fiscalização em 3º nível pode ser dispensada, exceto para verificações <i>in loco</i>;</p> <p>Há possibilidade de substituição de multas por advertências em casos específicos.</p>
Particularidades sobre a Denúncia Espontânea:
<p>Denúncia deve ser apresentada antes do início da ação de fiscalização relacionada.</p> <p>Pode isentar a concessionária de penalidades se os descumprimentos forem corrigidos dentro do prazo.</p> <p>Deve apresentar Plano de Ação.</p>

Quadro 22 – Classe B – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Classe B – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Manifestações Técnicas e análises padrão

- Manifestações técnicas e análises periódicas sobre os informes que tratam da execução das obras obrigatórias e manifestação técnica anual que consolide informações, o percentual de inexecução, medidas aplicadas e os indicadores de desconto ou acréscimo de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes de manutenção (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de manutenção, por elemento de infraestrutura, que consolide informações, apresente os parâmetros em atendimento e em desatendimento, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes de conservação (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de conservação, que consolide informações, apresente os principais achados, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes periódicos de serviços operacionais (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho operacionais definidos que consolide informações, apresente os percentuais de atendimento, medidas aplicadas e os indicadores de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises relacionadas ao cálculo do reequilíbrio contratual, utilizando as informações obtidas nas manifestações técnicas relacionadas às obras obrigatórias (inclusa a frente de serviços operacionais), aos parâmetros de desempenho de manutenção e aos parâmetros de desempenho de conservação (se houver). Essa manifestação consolida informações e apresenta o resultado conclusivo e consolidado quanto ao resultado do cálculo do reequilíbrio, pela Fiscalização da ANTT.
- Às manifestações técnicas será dado direito ao contraditório, nos prazos determinados. Repcionado o contraditório, uma nova manifestação técnica será realizada.

Ação de fiscalização definida no PAF: 2

Escopo Padrão: Acompanhamento das obras obrigatórias e dos parâmetros de desempenho de conservação
Duração: 6 meses, realizada por inspeções de campo programadas, pelos agentes de fiscalização em segmento rodoviário concedido, durante o ano fiscalização.

Ao final da ação de fiscalização os TROs não atendidos em prazo determinado são consolidados em auto de infração, por tipo infracional.

Ao final da ação de fiscalização, no prazo estabelecido no POP da SUROD, emite-se manifestação técnica à COROD. A manifestação consolida as informações e achados no período.

Especificidades do tratamento fiscalizatório de Classe B

Aplica-se todos os tipos de medidas preventivas;

Ação educativa aplicável nos primeiros 6 meses do ano-fiscalização;

Aviso de não conformidade aplicável a qualquer momento do ano-fiscalização;

Há possibilidade de substituição de multas por advertências em casos específicos;

Há possibilidade de multas serem aplicadas com desconto em casos de colaboração da concessionária.

Particularidades sobre denúncia espontânea:

Denúncia deve ser apresentada antes do início da ação de fiscalização relacionada.

Pode isentar a concessionária de penalidades se os descumprimentos forem corrigidos dentro do prazo.

Deve apresentar Plano de Ação.

Quadro 23 – Classe C – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Classe C – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Manifestações Técnicas e análises padrão

- Manifestações técnicas e análises periódicas sobre os informes que tratam da execução das obras obrigatórias e manifestação técnica anual que consolide informações, o percentual de inexecução, medidas aplicadas e os indicadores de desconto ou acréscimo de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes de manutenção (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de manutenção, por elemento de infraestrutura, que consolide informações, apresente os parâmetros em atendimento e em desatendimento, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes de conservação (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de conservação, que consolide informações, apresente os principais achados, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes periódicos de serviços operacionais (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho operacionais definidos que consolide informações, apresente os percentuais de atendimento, medidas aplicadas e os indicadores de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises relacionadas ao cálculo do reequilíbrio contratual, utilizando as informações obtidas nas manifestações técnicas relacionadas às obras obrigatórias (inclusa a frente de serviços operacionais), aos parâmetros de desempenho de manutenção e aos parâmetros de desempenho de conservação (se houver). Essa manifestação consolida informações e apresenta o resultado conclusivo e consolidado quanto ao resultado do cálculo do reequilíbrio, pela Fiscalização da ANTT.
- Às manifestações técnicas será dado direito ao contraditório, nos prazos determinados. Repcionado o contraditório, uma nova manifestação técnica será realizada.

Ação de fiscalização definida no PAF: 4

Escopo Padrão: Acompanhamento das obras obrigatórias e dos parâmetros de desempenho de conservação
Duração: 3 meses, realizada por inspeções de campo programadas, pelos agentes de fiscalização em segmento rodoviário concedido, durante o ano fiscalização.

Ao final da ação de fiscalização os TROs não atendidos em prazo determinado são consolidados em auto de infração, por tipo infracional.

Ao final da ação de fiscalização, no prazo estabelecido no POP da SUROD, emite-se manifestação técnica à COROD. A manifestação consolida as informações e achados no período.

Quando da execução da 4^aação de fiscalização, se em inspeção de campo for constatado descumprimento, ele será anotado e consolidado no auto de infração gerado ao final da ação de fiscalização. Não há possibilidade de aplicação de TRO na 4^a ação de fiscalização.

Especificidades do tratamento fiscalizatório de Classe C

Aplica-se todos os tipos de medidas preventivas;

Ação educativa aplicável quando a concessionária voluntariamente apontar inconformidades não detectadas pela fiscalização;

Aviso de não conformidade e TRO aplicáveis apenas nos 9 primeiros meses do ano fiscalização;

Há menor possibilidade de substituição de multas por advertências em casos específicos;

Particularidades sobre denúncia espontânea:

Denúncia deve ser apresentada antes do início da ação de fiscalização relacionada.

Pode isentar a concessionária de penalidades se os descumprimentos forem corrigidos dentro do prazo.

Deve apresentar Plano de Ação.

Quadro 24 – Classe D – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Classe D – Ficha Resumo do Tratamento Fiscalizatório

Manifestações Técnicas e análises padrão

- Manifestações técnicas e análises periódicas sobre os informes que tratam da execução das obras obrigatórias e manifestação técnica anual que consolide informações, o percentual de inexecução, medidas aplicadas e os indicadores de desconto ou acréscimo de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes de manutenção (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de manutenção, por elemento de infraestrutura, que consolide informações, apresente os parâmetros em atendimento e em desatendimento, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio e de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes de conservação (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho de conservação, que consolide informações, apresente os principais achados, medidas aplicadas e os indicadores de desconto de reequilíbrio relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises dos informes periódicos de serviços operacionais (na periodicidade determinada), relacionados aos parâmetros de desempenho operacionais definidos que consolide informações, apresente os percentuais de atendimento, medidas aplicadas e os indicadores de classificação de rodovias relacionados.
 - Manifestações técnicas e análises relacionadas ao cálculo do reequilíbrio contratual, utilizando as informações obtidas nas manifestações técnicas relacionadas às obras obrigatórias (inclusa a frente de serviços operacionais), aos parâmetros de desempenho de manutenção e aos parâmetros de desempenho de conservação (se houver). Essa manifestação consolida informações e apresenta o resultado conclusivo e consolidado quanto ao resultado do cálculo do reequilíbrio, pela Fiscalização da ANTT.
- Às manifestações técnicas será dado direito ao contraditório, nos prazos determinados. Repcionado o contraditório, uma nova manifestação técnica será realizada.

