



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 92/2022

OBJETO: PROPOSTA DE CELEBRAÇÃO DE TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA - TAC ENTRE A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT E A CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S/A - CRO

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.161397/2022-66

PROPOSIÇÃO PRG: Parecer 00267/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, Despacho de Aprovação 00205/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, Nota 00994/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, Despacho de Aprovação 00213/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, Parecer n. 00006/2022/DIREX/DEPCONSU/PGF/AGU.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

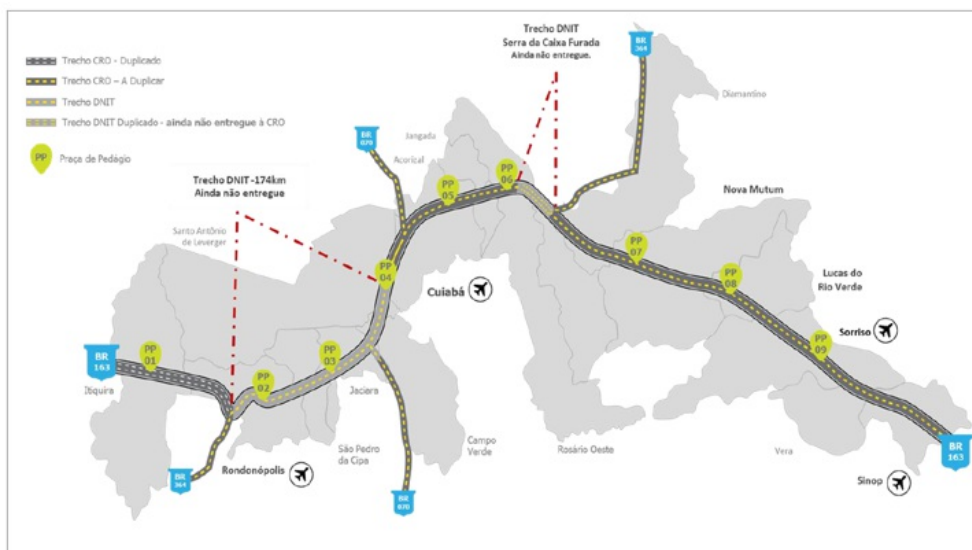
1. DOS FATOS

1.1. Trata-se de proposta de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária Rota do Oeste S/A - CRO.

BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO

1.2. Em 27/11/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT realizou na BM&FBOVESP A Leilão do Edital de Concessão nº 003/2013, referente à concessão para exploração do trecho rodoviário da rodovia BR-163/MT, denominado Rota do Oeste, trecho de 822,8 km na BR-163 e 28,1 km na MT-407, com início na divisa com o estado do MS, e término no km 855,0 (MT), no entroncamento com a rodovia MT-220.

Figura 1: Mapa da concessão



1.3. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica (EVTE), equivalente à Tarifa Quilométrica de pedágio Teto para veículos de rodagem simples e de dois eixos, foi de R\$ 0,05500 (cinquenta e cinco milésimos de real) por km, referenciada a maio de 2012.

1.4. O quadro a seguir apresenta as propostas econômicas com os respectivos lances e percentuais de deságio em relação à Tarifa Teto:

Propostas apresentadas para o Edital nº 003/2013

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Odebrecht Transport S.A.	R\$ 0,02638	52,03%
2	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 0,02970	46,00%
3	Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. -	R\$ 0,03130	43,09%

	Invepar		
4	Companhia de Participações em Concessões – CPC	R\$ 0,03545	35,54%
5	Consórcio Integração	R\$ 0,03779	31,29%
6	Consórcio Rota do Futuro	R\$ 0,03977	27,69%
7	Galvão Engenharia S.A.	R\$ 0,05335	3,00%

1.5. Conforme observado, a proponente vencedora foi a Odebrecht Transport S.A – OTP, com lance de R\$ 0,02638 (dois mil, seiscentos e trinta e oito centésimos de milésimos de real) por km.

1.6. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), denominada CRO – Concessionária Rota do Oeste S.A., que, em 12/3/2014, firmou com a ANTT o Contrato de Concessão.

1.7. A região por onde passa a rodovia é atualmente a maior produtora de grãos e leguminosas do Brasil e o trecho representa o principal meio de escoamento da produção da Região Centro-Oeste, tendo, portanto, um importante papel na economia do país.

