



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 48/2022

OBJETO: ALTERAÇÃO DE LOCALIZAÇÃO DOS PPD'S, DAS BSO'S E DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO - CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO ARAGUAIA

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.019446/2022-69

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER 00087/2022/PF-ANTT/PGF

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os autos de requerimento apresentado pela Concessionária Ecovias do Araguaia S.A. para alteração das localizações dos Pontos de Parada e Descanso, das Bases de Serviços Operacionais e das Praças de Pedágios estabelecidas no Contrato de Concessão referente ao Edital 01/2021.

2. DOS FATOS

2.1. Os presentes autos foram iniciados em 23/3/2022 por meio da NOTA TÉCNICA - ANTT 1598 (SEI10401962), na qual a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR consolidou as análises dos seguintes requerimentos:

- ECS-GAC-014-2021, de 5/7/2021 - Processo [50500.062591/2021-89](#) - Bases de Serviços Operacionais;
- ECS-GAC-025-2021, de 12/8/2021 - Processo [50500.076151/2021-17](#) - Pontos de Parada e Descanso; e
- ECS-GAC-028-2021, de 25/8/2021 - Processo [50500.080471/2021-63](#) - Praças de Pedágio.

2.2. Quanto aos Pontos de Parada e Descanso - PPD, esclarece a Nota Técnica que a Concessionária deve implantar duas dessas instalações na BR-153 - uma na pista sul do km 122 e outra na pista norte do km 127. Tais instalações, portanto, estariam muito próximas, "o que reduz a possibilidade de utilização por usuários situados na região norte ou sul".

2.3. Dessa forma, aponta a NT que a Concessionária e a equipe da ANTT, em vistoria realizada em junho de 2021, vislumbraram a possibilidade de deslocamento dos PPDs de forma a aumentar o alcance das instalações e garantir o atendimento da jornada de trabalho máxima estipulada para os motoristas profissionais na Lei 13.103/2015.

2.4. Para a proposta de novo posicionamento dos PPDs, foram coletadas informações de demanda por meio da análise dos padrões de deslocamento dos veículos de carga ao longo do trecho, tendo a área técnica concluído que:

Para a determinação da localização ideal de novos pontos de parada e descanso para os caminhoneiros usuários do sistema rodoviário BR-153/414/080/TO/GO, inicialmente o segmento viário foi dividido em 31 trechos, considerando os principais entroncamentos rodoviários existentes. Os dados utilizados na análise foram provenientes do estudo de tráfego do trecho. Após a caracterização das viagens, utilizou-se como critério de análise o percentual de viagens atendidas por trecho e os volumes de viagens com duração entre 5h e 6h e 11h e 12h. Esses intervalos foram definidos a partir da lei dos caminhoneiros que estabelece que o motorista não deve dirigir por mais de 5:30h ininterruptas. Objetivando a indicação de dois trechos, foi realizada uma análise de pares combinados. A partir dela, recomendou-se a instalação dos pontos de parada e descanso para os caminhoneiros nos km 802+000/Norte da BR-153/TO e e 212+00/Sul da BR-153/GO.

2.5. A área técnica ressaltou que a nova proposta de localização recebeu manifestação favorável da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas e Logística - Fenatac, da Polícia Rodoviária Federal, da Coinf-BA e da Comissão de Trabalhos Iniciais.

2.6. De tal forma, a Gerência propôs a alteração da localização dos PPDs, ratificando que a proposta não implica reequilíbrio econômico-financeiro.

2.7. Quanto às Bases de Serviços Operacionais - BSOs, explica a NT que a Concessionária deve implantar 19 instalações ao longo da rodovia, em localidades estabelecidas no Contrato. Após vistoria *in loco*, foi identificada pela área técnica, no entanto, a necessidade de ajuste das localizações em virtude da geometria dos locais estabelecidos, prezando pela segurança viária dos usuários.

2.8. Foi proposta, assim, a alteração das localizações, afastando qualquer impacto no equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

2.9. Por fim, quanto às Praças de Pedágio, informa a NT que 9 praças devem ser

implantadas em localidades já estabelecidas ao longo da rodovia. No entanto, também em virtude da geometria dos locais estabelecidos e visando a segurança viária aos usuários, foi proposta a alteração das localizações, sem impactar no equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

2.10. Para viabilizar tais alterações, informou a unidade técnica que deverá ser firmado Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, tendo sido apresentada proposta de minuta (SEI 10304284).

2.11. Foi juntado aos autos, também no dia 23/3/2022, o RELATÓRIO À DIRETORIA 153 (SEI 10500913) assinado pelo Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, pelo Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias e pelo Coordenador de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias, os quais recomendaram o deferimento dos pleitos mencionados.

2.12. Os autos foram então encaminhados ao Apoio Administrativo do Gabinete para a devida distribuição aos diretores e também para a Procuradoria Geral, para análise da juridicidade da matéria.