Ação de fiscalização definida no PAF: 6

Escopo Padrão: Acompanhamento das obras obrigatórias e dos parâmetros de desempenho de conservação
Duração: 2 meses, realizada por inspeções de campo programadas, pelos agentes de fiscalização em segmento rodoviário concedido, durante o ano fiscalização.

Quando da execução das ações de fiscalização, se em inspeção de campo for constatado descumprimentos além do primeiro TRO aplicado, por tipo infracional, ele será anotado e consolidado no auto de infração gerado ao final da ação de fiscalização.

Ao final da ação de fiscalização, no prazo estabelecido no POP da SUROD, emite-se manifestação técnica à COROD. A manifestação consolida as informações e achados no período.

Especificidades do tratamento fiscalizatório de Classe D

Limitação na aplicação de medidas preventivas;

Ação educativa aplicável quando a concessionária voluntariamente apontar inconformidades não detectadas pela fiscalização;

Penalidades mais severas, sem possibilidade de conversão de multas em advertências;

Aviso de não conformidade e TRO aplicáveis apenas na primeira incidência;

Há menor possibilidade de substituição de multas por advertências em casos específicos;

Particularidades sobre denúncia espontânea:

Denúncia deve ser apresentada antes do início da ação de fiscalização relacionada.

Pode isentar a concessionária de penalidades se os descumprimentos forem corrigidos dentro do prazo.

Deve apresentar Plano de Ação.

Apêndice 2 –Parâmetros de desempenho de conservação e parâmetros de desempenho de manutenção comumente dispostos no PER

Os parâmetros de desempenho em cada contrato de concessão variam de acordo com o PER específico e devem ser enquadrados em: parâmetros de desempenho de conservação, parâmetros de desempenho de manutenção, parâmetros de desempenho de serviços operacionais e parâmetros de desempenho relacionados à outras obrigações contratuais.

Este apêndice apresenta um quadro com os principais parâmetros de desempenho dos PER vigentes e os parâmetros de desempenho determinados na Instrução Normativa nº 34/2024. Esses são classificados como parâmetros de desempenho de conservação, como parâmetros de desempenho de manutenção ou, como ambos (em função da análise realizada, se durante inspeção em campo ou avaliação de documentação técnica).

Complementarmente, apresenta-se a coluna “indicador em Fator D” que apresenta os parâmetros de desempenho que frequentemente são associados aos indicadores definidos para o cálculo do desconto de reequilíbrio e a coluna “indicador em classificação” que apresenta os parâmetros de desempenho que são associados ao cálculo dos indicadores de classificação de rodovias.

Os parâmetros de desempenho apresentados no quadro possuem pequenas variações textuais nos contratos e seus limites são definidos nos PER, de forma individualizada, sendo este texto um referencial ao que é especificamente apresentado. Além disso, os parâmetros de desempenho indicados no quadro que não estiverem expressamente previstos no contrato, no PER ou em seus anexos não podem ser considerados para fins de fiscalização, aplicação de medidas corretivas, aplicação de sanções ou cálculo de indicadores relacionados ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parâmetros de conservação: A verificação desse tipo de parâmetro de desempenho pode ocorrer de forma visual, sem a necessidade de apresentação de resultados de monitoração específica ou de avaliação de equipe técnica especializada. O descumprimento aos parâmetros de conservação definidos no PER ou na Resolução nº 6053/2024 pode ser identificado em amostras isoladas pelo agente de fiscalização. A medida preventiva aplicável para a apresentação de justificativa ou correção deste parâmetro de desempenho pela concessionária é o Termo de Registro de Ocorrência (TRO).

Parâmetros de manutenção: A verificação desse tipo de parâmetro de desempenho depende de apresentação de resultados de monitoração específica, efetuada por equipe técnica especializada. O descumprimento aos parâmetros de manutenção definidos no PER pode ser verificado em relação a todo o segmento rodoviário concedido, ou em parte deste. A medida preventiva aplicável para apresentação da justificativa ou correção deste parâmetro de desempenho é o Aviso de Não Conformidade.

Quadro 25 – Parâmetros de desempenho de conservação e de manutenção definidos no PER

Pavimento				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de (x) reparos/km ou (x) reparos/100m	Sim	Não	Não	Não
Depressões (afundamentos), abaulamentos (escorregamentos), panelas (buracos)	Sim	Não	Sim	Não
Áreas exsudadas	Sim	Sim	Sim	Não
Desnível entre a faixa de tráfego e os acostamentos (externo ou interno)	Sim	Sim	Sim	Não
Desnível entre faixas de tráfego contíguas	Sim	Sim	Sim	Não
Flechas nas trilhas de roda acima de limite estabelecido	Sim	Sim	Sim	Sim
Percentagem de área trincada (TR) máxima	Não	Sim	Sim	Não
Percentagem de Área Trincada Total (ATT) (avaliada em segmentos)	Não	Sim	Sim	Não
Percentagem: dentro da Área Trincada Total (ATT), de trincas FC2 + FC3 (avaliado em segmentos)	Não	Sim	Sim	Não
Ausência de área afetada por trincas interligadas (FC2+FC3 ou FC3)	Não	Sim	Sim	Não
Percentual de trincas (FC2 + FC3)	Não	Sim	Sim	Sim
Irregularidade longitudinal máxima - IRI	Não	Sim	Sim	Sim
Deflexão característica máxima	Não	Sim	Sim	Sim
Deflexão de pavimentos flexíveis ou semirrígidos (Do) / Deflexão admissível	Não	Sim	Sim	Sim
Índice de gravidade global - IGG	Não	Sim	Não	Não
Parâmetros de aderência do pavimento flexível (HS, VRD, IFI ou outros)	Não	Sim	Não	Sim
Juntas e trincas sem selagem em pavimento rígido	Sim	Não	Não	Não
Ausência de defeitos de alcantamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto	Sim	Não	Não	Não
Índice de Condição do Pavimento - ICP	Não	Sim	Não	Não
Elementos de proteção e segurança e sinalização rodoviária				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas, sem a devida ancoragem ou sem balizadores retrorrefletivos	Sim	Sim	Sim	Não
Sinalização horizontal com índice de retrorrefletância específico	Não	Sim	Sim	Sim
Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado	Não	Sim	Sim	Sim
Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada	Sim	Sim	Não	Sim
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m ² de placas educativas/indicativas por quilômetro	Não	Sim	Não	Não
Implantação de tachas refletivas em toda a rodovia, segundo parâmetros de intensidade luminosa	Sim	Sim	Não	Não
Instalação das placas antecedendo os postos da PRF, indicativas de serviços ao usuário e da Ouvidoria da ANTT	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de pontos críticos da rodovia sem sinalização vertical de segurança	Sim	Não	Não	Não
Obras-de-arte especiais - OAE				

Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Guarda-corpos, guarda-rodas e passeios sem necessidade de recuperação ou substituição	Sim	Não	Não	Não
Ausência de sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos e obstruídos	Sim	Não	Não	Não
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores com placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	Sim	Não	Não	Não
Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs	Sim	Sim	Não	Não
Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil	Sim	Sim	Não	Não
Juntas de dilatação ou aparelhos de apoio danificados	Sim	Não	Não	Não
Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres	Sim	Sim	Não	Não
Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da rodovia, trem-tipo TB-45, e implantação de passeios nas regiões urbanas	Não	Sim	Não	Não
Recalque máximo em encontro com OAE	Sim	Sim	Não	Não
Ausência de depressão no encontro com a via	Sim	Não	Não	Não
OAEs em concreto armado e pretendido com nota específica ou superior, conforme classificação determinada	Não	Sim	Sim	Sim
Drenagem e obras-de-arte correntes – OAC				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial	Sim	Sim	Não	Sim
Ausência total de seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a Rodovia	Sim	Sim	Não	Sim
Recuperação, limpeza e aumento de eficiência da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água entre outros	Sim	Não	Não	Não
Recuperação total dos dispositivos de drenagem e OACs existentes, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil	Sim	Não	Não	Não
Implantação, complementação e expansão dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, face a necessidade de compatibilidade com obras de Ampliação de Capacidade, Obras de Melhorias e aumento de contribuição de obras marginais à rodovia	Não	Sim	Não	Não
Recomposição de trechos descontínuos	Sim	Sim	Não	Não
Sistema de drenagem e OACs com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência	Não	Sim	Não	Sim
Terraplenos e estruturas de contenção				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Ausência total de terraplenos ou obras de contenção com problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a segurança dos usuários	Sim	Sim	Não	Não
Terraplenos e Obras de Contenção mapeados e classificados (anualmente) quanto a perigo e riscos de movimentos gravitacionais de massa	Não	Sim	Não	Não
Terraplenos ($h > 8m$) e Contenções com Nível de Risco R1 (Baixo)	Não	Sim	Não	Não

Funcionamento pleno de todos os elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção, limpos e desobstruídos	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de estruturas instáveis ou com problemas construtivos ou desgastes	Sim	Sim	Não	Não
Canteiro central e faixa de domínio				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior à altura determinada em largura mínima determinada	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior à altura determinada nos demais locais da faixa de domínio em largura mínima determinada	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior à altura determinada no Canteiro Central	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de vegetação ou de material residual ou de entulho na faixa de proteção (aceiro) ao longo das cercas da faixa de domínio.	Sim	Não	Não	Não
Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença	Sim	Não	Não	Não
Falta de manutenção, ainda que provisória, de cercas limítrofes da faixa de proteção e de aceiros em rodovias concedidas	Sim	Não	Sim	Não
Todas as cercas da rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas	Sim	Não	Não	Não
Locação da faixa de domínio com cercas e mourões, seguindo o padrão DNIT vigente	Sim	Sim	Sim	Não
Levantamento da situação dos acessos ou interferências não previstas no contrato, e plano de ação para regularização e adequação	Não	Sim	Não	Não
Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes	Não	Sim	Não	Não
Desocupações autorizadas pela ANTT realizadas	Não	Sim	Não	Não
Notificação de todos os responsáveis para a regularização ou eliminação das ocupações irregulares	Não	Sim	Não	Não
Edificações e instalações operacionais				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Edificações e instalações operacionais existentes na Rodovia totalmente recuperadas e reformadas para se adequarem às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacionais.	Sim	Sim	Não	Não
Edificações e instalações operacionais existentes na rodovia e UOP's/Delegacias (PRF) deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacionais, atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na versão mais recente da Norma NBR 9050 da ABNT	Sim	Sim	Não	Não
Novas edificações, instalações operacionais e UOP's/Delegacias (PRF) novas ou reconstruídas deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacionais, atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na versão mais recente da Norma NBR 9050 da ABNT	Sim	Sim	Não	Não
Postos de pesagem existente(s), como previsto em projeto, totalmente funcionais	Sim	Não	Não	Não
Postos de pesagem novos, como previsto em projeto, totalmente funcionais	Sim	Não	Não	Não

Postos de parada de descanso de caminhoneiros, como previsto em projeto, totalmente funcionais	Sim	Não	Não	Não
Sistemas elétricos e de iluminação				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Sistemas elétricos e de iluminação existentes na Rodovia totalmente recuperados ou substituídos	Não	Sim	Não	Não
Manutenção dos sistemas elétricos implantados	Sim	Não	Não	Não
Sistemas de operação e segurança de túnel				
Parâmetros de desempenho dos PER	Parâmetro Conservação	Parâmetro Manutenção	Indicador Fator D	Indicador classificação
Sistemas elétricos, eletrônicos ou mecânicos recuperados ou substituídos.	Não	Sim	Não	Não
Outros sistemas previstos, recuperados ou substituídos.	Não	Sim	Não	Não
Ausência de infiltração nas paredes ou teto ou implementação de tratamento estrutural adequado para infiltração e gotejamento.	Sim	Não	Não	Não

Observação: O texto integral, os limites máximos e mínimos, a data de início de vigência do atendimento, a periodicidade e o método de avaliação de cada parâmetro de desempenho de conservação e parâmetro de desempenho de manutenção devem seguir o que consta nos contratos de concessão.

Apêndice 3 –Parâmetros de desempenho relacionados à outras obrigações comumente dispostas no PER

Os PER apresentam em algumas tabelas parâmetros de desempenho relacionados a outras obrigações contratuais para além dos apresentados no Apêndice 2. A comprovação do atendimento destes parâmetros é incompatível com métodos relacionados a parâmetros de conservação e parâmetros de manutenção, pois demandam ações e análises de projetos, comprovação de informações por outras áreas da SUROD ou ações não verificáveis em inspeção visual ou análise de informes de manutenção. O quadro abaixo apresenta lista não exaustiva destes parâmetros de desempenho relacionado à outras obrigações, sendo que dúvidas pertinentes devem ser apresentadas às partes relacionadas.