1.8. Ressalte-se que 92% do tráfego na rodovia (em veículos equivalentes^[1]) no ano de 2021 foi de veículos pesados^[2], cuja carga principal era produtos como soja, milho e algodão. Além disso, a maior parte de toda a produção tem a exportação como destino, sendo as principais rotas os portos do Arco Norte, compreendido pelos estados do Amazonas, Pará, Rondônia, Amapá e Maranhão, e os portos de Santos/SP e de Paranaguá/PR.

1.9. Dadas essas características, a região necessita de incentivos e investimentos em todos os modos de transporte. Atualmente, há ferrovias que estão em fase de estudo para otimizar a logística, como a Ferrogrão, a Ferrovia de Integração Centro Oeste – FICO, a extensão da Rumo Malha Norte de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde, mas, como a maioria desses projetos são de ferrovias *greenfield*, levará certo tempo para sua implementação.

1.10. Dessa forma, a Rota do Oeste é componente logístico fundamental na produção agrícola da região e, por isso, o contrato de concessão previa investimentos na ordem de R\$ 6,8 bilhões, visando a fluidez do trânsito, a segurança e o conforto do usuário.

1.11. Dentre as intervenções exigidas no instrumento contratual, destacam-se a duplicação de 453,60 km da rodovia, a implantação de faixas adicionais, a duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da Rodovia, a implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisorias de pistas e implantação de pórticos. Além disso, deveriam ser oferecidos serviços de atendimento médico de emergência, socorro mecânico, combate de incêndio e apreensão de animais na faixa de domínio.

1.12. Ocorre que a concessionária não conseguiu cumprir com suas obrigações contratuais, conforme se pode observar na figura abaixo:

Figura 2: Inadimplementos contratuais da CRO



1.13. A Concessionária alega diversas questões que desencadearam essa situação, como a redução da demanda provocada pela crise econômica que teve início em 2014 e se estendeu até 2016, a mudança na política de financiamento dos bancos públicos, como o Banco de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil, o aumento no preço do componente asfáltico e da Lei dos Caminhoneiros, bem como o envolvimento do grupo econômico controlador da SPE na Operação Lava Jato.

1.14. Para se ter uma ideia da dimensão dos investimentos já realizados, o atual acionista realizou um aporte de R\$ 1,2 bilhões, seja por meio de integralização de capital, seja por meio de contratos de mútuo com partes relacionadas. Conforme se observa nas demonstrações contábeis publicadas, até o momento a atual acionista não recebeu qualquer remuneração via dividendos ou juros sobre o capital próprio aportado, bem como os contratos de mútuo permanecem em aberto. Além disso, há diversos empréstimos, com instituições públicas e privadas, que totalizam o valor de R\$

916 milhões, os quais também estão atrasados.

1.15. A despeito dos aportes financeiros já realizados na concessão e dos recursos oriundos das tarifas de pedágio arrecadado até então, a maior parte dos investimentos necessários previstos no contrato não foi realizado e isso tem afetado significativamente os usuários, tanto pela indisponibilidade de um serviço adequado, como pelo encarecimento dos serviços que dependem do uso da rodovia. De acordo com publicação realizada pelo Jornal Estadão Mato Grosso^[3], a BR-163 foi a rodovia com maior número de acidentes em Mato Grosso, durante o ano 2021, com 2.138 acidentes, sendo 1.720 com vítimas, das quais 75 fatais. Além disso, de acordo com estudo sobre a vantajosidade de implementação de TAC no Contrato de Concessão da CRO^[4], o Mato Grosso é o estado com o maior custo do frete no Brasil, com custo de cerca de US\$ 45/tonelada.

1.16. A necessidade de reverter o atual cenário de nível de serviço inadequado prestado pela concessão também foi evidenciado pela Ouvidoria da ANTT que, no Despacho OUID (SEI12829404) constatou "o anseio social, legítimo e democrático das Entidades acima descritas em ver solucionado os problemas dos transportes de cargas e pessoas junto à principal rodovia federal do Estado do Mato Grosso, visando a melhor e mais eficiente prestação do serviço público de transporte rodoviário", ao reunir manifestações de entidades como OAB-MT (SEI12839211), Aprosoja (SEI12839220) e CIDESA (SEI 12829368).