2.13. Em 21/3/2022, o processo foi, mediante sorteio, distribuído a esta Diretoria para a devida relatoria.

2.14. No dia 5/4/2022, a Procuradoria Federal junto à ANTT - PGF juntou aos autos o Parecer 00087/2022/PF-ANTT/PGF (SEI 10695718) concluindo pela possibilidade jurídico-formal de celebração do Termo Aditivo proposto e sugerindo pequenas adequações ao instrumento. O Despacho de Aprovação 00049/2022/PF-ANTT/PGF, no entanto, destacou que não foi analisada a fundamentação originária para estipular a localização dos PPDs:

[...] Mesmo estando justificada pela SUROD a alteração daqueles locais originalmente estabelecidos, como de fato parece estar, preocupa a possibilidade de estarmos a desmerecer - ou desconhecer - as razões pelas quais os estudos (prévios ao certame) ali os fixaram.

2.15. De forma, então, a aprofundar a análise dos motivos que levaram à localização original dos PPDs, o processo, então pautado na 929ª Reunião de Diretoria, foi retirado da pauta.

2.16. Ato contínuo, esta diretoria, no dia 8/4/2022, formalizou duas diligências. A primeira, para a Superintendência de Concessão da Infraestrutura - Sucon, questionou a fundamentação para as localizações dos dois PPDs estabelecidas no Contrato de Concessão, bem como se a Superintendência observava algum óbice para a aprovação do requerimento. A segunda, para a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, questionou sobre a viabilidade de reverter um dos PPDs na ocasião de extinção da concessão, tendo em vista que sobrevieram aos autos informações de que a Concessionária utilizaria terreno pertencente ao Estado de Tocantins para a construção daquele.

2.17. No dia 13/4/2022, a Gerência de Projetos de Engenharia e Ambiental - Gepen, vinculada à Sucon, juntou aos autos o Despacho SEI10814762 explicitando, em suma, que os PPDs foram alocados próximos ao ponto médio do segmento rodoviário, sem maiores detalhamentos sobre o porquê dessa escolha. Ainda, discorrendo sobre as novas localizações propostas, afirmou que:

No escopo do item 3.4.5.6 **Pontos de Parada e descanso para caminhoneiros - PPD, existe a previsão da concessionária desenvolver estudos após a assunção da rodovia, visando alocar da melhor forma os equipamentos de PPD, conforme redação a seguir (grifos nossos):** "Caso verifique-se a necessidade de complementação para atendimento à legislação, a Concessionária deverá apresentar um estudo de implantação e operação de Pontos de Parada e Descanso para os caminhoneiros usuários da rodovia, incluindo cronograma de implantação de obras e serviços. Este estudo deverá seguir o disposto na Lei nº 13.103/2015 e no Decreto nº 8.433/2015."

2.18. Reiterou a Sucon que os PPDs devem ser alocados em "segmento de tangente, facilitando a visualização em ambos os sentidos da rodovia, bem como prevendo nas proximidades, a implantação de retornos operacionais, principalmente do lado contrário ao PPD, de forma a possibilitar o movimento de retorno, acesso e saída dos usuários com segurança". Nesse sentido, alertou que a implantação de um PPD junto a um Posto de Fiscalização deveria ser evitado.

2.19. No dia 27/4/2022, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - Gefir, vinculada à Surod, exarou o Despacho SEI11037034. Conforme este, sugeriu a área técnica, em razão da utilização de terreno de terceiro para a construção de um PPD, a inclusão de cláusula no Termo Aditivo criando a obrigação para a Concessionária de construir, antes do final do prazo de vigência do contrato de concessão, o PPD em imóvel federal. Caso contrário, o valor relativo à aquisição de imóvel e ao investimento equivalente será computado como débito da Concessionária no âmbito da apuração de haveres e deveres.

2.20. A inclusão de tal cláusula no Termo Aditivo foi anuída pela Concessionária, conforme carta ECA-GEN-0261-2022 (SEI [11059392](#)).

2.21. A PGF, por sua vez, juntou aos autos, no dia 2/5/2022, a Nota. Nº 00391/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI11127476) concluindo pela possibilidade de celebração do termo aditivo proposto.

2.22. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Conforme já exposto, os autos tratam de requerimentos para alteração das localizações dos Pontos de Parada e Descanso - PPDs, das Bases de Serviços Operacionais - BSOs e das Praças de Pedágio estabelecidas no Contrato de Concessão referente ao Edital 1/2021 - Sistema Rodoviário BR-153/414/080/TO/GO.

I. Pontos de Parada e Descanso

3.2. Conforme o Contrato de Concessão, a Concessionária deve implantar 2 PPDs para caminhoneiros, cada um com área mínima de 20 mil metros quadrados, possibilitando o atendimento

aos caminhoneiros 24 horas por dia e 7 dias por semana, com edifício de pelo menos 200 metros quadrados. Os PPDs devem conter sanitários (femininos e masculinos), chuveiros com água quente, sala de descanso e estacionamento exclusivo, com vagas de, no mínimo, 90 metros quadrados. A área deverá possuir sistema de vigilância e segurança privada e serviço de internet sem fio aos seus usuários.