Quadro 26 – Parâmetros de desempenho relacionados à outras obrigações definidas no PER

Parâmetros de desempenho relacionados à outras obrigações contratuais comumente dispostos no PER	Observações quanto a análise
Largura mínima das pistas de rolamento	Avaliado quando da apresentação do projeto
Os segmentos homogêneos devem atender simultaneamente condições de tráfego, estrutura do pavimento e respostas de natureza estrutural e funcional, com extensões de até 10 km justificadas pelo método das diferenças acumuladas da AASHTO	Avaliado quando da apresentação do projeto
Pavimento da rodovia deverá apresentar vida útil restante.	Avaliado ao final do contrato de concessão, conforme disposto no contrato
Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN	Avaliado quando da apresentação do projeto
Implantação de marcos quilométricos de acordo com o SNV vigente	Avaliado quando da apresentação do projeto
Complementação da implantação de defensas, barreiras de segurança e atenuadores de impacto necessários ao longo de toda a rodovia, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas de dispositivos pré-existentes	Avaliado quando da apresentação do projeto
Implantação dos dispositivos de segurança, nos pontos críticos da Rodovia.	Avaliado quando da apresentação do projeto
Elaboração de projeto executivo de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança	Avaliado quando da apresentação do projeto
Recomposição de trechos descontínuos de drenagem.	Avaliado quando da apresentação do projeto
Implantação, complementação e expansão dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, face a necessidade de compatibilidade com obras de Ampliação de Capacidade, Obras de Melhorias e aumento de contribuição de obras marginais à rodovia.	Avaliado quando da apresentação do projeto
Complementação dos sistemas de iluminação existentes na rodovia.	Avaliado quando da apresentação do projeto
Roteadores wireless para controle de iluminação e sistemas elétricos e de iluminação inteligente previstos implantados nos trechos operacionais críticos	Parâmetro verificado pela disponibilidade do serviço
Projeto de operação e manutenção do túnel.	Avaliado quando da apresentação de projetos para aceitação e da entrega de plano em trabalhos iniciais.
Relatório de avaliação de atendimento às normas e levantamentos dos sistemas.	Avaliado quando da apresentação do projeto
Operação do Túnel com atendimento total às normas vigentes.	Avaliado quando da apresentação do projeto

Apêndice 4 –Prazos recomendados para a aplicação de TROs

Quando da análise dos parâmetros de desempenho de conservação, o agente de fiscalização, ao identificar descumprimentos, demandará sua correção por meio de medida preventiva do tipo TRO. O TRO apresentará prazo para correção, prorrogável pela COROD se esta concordar com as justificativas que demandem a prorrogação.

O TRO deve contemplar todos os descumprimentos relacionados a uma mesma tipificação prevista no Anexo III da Resolução nº 6053/2024 identificados durante inspeção de campo que compõe uma ação de fiscalização determinada no PAF.

Os prazos para o seu saneamento variam em função do risco ao usuário. Caso em uma mesma inspeção o agente identifique descumprimentos de mesma tipificação considerados como graves e não graves, excepcionalmente deverá segregar esses descumprimentos em dois TROs. Um para os casos graves, e outros para os não graves, e a concessionária pode solicitar a prorrogação de prazo para ambos os casos.

O descumprimento de risco grave possui prazo máximo para correção de até 5 (cinco) dias, prorrogável caso a justificativa apresentada pela concessionária seja aceita pela COROD.

O descumprimento de risco não grave possui prazo máximo para correção de 90 (noventa) dias, não inferior a 5 (cinco) dias, prorrogável caso a justificativa apresentada pela concessionária seja aceita pela COROD.

Esgotado o prazo para correção do descumprimento apontado no TRO sem a comprovação do seu atendimento, quando da confecção da manifestação técnica ao final da ação de fiscalização estes não atendimentos serão informados em uma única medida sancionatória, por tipo infracional, realizando-se a lavratura do auto de infração.

O quadro determina os prazos iniciais para a aplicação do TRO, prorrogáveis, por tipo infracional para os casos graves e para os casos não graves. O sistema informatizado da ANTT poderá determinar prazos para atendimento dentro destes valores.

Quadro 27 – Prazos sugeridos para os tipos infracionais definidos no Anexo III da Resolução nº 6053/2024

Tipo Infracional	Prazos sugeridos	Artigo	Inciso	Grupo
Pavimento				
deixar pavimento rígido com defeitos do tipo selagem em juntas ou trincas identificadas visualmente como em desacordo com o contrato de concessão	entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável	8	I	G1
deixar pavimento em faixa de rolamento de via expressa, marginal e local, e acostamento com defeitos do tipo: buraco (panela), abaulamento (escorregamento), depressão (afundamento) ou deixar de corrigir defeitos do tipo área exsudada, do tipo área trincada, do tipo trincas interligadas, do tipo trilha de roda, do tipo desnível entre faixas contíguas ou do tipo desnível entre faixa de rolamento e acostamento, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave. entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave	9	I	G2

Tipo Infracional	Prazos sugeridos	Artigo	Inciso	Grupo
deixar pavimento rígido com defeitos do tipo alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida ou rompida, escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas e buracos, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave	9	II	G2
Elementos de proteção e segurança e sinalização rodoviária				
deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter de forma deficiente, elemento de sinalização horizontal (como tacha, tachão, balizador refletivo ou elemento equivalente) identificado visualmente como danificado, ausente ou em desacordo com o contrato de concessão; deixar de recuperar ou manter de forma deficiente a pintura de sinalização horizontal identificada visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou liberar ao tráfego trecho sem recomposição de sinalização horizontal provisória ou definitiva, identificada visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave. entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave	9	III	G2
deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter de forma deficiente, elemento de sinalização vertical (como suporte de fixação de placa, chapa de placa e película de placa ou elemento equivalente) do tipo indicação, serviços auxiliares, educação, turístico, marco quilométrico, regulamentação, advertência, obras, temporária e emergência, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave. entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave	9	IV	G2
deixar de repor, de recuperar ou de substituir, ou manter em situação que comprometa a sua funcionalidade, elemento de proteção e segurança (como barreira de concreto, defesa metálica, dispositivo atenuador de impacto, dispositivo antifuscante ou elemento equivalente) identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;	5 (cinco) dias, prorrogável se risco grave entre 10 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave	9	V	G2
deixar de implantar, ou manter de forma inadequada, a sinalização viária durante a execução de obras e serviços, identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave. entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave	11	I	G5
deixar de implementar, ou manter de forma inadequada, esquema de atendimento a emergência, identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão.	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave.	11	II	G5
Obras-de-arte especiais - OAE				
deixar de recuperar elementos de infraestrutura em obra de arte especial, inclusive em passarelas, tais como: guarda-rodas danificados, sinalização com indicação de gabarito vertical ausente, presença de depressão no encontro com a via, presença de armadura sem recobrimento e presença de barreira de concreto de obra de arte especial sem pintura, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão	entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável.	8	II	G1
deixar de recuperar elementos de infraestrutura em obra de arte especial, inclusive passarelas, tais como: guarda-corpos e passeios danificados, junta de dilatação no encontro com a via danificada, aparelho de apoio fora de sua vida útil e presença de recalque no encontro com o pavimento identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou deixar de recuperar problemas emergenciais ou estruturais identificados como em desacordo com o contrato de concessão;	entre 1 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave. entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave.	9	VI	G2
Drenagem e obras-de-arte correntes - OAC				
deixar de limpar ou de desobstruir dispositivos de drenagem superficial e de drenagem profunda localizados na faixa de domínio até o ponto em que se encontram com a infraestrutura não concedida	entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável.	8	III	G1