1.17. Diante disso, a situação atual está impondo aos usuários uma realidade de convivência com o pedágio incompatível com os serviços que lhe são devidos, o que demanda uma forte atuação da fiscalização da ANTT na busca do restabelecimento do adimplemento contratual. Ocorre que a Agência se encontra atualmente limitada nas suas prerrogativas regulatórias, uma vez que vigora decisão no Procedimento Arbitral CCI 23960/GSS/PFF que impede a realização de descontos tarifários, aplicação de penalidades e caducidade com fundamento nas questões contidas na contenda travada entre as partes.

1.18. Não obstante isso, no ano de 2017, a Agência instaurou o Processo Administrativo 50500.331355/2017-31 (SEI0065021), no qual ficou evidenciado que a CRO, de fato, estava vivenciando, nos anos de 2015 e 2016, "...uma piora em suas condições de liquidez e solvência, restando comprometida sua capacidade de pagamento a curto e longo prazos, com o conseqüente aumento do risco de descontinuidade de suas operações", conforme Memorando 072/2017/GEROR/SUINF. Como consequência, notou-se o inadimplemento contratual por parte da concessionária que, na ocasião, se propôs a corrigir as inconformidades, mediante a troca do controle societário e reprogramação das obrigações de investimento, com base na Medida Provisória 800/2017, que, no entanto, caducou posteriormente, sem que ocorresse novo pacto contratual. O processo acabou sendo interrompido em razão da apresentação de proposta de revisão quinzenal pela Concessionária.

1.19. Posteriormente, no ano de 2019, com objetivo de avaliar a situação das obrigações contratuais, foi aberto o Processo Administrativo 50500.321614/2019-88. Após o devido andamento processual, em 24/3/2021, foi publicada, no Diário Oficial da União, a Deliberação 106/2021, concedendo prazo para correção das irregularidades, sob pena de instauração do processo administrativo de caducidade, com base no art. 38 da Lei 8.987/1995. Logo após, em 31/3/2021, a Concessionária protocolou, nos autos do Processo Administrativo 50500.027628/2021-22, proposta de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta, com base na Resolução 5.823/2018. E, em 9/12/2021, a Concessionária requereu, nos autos do Processo Administrativo 50500.116693/2021-21, a relicitação da concessão, nos termos da Lei 13.448/2017.

1.20. Atualmente, esses processos se encontram na seguinte situação:

- Processo Administrativo 50500.321614/2019-88 (caducidade): a Concessionária não conseguiu regularizar a situação no prazo estabelecido na Deliberação 106/2021 e, por conta disso, a Diretoria Colegiada instaurou o processo administrativo de caducidade, por meio da Deliberação 346/2021. Por força do art. 14 da Lei 13.448/2017, uma vez qualificado o contrato para relicitação, ficam sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso. Assim, embora tenha sido instaurado o processo de caducidade em desfavor da CRO, ele se encontra atualmente sobrestado, por força do Decreto 11.122/2022.
- Processo Administrativo 50500.027628/2021-22 (TAC): após diversas discussões envolvendo a CRO e demais *stakeholders*, chegou à Diretoria Colegiada minuta de TAC Plano de Ação e de TAC Multas para apreciação. Durante o trâmite na Diretoria, a Concessionária levantou diversos pontos que almejava estarem contemplados nas minutas, informando que, caso não fossem integralmente acolhidos, não poderia celebrar o TAC. Na análise, como não foi factível atendê-los integralmente e considerando que estavam em tramitação na Agência o processo de caducidade e o processo de relicitação, optou-se por sobrestar o processo.
- Processo Administrativo 50500.148614/2022-22 (Relicitação): em 10/3/2022, a Diretoria Colegiada emitiu a Deliberação 102, atestando a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação. Por sua vez, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimento - CPPI opinou favoravelmente pela qualificação do empreendimento por meio da Resolução 235, de 2/6/2022. Posteriormente, o Presidente da República publicou o Decreto 11.122, de 6/7/2022, qualificando o empreendimento no âmbito do PPI. Considerando que o Decreto fixou prazo de 90 dias para a formalização do Termo Aditivo, o instrumento deverá ser firmado até a próxima quarta-feira, dia 5/10/2022. O processo está pautado nesta reunião extraordinária para que também seja apreciado pelo Colegiado.