3.3. Estabelece também o Contrato que os serviços e o acesso à infraestrutura deverão ser ofertados sem custo aos usuários.

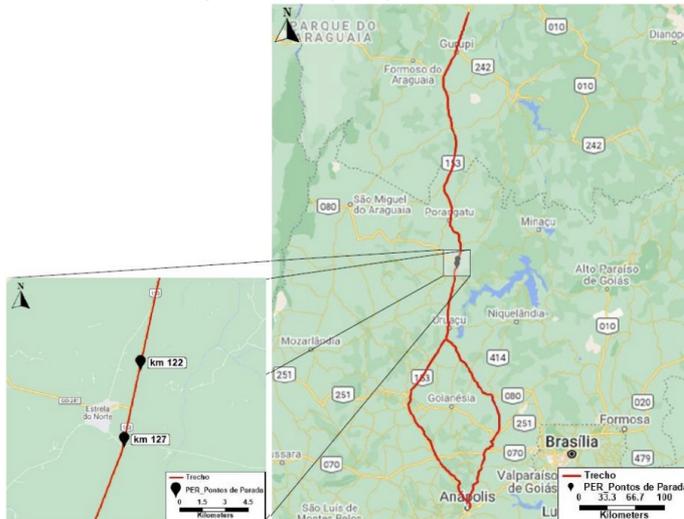
3.4. As localizações dos PPDs são estabelecidas no Apêndice D do Contrato, quais sejam:

Localização dos Pontos de Parada e Descanso – PPD's						
PPD's	Rodovia	Km	Pista	Estado	Longitude	Latitude
PPD 01	BR-153	122+000	Sul	GO	W049°02' 47,86"	S013°50' 40,17"
PPD 02	BR-153	127+000	Norte	GO	W049°03' 23,67"	S013°53' 21,20"

3.5. Conforme já exposto, o estudo de viabilidade desenvolvido pela EPL/IFC alocou ambos os PPDs próximos aos pontos médios do segmento rodoviário, sem justificar, no entanto, tal alocação, conforme explanado pela Sucon por meio do Despacho SEI 10814762.

3.6. A Concessionária alega, no entanto, que os locais sugeridos para os dois PPDs são muito próximos, distantes apenas 5 km um do outro, o que limitaria a possibilidade de sua utilização por usuários situados nas regiões sul ou norte do sistema rodoviário.

Figura 1. Localização original dos PPDs.



3.7. Nesse sentido, em vistoria conjunta com a equipe da ANTT realizada em junho de 2021, teria sido vislumbrada a possibilidade de avaliar possíveis locais com maior abrangência de usuários de longa distância. A Concessionária então contratou um estudo de tráfego para avaliar a localização ideal para implantação dos PPDs, com objetivo de garantir o atendimento à jornada de trabalho máxima determinada na lei dos caminhoneiros.

3.8. A partir de tais estudos, foi caracterizada a demanda por meio de análise de padrões de deslocamento dos veículos de carga ao longo do sistema rodoviário, onde identificou-se que o trecho é percorrido majoritariamente por caminhões pesados.

3.9. Em seguida, o segmento viário foi dividido em trechos, considerando os principais entroncamentos rodoviários existentes. Agregando a essa segmentação o estudo de demanda, foram calculados os percentuais de viagens atendidas por trecho e os volumes de viagens com duração entre 5h/6h e 11h/12h. Esses intervalos foram definidos a partir da Lei 13.103/2015, que estabelece que o motorista profissional não deve dirigir por mais de 5:30h ininterruptas.

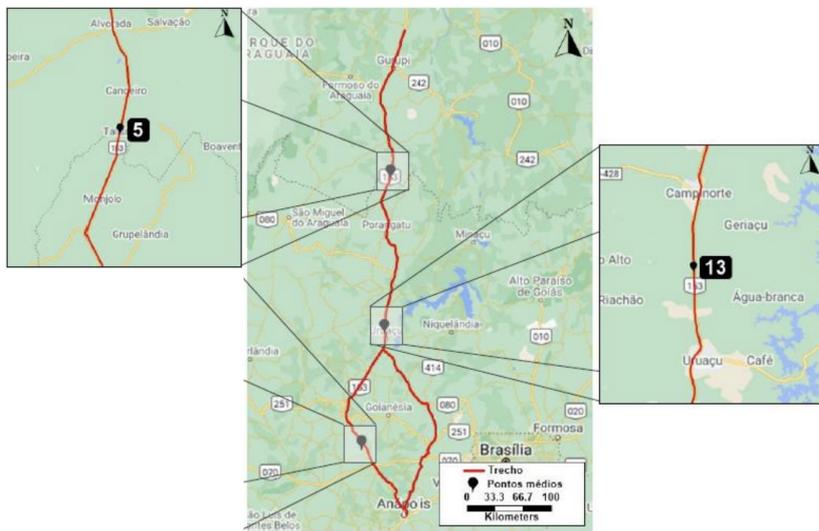
Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

3.10. Foram então escolhidos 14 trechos da BR-153 e analisadas todas as combinações de pares possíveis, avaliando, para cada um, o percentual de viagens atendidas pelos trechos, o volume de viagens com duração entre 5h/6h e 11h/12h, bem como a disponibilidade de terrenos para a construção das instalações. A partir desse estudo de combinações, a Concessionária requereu o deslocamento das localizações dos PPDs para as seguintes coordenadas geográficas:

PPDs	Rodovia	Km	Pista	Estado	Longitude	Latitude
PPD 01	BR - 153	802+000	NORTE	TO	W049°06'0,40"	S012°49'42,10"
PPD 02	BR - 153	212+000	SUL	GO	W049°10'25,39"	S014°37'33,53"

Figura 2. Localização proposta para os PPDs.