Tipo Infracional	Prazos sugeridos	Artigo	Inciso	Grupo
deixar de repor, de recuperar ou de substituir dispositivo de drenagem superficial ou de drenagem profunda identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; manter dispositivo de drenagem superficial ou de drenagem profunda danificado, deteriorado, ausente ou descontinuado na faixa de domínio quando identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; deixar faixa de rolamento com empoçamento de água identificado visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; ou deixar de adotar as providências para redimensionar, ou deixar de redimensionar a capacidade hidráulica de segmento do sistema de drenagem e obra de arte corrente identificado como em desacordo com o contrato de concessão;	entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável.	9	VII	G2
Terraplenos e estruturas de contenção				
deixar de adotar providências para solucionar processo erosivo ou condição de instabilidade em terrapleno, talude ou encosta, problemas emergenciais, estrutura instável ou com problemas construtivos ou desgaste e material resultante de deslizamento ou erosão a menos de quatro metros da faixa de rolamento identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão; e	entre 1 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável.	10	I	G4
Canteiro central e faixa de domínio				
deixar de adotar as providências para resguardar o uso regular, a funcionalidade, a integridade e os limites da faixa de domínio e do canteiro central, inclusive quanto à necessidade de reparação de cercas limítrofes, quanto à necessidade de remoção objetos (como lixo derivado da rodovia, lixo urbano, e material proveniente de capina e roçada), quanto à necessidade de remoção de material de publicidade não autorizado, quanto à altura e largura da vegetação (em relação ao acostamento, em relação à distância de faixas de rolamento, de trevos, de acessos ou dos demais elementos determinados) e quanto ao corte e remoção de árvores e arbustos que representem perigo à segurança do tráfego, observadas as restrições ambientais, identificados visualmente como em desacordo ao contrato de concessão;	entre 3 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável se risco grave. entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável, se risco não grave.	9	VIII	G2
deixar de retirar objeto ou de apreender animal situado na faixa de rolamento ou acostamento, que apresente risco à segurança viária.	entre 1 e 5 (cinco) dias, a critério do agente, prorrogável.	10	II	G4
Edificações e instalações operacionais				
deixar de adotar as providências para manter em conformidade os edifícios operacionais e suas áreas, os serviços de atendimento e os sistemas destinados ao atendimento aos usuários, inclusive quanto à adequação à acessibilidade, identificados visualmente como em desacordo com o contrato de concessão;	entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável.	9	IX	G2
Sistemas elétricos e de iluminação				
deixar de adotar as providências para manter em conformidade o sistema elétrico ou o sistema de iluminação da rodovia, identificado visualmente como em desacordo com o contrato; ou deixar equipamentos (e seu quantitativo), identificado visualmente, ou por meio de documentação, como em desacordo com o contrato de concessão; e	entre 5 e 30 (trinta) dias, a critério do agente, prorrogável.	9	X	G2
Sistemas de operação e segurança de túnel				
deixar de adotar as providências para manter em conformidade o sistema de monitoração de túneis, identificado visualmente como em desacordo com o contrato; ou deixar equipamentos (e seu quantitativo) relacionados ao sistema de monitoração de túneis identificado visualmente como em desacordo com o contrato.	entre 5 e 60 (sessenta) dias, a critério do agente, prorrogável.	9	XI	G2

Apêndice 5 - Dos Indicadores para cálculo dos Fatores D e A

Os indicadores e percentuais de desconto ou acréscimo de reequilíbrio são definidos nos contratos de concessão, seus anexos e termos aditivos. Esses indicadores avaliam a qualidade dos serviços executados pela concessionária, além dos investimentos obrigatórios das frentes definidas nos contratos de concessão.

O cálculo dos indicadores deve considerar suas particularidades, incluindo a metodologia de cálculo e previsões específicas. Essas particularidades abrangem extensões ou áreas de obras ou o uso de outras unidades, a análise de ampliação de capacidade e a relação entre valores executados e valores previstos, seja para a execução parcial, para a inexecução ou para a supressão de obras.

Efetua-se, na sequência, considerações quanto a alguns destes indicadores, buscando a padronização do seu cálculo pelos entes responsáveis.

- Ao indicador "*Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas*" na pista ou no acostamento relacionam-se defeitos como os identificados na norma DNIT 005/2003 sob nomenclatura diversa, o afundamento e o escorregamento, respectivamente, como no quadro:

Quadro 28 – Relação entre defeitos de pavimento definidos em normativos da ANTT e DNIT

Normativos ANTT e Contratos de concessão	Norma DNIT 005/2003
Abaulamento ou escorregamento: deslocamento do revestimento em relação à camada subjacente do pavimento, com aparecimento de fendas em forma de meia-lua.	Escorregamento Deslocamento do revestimento em relação à camada subjacente do pavimento, com aparecimento de fendas em forma de meia-lua
Depressão: deformação permanente caracterizada por afundamento da superfície do pavimento, acompanhada, ou não, de solevamento, podendo apresentar-se sob a forma de afundamento plástico ou de consolidação.	Afundamento: Deformação permanente caracterizada por depressão da superfície do pavimento, acompanhada, ou não, de solevamento, podendo apresentar-se sob a forma de afundamento plástico ou de consolidação.
Áreas exsudadas: exsudação ou o aparecimento de material betuminoso, sem o respectivo agregado, na superfície camada superior do revestimento	Exsudação Excesso de ligante betuminoso na superfície do pavimento, causado pela migração do ligante através do revestimento

Considerando que os contratos à partir da 4ª etapa possuem indicador relacionado à flecha em trilhas de rodas, quando da análise do cálculo do indicador "*Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento*" deve-se considerar apenas os defeitos do tipo depressão classificados como afundamento e suas subdivisões (afundamento plástico e afundamento) locais, pois os afundamentos em trilha de roda já estarão avaliados em indicador específico, quando da apresentação do resultado de monitoração. Contudo, para os contratos **em que não há indicador relacionado à flecha de trilha de rodas** quando da análise do cálculo do indicador "*Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento*", o indicador deve considerar tanto os defeitos classificados como afundamento e suas subdivisões (afundamento plástico e afundamento) locais, quanto os afundamentos em flecha de trilha de rodas.

Observa-se que, dada a objetividade que deve nortear a apuração do desconto de reequilíbrio e considerando avaliação do indicador "Ausência de depressão, abaulamento ou áreas exsudadas na pista e no acostamento" por meio de ação de fiscalização os defeitos do pavimento devem ser identificados na unidade de medida para apuração do desconto, o quilômetro do segmento homogêneo.

Para esse indicador, o levantamento deve ser realizado durante o ano concessão correspondente à análise **em época não coincidente com o período de chuvas da região**.

- Para os indicadores: *Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas* e *Ausência de Flecha nas trilhas de rodas*, o desconto de reequilíbrio se aplica à existência de desnível e de presença de flecha acima dos limites mínimos admissíveis no PER verificados por meio de dados de monitoração.

- Para os indicadores: *Desnível entre a faixa de tráfego e acostamento*, *Cumprimento dos limites máximos de áreas trincadas (TR)*, *Cumprimento dos limites máximos de Deflexão Característica (DC)*, no seu cálculo deve ser entendido que o desconto de reequilíbrio se aplica a confirmação de não atendimento aos limites admissíveis dispostos no PER para o ano concessão avaliado.