1.21. Recentemente, a MT Participações e Projetos – MT PAR, sociedade de economia mista criada pelo Governo do Mato Grosso com o objetivo de promover a geração de investimentos no Estado, apresentou à Concessionária a intenção de assunção de seu controle societário, com vistas a restabelecer o adimplemento contratual e, consequentemente, assegurar uma adequada prestação de serviços aos usuários do Estado. De acordo com a empresa, para que seja possível essa assunção, mister se faz que seja formalizado, junto à ANTT, um TAC, com novas condições em relação às minutas anteriormente apreciadas no bojo do Processo Administrativo 50500.027628/2021-22.

1.22. Ressalte-se que, nos termos do art. 2º da Deliberação 9/2022, o referido processo ficou sobrestado até que fosse apreciada pelo Presidente da República a qualificação do contrato de concessão no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI. Considerado que isso ocorreu, por meio do Decreto 11.122/2022, o processo não está mais sobrestado e, por isso, esta Agência tem condições de rediscutir os termos da antiga proposta de TAC. Todavia, como se verá ao longo deste Voto, a nova proposta apresentada pela CRO apresenta contornos singulares e, por isso, optou-se por apreciá-la em autos apartados (Processo Administrativo 50500.161397/2022-66).

PROCESSO ADMINISTRATIVO 50500.161397/2022-66

1.23. Em 23/8/2022, o Governo do Estado de Mato Grosso protocolou na Agência o Ofício 022/2022-GG (SEI11278284), nos autos do Processo Administrativo 50500.161397/2022-66, apresentando, para avaliação da Agência, a pretensão de assumir o controle acionário da Concessionária Rota do Oeste S.A. – CRO.

1.24. Na mesma oportunidade, a Concessionária juntou aos autos desse Processo Administrativo o Ofício 4.806/2022 (SEI12897098), apresentando nova versão de Termo de Ajustamento de Conduta (SEI 12897103), requerendo à Agência a sua análise e admissão.

1.25. Em 24/8/2022, o Diretor-Geral da ANTT, por meio do Despacho (SEI12905735), remeteu os autos a esta Diretoria, considerando que fui o relator da primeira proposta de TAC apresentada nos autos do Processo Administrativo 50500.027628/2021-22, que culminou com a publicação da Deliberação 9/2022.

1.26. De imediato, remeti os autos ao Gabinete do Diretor-Geral, pelo Despacho (SEI 12908320), em que apresentei avaliação preliminar da proposta de transferência de controle e de TAC encaminhada pela Concessionária, analisei os impactos da proposta no cumprimento de determinações exaradas pelo Tribunal de Contas da União – TCU, bem como sugeri alguns encaminhamentos que deveriam ser adotados por esta Agência, como, por exemplo, a remessa dos autos ao TCU, conforme minuta de ofício (SEI 12908687).

1.27. Ato contínuo, o Diretor-Geral remeteu ao Ministro Bruno Dantas – Relator do TC 034.032/2017-7 – o Ofício 25556/2022/DG/DIR-ANTT (SEI2912047), a fim de avaliar se as propostas tinham o condão de tornarem insubsistentes, por perda de objeto, as determinações contidas no Acórdão 2644/2019-TCU-Plenário. Em virtude disso, foi instaurado, no âmbito da Corte de Contas, o TC 019.064/2022-5.

1.28. Em 25/8/2022, o Gabinete do Diretor-Geral encaminhou os autos à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – Surod, para análise e manifestação quanto à solicitação de transferência de controle acionário e de nova proposta de TAC. Ademais, o Diretor-Geral enviou ao Ministro Bruno Dantas o Ofício 25855/2022/DG/DIR-ANTT (SEI2953040), solicitando que as peças de 113 a 121, contidas no TC-034.032/2017-7 fossem classificadas como sigilosas, com fundamento no art. 22 da Lei 12.527/2011 e no Decreto 7.724/2012, a fim de resguardar as informações estratégicas do processo de negociação em andamento.