3.11. Consta nos autos ainda que a Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas e Logística - Fenatac, a Polícia Rodoviária Federal e a Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional da Bahia se manifestaram favoravelmente à nova localização.

3.12. Observo que o próprio Contrato prevê a possibilidade de alteração de localização de obras de ampliação de capacidade e melhorias e da frente de serviços operacionais, devendo ser aprovada pela ANTT e manter sua funcionalidade, não se admitindo solução inferior ao já previsto ou aumento do impacto socioambiental:

8.3 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais

(...)

8.3.3 A ANTT poderá aprovar, caso a caso, a alteração do tipo de obra de melhoria prevista no PER e/ou seu deslocamento, desde que seja mantida a sua funcionalidade, que não seja aplicada uma solução inferior, e que a nova solução e localização não apresentem maior impacto socioambiental.

(i) Caso a alteração prevista resulte em atraso no prazo de apresentação ou em reapresentação do anteprojeto, ou reflita de qualquer forma na obtenção e encargos das licenças ou autorizações ambientais necessárias, a Concessionária não fará jus a qualquer prazo adicional para entrega das obras, tampouco à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

3.13. As alterações em discussão, como apresentado, têm como objetivo aumentar o alcance dos PPDs para os caminhoneiros, incrementando o atendimento ao usuário e conferindo maior segurança viária, uma vez um maior percentual de viagens seria atendido pelos novos pontos, propiciando condições adequadas de descanso para os motoristas profissionais. Ressalto que locais seguros e adequados para descanso são indispensáveis para a recuperação das condições de trabalho dos motoristas profissionais e, conseqüentemente, para a redução do número de acidentes nas rodovias.

3.14. A Sucon alertou, como já apontado, que os PPDs devem ser alocados em *segmento de tangente, facilitando a visualização em ambos os sentidos da rodovia, bem como prevendo nas proximidades, a implantação de retornos operacionais, principalmente do lado contrário ao PPD, de forma a possibilitar o movimento de retorno, acesso e saída dos usuários com segurança*". Nesse sentido, aduziu que a implantação de um PPD junto a um Posto de Fiscalização deveria ser evitado.

3.15. A Surod, no entanto, atestou que foram analisados os aspectos funcionais e de segurança viárias das novas localizações. Lembrou ainda que o trecho em questão será objeto de duplicação, momento em que serão considerados os retornos e demais dispositivos que se façam necessários à fluidez e segurança viária do segmento. Concluiu assim que o posto de fiscalização tributária do estado do Tocantins é um ponto favorável para a instalação de um PPD, uma vez que já é observado atualmente a parada de caminhões no local.

3.16. Por fim, pontuo que a alteração proposta em nada altera o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

3.17. É necessário ressaltar que um dos PPDs será localizado em terreno público, pertencente ao Estado de Tocantins, sendo permitido o seu uso pela Concessionária durante o prazo de concessão, conforme Termo de Permissão de Uso EGC-GEN-0001/2022 (SEI [10671689](#)), já assinado pelo Estado do Tocantins, cujo objeto é:

1.1. Constitui objeto deste instrumento a permissão não onerosa, em caráter irrevogável e irretratável, pelo PERMITENTE à PERMISSIONÁRIA, do uso e gozo de parte da área do imóvel objeto da matrícula 1.114 do Cartório de Registro de Imóveis e Anexos de Talsmã/TO, correspondente à 1,8199 m2 ("ÁREA PERMITIDA", conforme croqui (Anexo II) e memorial descritivo ora anexado (Anexo II), abaixo transcrito:

DADOS DA PROPRIEDADE - ÁREA PERMITIDA:

Proprietário: ESTADO DO TOCANTINS

CPF/CNPJ: 01.786.029/0001-03

Município: Talsmã/TO

Área Permitida: 1,8199 ha/ 18.198,96 M²,

Perímetro da Poligonal: 599,56 m

3.18. O Termo de Permissão de Uso, destaque, apresenta a seguinte cláusula de vigência:

2.1. O presente instrumento de permissão de uso é celebrado pelo prazo de 35 (trinta e cinco) anos, tendo vigência a partir de sua assinatura e findará ao fim do prazo de 35 (trinta e cinco anos) ou até o término do Contrato de Concessão - Edital nº 01/2021, celebrado entre a PERMISSONÁRIA e a INTERVENIENTE ANUENTE ANTT.