- Para o Indicador: *Cumprimento dos limites de Irregularidade Longitudinal Máxima (IRI)*, no seu cálculo deve ser entendido que o desconto de reequilíbrio se aplica a confirmação de não atendimento aos valores dispostos no PER para o ano concessão avaliado. Além disso, considerando que os parâmetros IRI demandam um atendimento em conjunto de fatores definidos no PER (individuais e de média do segmento) o não atendimento parcial em um segmento deverá considerar a métrica de avaliação indicada no contrato de concessão.

- Para o Indicador: *Cumprimento dos limites máximos de áreas trincadas (TR)*, a avaliação deste indicador, conforme disposição específica do PER de cada contrato, pode implicar na necessidade do atendimento conjunto de até 3 (três) parâmetros que se reportam a diferentes defeitos e classes de fendas, considerando limites admissíveis e métodos específicos de apuração em função das: áreas de trincadas, área do segmento de avaliação e área da rodovia, devendo-se considerar as seguintes definições:

Área total: Área total do pavimento da rodovia;

Área do segmento: Área do pavimento do segmento de avaliação, limitado a extensão de 20km;

Área trincada total do segmento: somatório das trincas FC-1; FC-2 e FC-3 do segmento:

$$ATT_{Segmento} = (FC_1 + FC_2 + FC_3)_{Segmento}$$

Área trincada total da rodovia

Área trincada (FC2+FC3) segmento:

$$ATT_{rodovia} = \sum_{i=1}^n (FC_1 + FC_2 + FC_3)_{Segmento1} + (FC_1 + FC_2 + FC_3)_{Segmento2} + \dots + (FC_1 + FC_2 + FC_3)_{Segmenton}$$

$$AT_{Segmento}^{FC2+FC3} = FC_2 + FC_3_{Segmento}$$

Percentual área trincada FC2+FC3:

$$\% AT_{Segmento}^{FC2+FC3} = \frac{AT_{Segmento}^{FC2+FC3}}{ATT_{Rodovia}}$$

Percentual área trincada total:

$$\% ATT_{Segmento} = \frac{ATT_{Segmento}}{\text{Área Segmento}}$$

Ausência de área afetada por trincas interligadas – FC3: Inexistência de trincas interligadas “Jacaré” (J e JE) e “Bloco” (TB e TBE) da classe FC-3 nos defeitos indicados nas fichas que registram o inventário de campo (Anexo C – Levantamento da condição de superfície do pavimento – DNIT 007/2003 - PRO ou em relatório de levantamento contínuo realizado conforme DNIT PRO 440/2023) relativas à unidade de medida para apuração do desconto, quilômetro (km) do segmento homogêneo.

- Para os Indicadores: *Atendimento aos parâmetros de desempenho de sinalização vertical, Atendimento aos parâmetros de desempenho de sinalização horizontal e Atendimento aos parâmetros de desempenho de dispositivos de proteção e segurança*: no cálculo destes indicadores, deve ser entendido que o desconto de reequilíbrio se aplica a confirmação de não atendimento aos limites admissíveis dispostos no PER para o ano concessão avaliado. Observa-se que há contratos em que estes parâmetros são avaliados de forma segregada por indicadores distintos, e outros em que são avaliados em conjunto por meio de um único indicador. Nesta hipótese a desconformidade de um dos parâmetros levará a aplicação do desconto em toda a unidade de medida da avaliação, ou seja, em todo o quilômetro em se localiza o descumprimento.

Para os indicadores: *Reforço das Obras de Arte Especiais para o TB-45 ou Atendimento aos parâmetros de desempenho da OAEs de Reforço para o TB-45 e Alargamento da Obras de Arte Especiais (Reforma) ou Atendimento aos parâmetros de desempenho da OAEs de Alargamento e Recuperação* considerados na apuração do Parâmetro de desempenho: *Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da rodovia, trem-tipo TB-45, e implantação de passeios nas regiões urbanas*, dos trechos em que não estiverem previstas obras de ampliação de capacidade e de vias marginais deve-se observar que, **salvo disposição específica nos contratos de concessão**, na apuração do indicador *Alargamento de Obras de Arte Especiais (reforma)* a área de referência a ser utilizada na apuração é a área total do tabuleiro já alargada, sem laje de transição. Já para a apuração do indicador *Reforço das Obras de Arte Especiais para o TB – 45*, salvo disposição específica do contrato de concessão, deve-se observar a ocorrência das seguintes situações:

- (i) a execução exclusiva do reforço estrutural e

- (ii) a execução do reforço em conjunto com a reforma (alargamento e/ou alongamento) da OAE.

Ocorrendo a situação (i) a área de referência para apurar a inexecução corresponderá a área do tabuleiro existente da obra reforçada.

Todavia ocorrendo a situação (ii) a área de referência para apuração da inexecução estará condicionada a solução estrutural adotada e ao método construtivo requerido para sua implementação, podendo-se fazer necessária consulta a GEENG, caso a caso, para indicação da área de referência a ser adotada para apuração da inexecução

- Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, Manutenção do Nível de Serviço: Deverá ser demonstrado em manifestação técnica, preferencialmente por tabela, o método de cálculo utilizado para a definição do valor final.

A metodologia, conforme o disposto no contrato de concessão, seus anexos e termos aditivos, poderá considerar a obra em específico, a unidade de medida o seu desatendimento, e o CAT determinado, se couber.

Conforme tabelas do anexo ao contrato podem ser avaliados diversos tipos de obras, como duplicação, faixas adicionais, vias marginais, passarelas, passagens inferiores e superiores, paradas de ônibus, implantação de iluminação, construção de acessos, de alças de ligação, de trevos e rotatórias, interseções, retornos, rotatórias, trevos, duplicação/alargamento de Obras de Arte Especiais entre outros dispositivos.

Deve-se observar que, salvo em casos excepcionais, os contratos de concessão admitem a execução parcial das obras como materialidade dos investimentos realizados pela concessionária, mesmo que as obras não estejam funcionais, operacionais e em uso pelos usuários/consumidores.

Para tanto, a evolução da execução físico-financeira deve ser avaliada com base no eventograma validado pela fiscalização como indicado neste manual, merecendo especial atenção as obras cuja unidade de apuração do fator de reequilíbrio for a extensão em quilômetros.

Para realizar a apuração da execução deste tipo de obra, considerando sua evolução com base no percentual de avanço físico-financeiro realizado no período, ou seja, considerando as etapas (disciplinas) e pesos estabelecidos no eventograma para aplicação de forma proporcional do Fator D, independente se a obra foi concluída totalmente (100% do avanço físico-financeiro) e foi disponibilizada para o uso (aberta ao tráfego), há duas formas de cálculo a saber:

Equação 1

$$Pl_i = \left(1 - \frac{Pe_x}{M_t}\right) \times 100$$

Onde:

Pl_i – percentual (%) de inexecução da obra;

Pe_x – percentual (%) de execução apurado nos termos do RCR4 (Resolução nº 6.053/2024) conforme eventograma; e

M_t – meta de execução prevista em percentual (%) no PER para o Ano Concessão de Referência.