3.19. Sendo tais PPDs configurados como "bens utilizados na prestação de serviços de conservação, manutenção, monitoração e operação rodoviários", estes constituem-se como bens reversíveis, devendo ser revertidos ao Poder Concedente ao término do Contrato. De tal maneira, foi explicitado que, antes do final do prazo de vigência do contrato de concessão, este deverá ser reconstruído em imóvel federal. Caso contrário, o valor relativo à aquisição de imóvel e ao investimento equivalente será computado como débito da Concessionária no âmbito da apuração de haveres e deveres.

3.20. De maneira semelhante entendeu a PGF, explicitando que o PPD configura como bem reversível, tendo em vista sua essencialidade à prestação do serviço, e que a Concessionária deve, às suas expensas, providenciar outro PPD no caso de perda da posse do imóvel em que este tenha sido originalmente edificado:

Isso significa dizer que perdida a posse do imóvel em que edificado o PPD, ou extinta por qualquer razão a permissão de uso, a concessionária deverá, às suas expensas, construir outro PPD nas mesmas condições exigidas, sem que tal comodidade sofra qualquer solução de continuidade. E mais, ao final da concessão, aquele bem haverá de ser revertido ao poder público, seja por meio de sua desapropriação (o que é possível, como é sabido, mesmo sendo imóvel estadual), ou pela construção de outro PPD em terreno desapropriado.

3.21. A inclusão de cláusula no Termo Aditivo com essas condições foi anuída pela Concessionária, conforme carta ECA-GEN-0261-2022 (SEI [11059392](#)).

3.22. De tal maneira, em alinhamento com a área técnica, entendo ser adequada a alteração das localizações dos Pontos de Parada e Descanso estabelecidas no Contrato de Concessão referente ao Edital 01/2021.

II. Bases de Serviços Operacionais

3.23. Conforme o Contrato de Concessão, a Concessionária deve implantar 19 Bases de Serviços Operacionais com, no mínimo, 220 metros quadrados de área edificada e 2.000 metros quadrados de área total contendo: depósito, escritório, copa/refeitório, vestiários e sanitários. Tais bases devem ser implantadas a intervalos máximos de 100 km ao longo da rodovia.

3.24. Ainda, algumas BSO, a intervalos máximos de 150 km, deverão dispor adicionalmente de instalações de atendimento aos usuários 24 horas por dia, área para descanso, estacionamento, sanitários, fraldário, água potável e telefone público.

3.25. As BSOs servem também como suporte para atendimento mecânico. Nelas devem ser disponibilizados veículos do tipo guincho destinados a realizar operações de desobstrução de pista, remoção de veículo e remoção de cargas tombadas.

3.26. Ainda, devem ser realizadas nas BSOs análises meteorológicas a fim de monitorar a visibilidade na rodovia.

3.27. As localizações das BSOs são estabelecidas no Apêndice D do Contrato, quais sejam:

Localização das Bases Operacionais - BSOs						
Bases Operacionais	Tipo	Rodovia	Km	Sentido	Município	Estado
BSO 01	II	BR-153	424+250	N	Anápolis	GO
BSO 02	II	BR-153	382+000	S	São Francisco de Goiás	GO
BSO 03	I	BR-153	340+000	N	Jaraguá	GO
BSO 04	I	BR-153	298+500	S	Rialma	GO
BSO 05	II	BR-153	256+500	N	São Luiz do Norte	GO
BSO 06	II	BR-153	213+500	S	Uruaçu	GO
BSO 07	I	BR-153	171+500	N	Campinorte	GO
BSO 08	I	BR-153	130+500	S	Mara Rosa	GO
BSO 09	II	BR-153	087+500	N	Santa Tereza de Goiás	GO
BSO 10	II	BR-153	046+000	S	Porangatu	GO
BSO 11	I	BR-153	004+000	N	Porangatu	GO
BSO 12	I	BR-153	765+000	S	Alvorada	TO
BSO 13	II	BR-153	719+500	N	Figueirópolis	TO
BSO 14	II	BR-153	680+000	S	Gurupi	TO
BSO 15	I	BR-153	638+000	N	Aliança do Tocantins	TO
BSO 16	II	BR-414	412+500	N	Abadiânia	GO
BSO 17	I	BR-414	359+000	S	Cocalzinho de Goiás	GO
BSO 18	I	BR-414	305+500	N	Vila Propício	GO
BSO 19	II	BR-080	142+000	S	Barro Alto	GO

3.28. Em vistoria conjunta com a equipe da ANTT, teria sido identificada a necessidade de ajuste das localizações de 15 BSOs em virtude de geometria do local, prezando pela segurança viária e sem impactar nos tempos de atendimento operacional. Conforme Despacho COINFBA (SEI 8233504), as justificativas para alteração dos locais previstos no PER estão relacionadas aos problemas constatados *in loco* como: curso d'água próximo, greide, vegetação, existência de bueiro no local, interferências com acessos existentes, interferência com rede de energia, edificações próximas à rodovia, topografia etc.