Equação 2:

$$Pl_i = \left(1 - \frac{Ex_q}{Ex_p}\right) \times 100$$

Onde

Pl_i – percentual (%) de inexecução da obra;

Ex_q – extensão equivalente de obra concluída em km; sendo:

$$Ex_q = Ex_t \times Pe_x$$

Ex_t – Extensão total de execução prevista em quiometros (km) correspondente a 100% (cem por cento) do eventograma

Pe_x – percentual (%) de execução apurado nos termos do RCR4 (Resolução nº 6.053/2024) conforme eventograma

Ex_p – quantidade prevista para ser executada no respectivo ano em km; sendo:

$$Ex_p = Ex_t \times M_t$$

M_t – meta de execução prevista em percentual (%) no PER para o Ano Concessão de referência

Obtido o percentual de inexecução aplica-se o desconto predefinido nas tabelas do contrato (Dt_i) e o CAT, quando couber.

Ressalta-se que o agente de fiscalização deve ter a compreensão que, via de regra, na apuração do desconto de reequilíbrio, a verificação da execução deve considerar os percentuais executados e previstos de forma acumulada, **considerando os cronogramas dispostos no PER e planejamento anual**. Havendo dúvida quanto a aplicação desta interpretação em um caso concreto, recomenda-se que o agente de fiscalização consulte as demais UORGs da SUROD envolvidas no processo de revisão tarifária, visando os esclarecimentos quanto ao método de cálculo e resultados apurados.

- Indicadores e Percentuais: de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais: Para estes indicadores deverá ser demonstrado em manifestação técnica, preferencialmente por tabela, o método de cálculo utilizado para a definição do valor final.

A metodologia, conforme o disposto no contrato de concessão, seus anexos e termos aditivos, poderá considerar o indicador em específico, a unidade de medida o seu desatendimento, e o CAT determinado, se couber.

Conforme tabelas do anexo ao contrato podem ser avaliadas: implantação das bases de serviços operacionais, de postos de pesagem veicular fixos, dos painéis de mensagens variáveis fixos, do sistema de CFTV da rodovia e câmeras, do sistema de controle de velocidade, da fibra ótica, dos sistemas do tipo *free flow* entre outros dispositivos.

Via de regra, salvo em casos excepcionais, os contratos de concessão admitem a execução parcial dos investimentos em sistemas e equipamentos operacionais realizados pela concessionária, mesmo que os sistemas e equipamentos não estejam funcionais, operacionais e fornecendo serviços aos usuários/consumidores. Para tanto, a evolução da execução físico-financeira deve ser avaliada com base no eventograma validado pela fiscalização.

Da manifestação técnica relacionada ao resultado do cálculo do desconto e acréscimo de reequilíbrio pelas equipes de fiscalização da COROD:

O resultado dos indicadores ocorre em diferentes manifestações técnicas ao longo do ano concessão. Assim, ao final do processo de apuração dos indicadores a COROD deve consolidar em uma manifestação técnica o resultada da apuração dos indicadores para o ano concessão, após o contraditório das concessionárias nas atividades relacionadas à COROD.

Apêndice 6 - Planilha de registros de atendimentos – serviços operacionais

Para a organização e padronização da apresentação dos registros referentes aos atendimentos descritos no Capítulo de Fiscalização da Operação Rodoviária foi definido um modelo de planilha que é apresentado neste Apêndice, juntamente com a descrição de cada coluna. Para melhor visualização, a planilha foi dividida em 3 (três) partes nos quadros seguintes.

Quadro 29 – Atendimento Médico, Mecânico e Demais Incidentes – Primeira Parte

Coluna 1	Coluna 2	Coluna 3	Coluna 4	Coluna 5	Coluna 6	Coluna 7	Coluna 8	Coluna 9	Coluna 10	Coluna 11
rodovi a	nº ocorrênci a	data ocorrênci a	código do tipo de ocorrênci a	origem das informações sobre a ocorrênci a	km das ocorrênci a s	km da ocorrência complemento em metros	sentido da rodovi a	viatur a	tipo de atendiment o	hora da ocorrênci a
texto	número inteiro	dd/mm/aaaa	texto	texto	número inteiro	número inteiro	texto	texto	texto	HH24:MI:SS

COLUNA 1 – Rodovia – Descrição que indique a rodovia onde houve a ocorrência. Formato TEXTO.

COLUNA 2 – Nº Ocorrência – Número da ocorrência nos registros da Concessionária. Deve ser único para uma mesma data, sendo reiniciado diariamente. Formato NÚMERO INTEIRO.

COLUNA 3 – Data da Ocorrência – Data da ocorrência. Formato DD/MM/AAAA.

COLUNA 4 – Código do Tipo de Ocorrência – Coluna utilizada para agrupar, em terminologias padronizadas, os códigos dos tipos de ocorrência atendidas pela concessionária.

COLUNA 5 – Origem da informação sobre a Ocorrência – É a descrição da Origem do Contato (GL27, 0800, Praça de Pedágio, PRF etc.) reportando a existência da ocorrência. Formato TEXTO.

COLUNA 6 – km da Ocorrência – km em que ocorreu a ocorrência. Formato NÚMERO INTEIRO.

COLUNA 7 – km da Ocorrência Complemento em metros – Complemento em metros para o km em que ocorreu a ocorrência. Formato NÚMERO INTEIRO.

COLUNA 8 – Sentido da Rodovia – É o sentido em que ocorreu a ocorrência (Norte, Sul, Leste ou Oeste). Formato TEXTO.

COLUNA 9 – Viatura (padrão concessionária) – Colocar a nomenclatura utilizada pela concessionária.

COLUNA 10 – Tipo de Atendimento – Os casos de socorro mecânico e atendimento médico deverão utilizar as nomenclaturas como tipo de atendimento:

- “Remoção Leve”
- “Remoção Pesado”
- “Mecânico Leve”
- “Mecânico Pesado”
- “Pré-Hospitalar C”
- “Pré-Hospitalar D”

Mesmo quando, por exemplo, a VIT, a VIA ou qualquer outro veículo operacional verificar a ocorrência durante sua inspeção, o “Tipo de Atendimento” deverá ser registrado de acordo com uma dessas nomenclaturas.

Os casos de atendimento do serviço *Demais Incidentes* deverão utilizar as nomenclaturas como tipo de atendimento:

- “Combate incêndio” (referente a incêndios na faixa de domínio e em veículos)
- “Cap./Afug. animais” (referente a captura e/ou afugentamento)

COLUNA 11 – Hora da Ocorrência – Será a hora exata em que houve o contato solicitando atendimento. Apesar do dado desta coluna ser referente a hora da ocorrência, deverá conter também a data, sendo salva no formato DD/MM/AAAA HH24:MI:SS.

Quadro 30 – Atendimento Médico, Mecânico e Demais Incidentes – Segunda parte

Coluna 12	Coluna 13	Coluna 14	Coluna 15	Coluna 16	Coluna 17	Coluna 18	Coluna 19	Coluna 20	Coluna 21	Coluna 22
hora do acionamento	hora da chegada	hora do término	tempo de chegada	ocorrência não localizada (sim/-)	ordem de chegada da viatura na ocorrência	descrição do tipo de ocorrência	latitude	longitude	condição anormal de operação (sim/não)	tipo de viatura (padrão ANTT)

COLUNA 12 – Hora do Acionamento – A Hora do Acionamento é a hora em que o 1º (primeiro) recurso foi acionado. Apesar do dado desta coluna ser referente a hora do acionamento, deverá conter também a data, sendo salva no formato DD/MM/AAAA HH24:MI:SS.