3.29. O quadro a seguir apresenta as alterações propostas pela Concessionária:

Bases Operacionais	Tipo	Rodovia	Estado	Município	km PER	Sentido	km sugerido	Latitude	Longitude
BSO 01	II	BR-153	GO	Anápolis	424+250	N	423+580	16° 12.673'S	49° 1.094'O
BSO 02	II	BR-153	GO	São Francisco de Goiás	382+000	S	381+100	15° 55.246'S	49° 12.970'O
BSO 03	I	BR-153	GO	Jaraguá	340+000	N	343+000	15° 37.470'S	49° 23.249'O
BSO 04	I	BR-153	GO	Rialma	298+500	S	296+200	15° 16.281'S	49° 33.006'O
BSO 05	II	BR-153	GO	São Luis do Norte	256+500	N	257+500	14° 58.754'S	49° 23.780'O
BSO 06	II	BR-153	GO	Uruaçu	213+500	S	213+550	14° 38.501'S	49° 10.844'O
BSO 07	I	BR-153	GO	Campinorte	171+500	N	171+560	14° 16.482'S	49° 8.782'O
BSO 08	I	BR-153	GO	Mara Rosa	130+500	S	130+300	13° 54.946'S	49° 4.003'O
BSO 09	II	BR-153	GO	Santa Tereza de Goiás	87+500	N	087+350	13° 33.310'S	49° 4.341'O
BSO 10	II	BR-153	GO	Porangatu	46+000	S	047+000	13° 13.730'S	49° 8.767'O
BSO 11	I	BR-153	GO	Porangatu	4+000	N	003+000	12° 51.712'S	49° 6.349'O
BSO 12	I	BR-153	TO	Alvorada	765+000	S	765+825	12° 31.006'S	49° 6.491'O
BSO 13	II	BR-153	TO	Figueirópolis	719+500	N	717+700	12° 5.926'S	49° 11.357'O
BSO 14	II	BR-153	TO	Gurupi	680+000	S	677+540	11° 45.905'S	49° 6.006'O
BSO 15	I	BR-153	TO	Aliança do Tocantins	638+000	N	637+650	11° 25.523'S	48° 59.030'O
BSO 16	II	BR-414	GO	Abadiânia	412+500	N	412+800	16° 4.451'S	48° 51.178'O
BSO 17	I	BR-414	GO	Cocalzinho de Goiás	359+000	S	360+240	15° 41.866'S	48° 41.907'O
BSO 18	I	BR-414	GO	Vila Propício	305+500	N	305+500	15° 15.396'S	48° 41.251'O
BSO 19	II	BR-080	GO	Barro Alto	142+000	S	141+720	14° 54.369'S	48° 57.628'O

3.30. Como já exposto, o Contrato de Concessão possibilita a alteração de localização de obras de ampliação de capacidade e melhorias e da frente de serviços operacionais, devendo ser aprovado o deslocamento pela ANTT e ser mantida a funcionalidade da instalação, não se admitindo solução inferior ao já previsto ou aumento do impacto socioambiental:

3.31. A unidade técnica, nesse sentido, confirmou que o deslocamento preserva as distâncias máximas de 100km ou 150km entre os tipos de bases. Ratificou ainda que as mudanças propostas estão relacionadas à segurança viária da rodovia.

3.32. Por fim, reiterou que a alteração em nada altera o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

3.33. De tal maneira, observando que os deslocamentos são pontuais, nunca maiores que 10 km, que preservam a funcionalidade das instalações e que conferem maior segurança viária ao sistema rodoviário, entendo, em alinhamento com a área técnica, ser adequada a alteração das localizações das Bases de Serviços Operacionais estabelecidas no Contrato de Concessão referente ao Edital 01/2021.

III. Praças de Pedágio

3.34. Conforme o Contrato de Concessão, a Concessionária deve implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, composto por edifícios de apoio e por 9 praças de pedágio com localização estabelecida no Apêndice D do Contrato, quais sejam:

Localização das Praças de Pedágio						
Praça de Pedágio	Rodovia	Km	Município	Estado	Longitude	Latitude
P 01	BR-153	636+500	Aliança do Tocantins	TO	W048° 58' 49,11"	S011° 24' 55,55"
P 02	BR-153	741+800	Figueirópolis	TO	W049° 09' 11,91"	S012° 18' 28,31"
P 03	BR-153	16+600	Talismã	GO	W049° 08' 49,75"	S012° 58' 39,44"
P 04	BR-153	116+000	Santa Teresa de Goiás	GO	W049° 02' 05,78"	S013° 47' 29,18"
P 05	BR-153	185+300	Uruaçu	GO	W049° 09' 27,26"	S014° 23' 51,59"
P 06	BR-153	230+200	São Luiz do Norte	GO	W049° 17' 04,75"	S014° 47' 59,88"
P 07	BR-153	371+900	Jaraguá	GO	W049° 15' 56,86"	S015° 51' 11,88"
P 08	BR-080	156+200	Barro Alto	GO	W049° 02' 38,26"	S014° 48' 38,78"
P 09	BR-414	404+000	Planalmira	GO	W048° 50' 16,71"	S016° 00' 52,82"

3.35. Estabelece também o Contrato que as localizações das praças de pedágio podem ser alteradas pela Concessionária em até 5 km. A partir desse limite, as alterações devem ser submetidas à ANTT para aprovação, juntamente com estudos técnicos e análises de impacto no tráfego local que justifiquem a alteração.

3.36. A Concessionária apresentou então a seguinte proposta de deslocamento das praças:

Praça	Rodovia	km	Município	Estado	Longitude X (UTM)	Latitude Y (UTM)
P1	BR-153	640+066	Aliança do Tocantins	TO	719247,570	8733919,866
P2	BR-153	745+432	Alvorada	TO	701075,264	8635143,907
P3	BR-153	012+516	Porangatu	GO	702562,696	8568470,231
P4	BR-153	116+513	Estrela do Norte	GO	712351,069	8474054,847
P5	BR-153	182+632	Campinorte	GO	698601,853	8410226,296
P6	BR-153	234+201	Hidrolina	GO	684656,028	8363161,731
P7	BR-153	368+562	Jaraguá	GO	684032,109	8249432,605
P8	BR-080	155+698	Sta Rita do Novo Destino	GO	710682,095	8361296,956
P9	BR-414	404+188	Corumbá de Goiás	GO	730998,099	8229440,355

3.37. Por meio do Despacho SEI [8186029](#), a unidade técnica informou que o deslocamento proposto encontra-se dentro do limite de 5 km disposto no Contrato de Concessão, não vislumbrando, assim, óbice à sua aprovação.

3.38. Tal entendimento foi ratificado pela NOTA TÉCNICA - ANTT 1598 (SEI0401962), a qual ressaltou que a alteração em nada altera o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Foi proposta, então, a aprovação do deslocamento, e a formalização da nova localização em Termo Aditivo.

3.39. Observo, no entanto, que a proposta de deslocamento das praças de pedágio prescindiria de aprovação desta agência, uma vez que as novas localizações distanciam-se em menos de 5 km daquelas formalizadas no Contrato de Concessão.

3.40. Por outro lado, uma vez que já será necessário formar Termo Aditivo para alterar as localizações dos PPDs e das BSOs, entendo que seria conveniente atualizar no Contrato também a localização das praças de pedágio, ainda que a título apenas informativo, dada a importância de tais instalações no sistema rodoviário.

3.41. No entanto, deve ser ressaltado que, em que pese a alteração das localizações das Praças de Pedágio no Contrato de Concessão, a prerrogativa para nova alteração da localização das praças em distâncias menores que 5 km, o que pode ser realizado independentemente de autorização desta Agência, deve considerar as localizações originais das instalações, e não as novas localizações aqui propostas.

3.42. De tal maneira, observando que os deslocamentos são pontuais, nunca maiores que 5 km, entendo, em alinhamento com a área técnica, que não há óbice para a alteração das localizações das Praças de Pedágio estabelecidas no Contrato de Concessão referente ao Edital 01/2021.

IV. Termo Aditivo

3.43. De forma a publicizar as alterações de localizações dos Pontos de Parada e Descanso, das Bases de Serviços Operacionais e das Praças de Pedágios estabelecidas no Contrato de Concessão referente ao Edital 01/2021, a unidade técnica propôs a formalização de Termo Aditivo com a Concessionária, conforme MINUTA DE TERMO ADITIVO N° GEFIR (SEI 10304284).

3.44. O Termo Aditivo proposto tem por objeto:

1.1 O presente termo aditivo tem por objeto a alteração das localizações de implantações dos Pontos de Parada e Descanso - PPDs para caminhoneiros, das Bases Operacionais - BSOs e das Praças de Pedágios no Contrato de Concessão referente ao Edital de Concessão n° 001/2021 (CONTRATO), para fins de adequação ao fluxo e utilização dos PPDs, BSOs e Praças de Pedágios nos termos dos estudos apresentados pela CONCESSIONÁRIA, visando melhor atendimento aos usuários.

3.45. Ainda, conforme já relatado, foi proposta, por meio do Despacho SEI11037034, a inclusão de subcláusula no Termo Aditivo de forma a conferir adequado tratamento para o caso de implantação de PPD em imóvel de titularidade de pessoa jurídica distinta da Concessionária ou do Poder Concedente, nos seguintes termos:

2.1.1 Caso o PPD, ao final da concessão, esteja implantado em imóvel de titularidade de pessoa jurídica distinta da Concessionária ou do Poder Concedente, a qualquer título, a Concessionária compromete-se a, para fins de reversibilidade do bem, a promover as medidas necessárias para instalação de novo PPD em imóvel federal em localização a ser aprovada pela ANTT, nos prazos fixados a seguir:

- i) em até 2 anos antes do término do prazo de vigência do contrato de concessão;
- ii) em até 1 ano após a qualificação do empreendimento para fins de relicitação;
- iii) em até 1 ano após a instauração de processo administrativo de caducidade;
- iv) no prazo indicado pela ANTT nas demais hipóteses de extinção do contrato de concessão.