COLUNA 13 – Hora da Chegada – Será a hora em que o recurso chegou ao local para o atendimento. Apesar do dado desta coluna ser referente a hora da chegada, deverá conter também a data, sendo salva no formato DD/MM/AAAA HH24:MI:SS.

COLUNA 14 – Hora de Término do Atendimento – A Hora do Término será a hora da finalização do atendimento da ocorrência. Apesar de não ser utilizado para fins de apuração, o término do atendimento ocorre quando o usuário atendido foi liberado para seguir viagem, inclusive nos casos de dispensa, pelo usuário, de atendimento ou remoção, ou quando o usuário foi removido para um hospital ou pronto socorro e o recurso seja liberado para outro atendimento ou deslocamento. Apesar do dado desta coluna ser referente a hora do término do atendimento, deverá conter também a data, sendo salva no formato DD/MM/AAAA HH24:MI:SS.

COLUNA 15 – Tempo de Chegada – É a diferença entre a Hora de Chegada e a Hora da Ocorrência ou do Acionamento, conforme definido no respectivo PER.

COLUNA 16 – Ocorrência Não Localizada (Sim/-) – Define o critério que deve ser empregado em relação a ocorrências não localizadas, as quais devem ser assinaladas em campo específico, desconsideradas do cálculo dos parâmetros de tempo de chegada, dado que não houve prestação de serviços para remoção, atendimento mecânico, atendimento médico, combate a incêndio ou de apreensão de animais. Este tipo de ocorrência, no entanto, deve ser considerado nas justificativas de simultaneidade de atendimentos. De modo a viabilizar a identificação e o correto processamento desse tipo de situação, a Concessionária utilizará esta coluna. Para mais informações quanto a simultaneidade de ocorrências, vide os *Quadros 14, 15 e 16 dos procedimentos relacionados à análise de tempo de atendimento* deste Manual.

COLUNA 17 – Ordem de Chegada da Viatura na Ocorrência – É o número que expressa a ordem de chegada da viatura na ocorrência em questão. Ocorrências que possuem múltiplas linhas referentes aos múltiplos serviços desempenhados em uma mesma ocorrência, por vezes por mais de uma viatura, deve contar o número da ordem de chegada da viatura.

Importante: Considera-se para fins de cálculo do parâmetro de tempo de chegada tão somente a primeira viatura do tipo do serviço (*Mecânico, Remoção, Médico, ou Demais Incidentes*) na ocorrência. Em outras palavras, o tempo de chegada de eventuais viaturas adicionais do mesmo tipo do serviço que eventualmente tenham participado na mesma ocorrência, devem ser desconsiderados no processamento dos dados. Para mais informações, vide os *Quadros 14, 15 e 16 dos procedimentos relacionados à análise de tempo de atendimento* deste Manual.

COLUNA 18 – Descrição do Tipo de Ocorrência – Complementa textualmente o código informado na Coluna 4, com as descrições dos tipos de ocorrências demonstradas no quadro;

COLUNA 19 – Latitude – Latitude do local da ocorrência;

COLUNA 20 – Longitude – Longitude do local da ocorrência;

COLUNA 21 – Condição Anormal de Operação (Sim/Não) – Coluna para informação se a ocorrência em questão estava sob influência de Condições Anormais de Operação na rodovia, tais como decorrentes de sinistros em terraplenos, manifestações, alagamentos, congestionamentos com origem fora do trecho de concessão, eventos de grande vulto, ou sobre eventuais situações envolvendo casos de força maior, caso fortuito, fato do princípio ou fato da Administração, que impeçam o pleno atendimento do parâmetro de desempenho.

Somente serão excluídas do cálculo dos parâmetros as ocorrências registradas no contexto de operação em condições anormais em decorrência de fatos que fogem ao controle da concessionária. Logo, não se enquadram obras ou serviços na pista e operações especiais como pare-e-siga programados, que devem constar no planejamento das ações da concessionária. Em caso de obras de grande porte e longa duração, com grande impacto na fluidez, a concessionária deve comprovar que buscou um plano operacional especial para o período das obras, e a ANTT analisará cada caso.

Importante: tais eventos devem ser registrados no Sistema de Controle Operacional e apresentados de forma detalhada, relacionando-se aos parâmetros eventualmente comprometidos. Cabe às concessionárias informarem à ANTT, com as devidas justificativas, as ocorrências em que a rodovia apresente estas condições e, por consequência, este campo indicado como "Sim".

Para mais informações, vide os *Quadros 14, 15 e 16 dos procedimentos relacionados à análise de tempo de atendimento* no Capítulo 5 deste Manual.

COLUNA 22 – Tipo de viatura (padrão ANTT) – Os eventuais outros códigos que sejam utilizados internamente pela concessionária na Coluna 9 deverão ser convertidos nesta Coluna 22 para codificação padrão com as seguintes nomenclaturas: **VIT** (referente a viatura de inspeção convencional), **VIA**, **VIR**, **GL**, **GP**, **R**, **A**, **CA** e **I**. Lembrando:

- VIT é Veículo de Inspeção de Tráfego convencional;
- VIA é Veículo de Inspeção de Tráfego Articulado dotado de equipamento guincho;
- VIR é Veículo de Intervenção Rápida;
- GL é Guincho Leve;
- GP é Guincho Pesado;
- R é Ambulância Tipo C ou Resgate;
- A é Ambulância Tipo D ou Avançada;
- CA é Captura de animais, ainda que veículos multifuncionais adaptados para esta função;
- I é Caminhão Pipa/Irrigadeira, ainda que veículos multifuncionais adaptados para esta função;

Quadro 31 – Atendimento Médico, Mecânico e Demais Incidentes – Terceira Parte

Coluna 23	Coluna 24	Coluna 25	Coluna 26	Coluna 27	Coluna 28	Coluna 29	Coluna 30	Coluna 31	Coluna 32	Coluna 33	Coluna 34	Coluna 35	Coluna 36
UF da ocorrência	Complemento 1 (opcional)	Complemento 2 (opcional)	Complemento 3 (opcional)	Complemento 4 (opcional)	Complemento 5 (opcional)	Complemento 6 (opcional)	Complemento 7 (opcional)	Complemento 8 (opcional)	Complemento 9 (opcional)	Complemento 10 (opcional)	Complemento 11 (opcional)	Complemento 12 (opcional)	Complemento 13 (opcional)

COLUNA 23 – UF da ocorrência – É o estado onde está o local da ocorrência;

COLUNAS 24 a 36 – Complementos 1 a 13 – Informações complementares a respeito da ocorrência, não essenciais para o cálculo dos parâmetros de performance de tempos de atendimento, que podem opcionalmente ser incluídas a critério da concessionária ou a critério da fiscalização. Podem ser definidas informações como descrição complementar da ocorrência, operadores envolvidos, classificação de eixos do veículo atendido ou quaisquer outras informações, limitados à utilização destes 14 campos.