2.1.2 Não observado o disposto na cláusula 2.1.1, o valor relativo à aquisição de imóvel e ao investimento equivalente para cumprimento da respectiva obrigação contratual será computado como débito da Concessionária no âmbito da apuração de haveres e deveres.

3.46. Estabelece-se então que, nesse caso, a Concessionária deve, de forma a possibilitar a necessária reversibilidade dos bens, adotar as medidas necessárias para instalar um novo PPD em imóvel federal em localização a ser aprovada pela Agência antes do término da vigência do contrato de concessão. Caso contrário, o valor relativo à aquisição de imóvel e ao investimento equivalente para cumprimento da respectiva obrigação contratual será computado como débito da

Concessionária no âmbito da apuração de haveres e deveres.

3.47. Observo, assim, que o Termo Aditivo se restringe à discussão aqui proposta, tratando somente dos deslocamentos dos PPDs, de algumas BSOs e das praças de pedágio, bem como conferindo adequado tratamento para a adequada reversibilidade dos bens da concessão.

3.48. Proponho, entretanto, em acordo com o Manual de Redação da Presidência da República, a exclusão dos considerandos, tendo em vista que a fundamentação da matéria encontra-se na documentação técnica contida nos autos, inclusive neste Voto; e a retificação do número do processo no preâmbulo, fazendo constar a referência a este processo, o qual confere fundamento de validade para o ato, e não aos demais processos relacionados com o conteúdo do ato.

3.49. Ainda, em linha com o Parecer 00087/2022/PF-ANTT/PGF (SE10695718) e com a Nota. 00391/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 11127476), e de forma a conferir maior aderência aos termos do Contrato de Concessão, proponho a supressão da cláusula 1.2, a inclusão de dois subitens na Cláusula Segunda, e a inserção Cláusula Terceira explicitando a alocação de riscos decorrentes das alterações de localizações discutidas, com o seguinte teor:

2.1.1 Na hipótese de os Pontos de Parada e Descanso - PPD serem instalados em imóvel privado ou de titularidade de ente público municipal ou estadual, a concessionária deverá demonstrar que deles detêm a posse legítima.

2.1.2 A falta de titularidade do imóvel pela concessionária, ou a perda da sua posse por qualquer razão, não servirão de escusa de sua obrigação de manter os PPD, segundo as comodidades e dimensões exigidas no PER, ao longo de toda a vigência da concessão.

2.1.3 Caso o Ponto de Parada e Descanso - PPD, ao final da concessão, esteja implantado em imóvel de titularidade de pessoa distinta da Concessionária ou do Poder Concedente, a qualquer título, a Concessionária fica obrigada, para fins de reversibilidade do bem, a promover as medidas necessárias para instalação de novo Ponto de Parada e Descanso em imóvel federal em localização a ser aprovada pela ANTT, nos prazos fixados a seguir:

- i) em até 2 anos antes do término do prazo de vigência do contrato de concessão;
- ii) em até 1 ano após a qualificação do empreendimento para fins de relicitação;
- iii) em até 1 ano após a instauração de processo administrativo de caducidade;
- iv) no prazo indicado pela ANTT nas demais hipóteses de extinção do contrato de concessão.

2.1.4 Não observado o disposto na cláusula 2.1.3, o valor relativo à aquisição de imóvel e ao investimento equivalente para cumprimento da respectiva obrigação contratual serão computados como débito da Concessionária no âmbito da apuração de haveres e deveres, sem prejuízo da aplicação de penalidade cabível.

CLÁUSULA TERCEIRA DA ALOCAÇÃO DE RISCOS

3.1 A Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados às alterações de localizações previstas neste aditivo contratual, responsabilizando-se pelo cumprimento integral dos prazos originalmente estabelecidos no PER, aplicando-se-lhe o disposto na cláusula 8.3.3 do contrato de concessão.

3.2 A Concessionária renuncia, desde já, todo e qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro decorrentes das alterações de localizações de que trata a Cláusula Segunda deste aditivo contratual.

3.50. Insiro nos autos, nesse sentido, minuta de Termo Aditivo contendo as sugestões ora propostas (SEI 10559062).

3.51. **Diante de todo o exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, entendo que deve ser aprovada a celebração de Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital nº 01/2021, a ser firmado entre esta ANTT e a Concessionária Ecovias do Araguaia S.A. para alteração das localizações de implantação dos Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros, das Bases de Serviços Operacionais e das Praças de Pedágio.**

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO no sentido de aprovar a celebração de Termo Aditivo ao Contrato referente ao Edital nº 01/2021, a ser firmado entre esta ANTT e a Concessionária Ecovias do Araguaia S.A. para alteração das localizações de implantação dos Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros, das Bases de Serviços Operacionais e das Praças de Pedágio.

Brasília, 9 de maio de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**, Diretor, em 09/05/2022, às 10:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 10528223 e o código CRC 8EC4F64A.

Referência: Processo nº 50500.019446/2022-69

SEI nº 10528223

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br