1.29. Em 30/8/2022, o Diretor-Geral enviou, pelos e-mails (SEI13056796 e SEI13213572), o Ofício 25701/2022/DG/DIR-ANTT (SEI2938644) ao Ministro da Infraestrutura, solicitando declaração da compatibilidade da proposta do TAC com o escopo da política pública de transportes, de modo a permitir a revisão e o encaminhamento do plano de outorga da concessão da BR-163/MT – já aprovado pelo Minfra no âmbito do processo 50500.122460/2013-58 – para nova aprovação, caso necessário. Para tanto, anexou ao expediente a análise preliminar contida no Despacho (SEI 12908320) e informou que, até o dia 2/9/2022, as propostas de transferência de controle societário e de TAC seriam apreciadas pelas áreas técnicas e jurídicas da Agência.

1.30. Em 5/9/2022, o Superintendente da Surod remeteu os autos às suas Gerências e à Coordenação de Instrução Processual – Cipro, para análise de admissibilidade e processamento do TAC, à luz da Resolução 5.823/2018 e da Portaria Surod 13/2021, e da transferência de controle societário, de que trata a Resolução 5.927/2021, conforme exposto a seguir:

- a) À Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - Gecon, Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária - Gefop e Gerência de Engenharia Rodoviária - Geeng para análise quanto ao conceito da proposta sob a ótica da gestão dos investimentos;
- b) À Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - Gegef, para análise quanto ao conceito das propostas sob a ótica econômico-financeira e instrução com vistas à Decisão de Diretoria acerca da transferência de controle societário; e
- c) À Cipro, para análise quanto ao passivo de penalidades cujo saneamento ora se pretende promover e para realização de consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT.

1.31. Em 9/9/2022, a Gegef exarou a Nota Técnica 5731/2022/COGIC/GEGEF/SUROD/DIR (SEI13288819), apresentando considerações preliminares acerca da proposta de transferência de

controle societário no que tange ao atendimento dos requisitos da Resolução 5.927/2021. A conclusão foi de que a concessionária atendeu parcialmente os requisitos para a análise da operação do ponto de vista documental, mas, do ponto de vista econômico-financeiro, seria necessária a apresentação de documentos e/ou relatórios complementares que dessem suporte e consistência à caracterização do grupo econômico como capaz para a assunção do controle societário e sustentação das frentes de investimentos, recuperação, manutenção e operação do sistema rodoviário concedido.

1.32. Ademais, elaborou a Nota Técnica 5744/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SE13295803) e o Anexo "Excedente tarifário em razão da cautelar" (SE13297055), apurando preliminarmente a receita arrecadada a maior pela CRO em face da decisão judicial liminar contida no Processo 1019784-14.2019.4.01.0000. A análise preliminar chegou à conclusão de que o valor arrecadado a maior, de 6/9/2019 a 4/10/2022, foi de R\$ 880.645.443,58 (oitocentos e oitenta milhões, seiscentos e quarenta e cinco mil quatrocentos e quarenta e três reais e cinquenta e oito centavos), a preços de julho de 2022, valor divergente do apresentado pela Concessionária na planilha contida na pasta "Anexo C - Fator D calculado e exc. tarifário - cautelar" do Anexo I - Proposta (SE112897106).

1.33. Nesse dia também, a Cipro emitiu o Despacho (SE13295641), sustentando que a proposta da CRO de extinção dos passivos regulatórios, caso fossem cumpridos os termos do TAC, não encontrava embasamento nos regulamentos da Agência que trata de TAC. Assim, defendeu que a proponente precisava adequar sua proposta, para que as multas fossem tratadas em TAC Multas e não no TAC Plano de Ação e que ela contemplasse o desconto no valor e não a isenção de pagamento. Externou também outras preocupações relacionadas à alocação de riscos de implantação de novas linhas férreas, à prorrogação contratual de 5 anos, à ampliação do prazo para execução das obras de 4 para 8 anos, por entender não havia embasamento técnico e jurídico para os pleitos. Sustentou a necessidade de realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR e de Processo de Participação e Controle Social - PPCS, ressaltando, quanto a este último, que "foi realizada Audiência Pública no ano de 2021, no curso das tratativas para o TAC anterior, o que pode suprir a necessidade de novo procedimento de PPCS". Informou que a quantidade de processos administrativos simplificados informados no Anexo D apresentado pela Concessionária condizia com a realidade, ressaltando que, caso a proposta fosse realmente efetiva, seria feita análise pormenorizada de todos os processos que comporiam o ajuste. Diante do exposto, opinou, com essas ressalvas, "pela admissibilidade da proposta de TAC, haja vista o evidente interesse público envolvido, desde que seja apresentada pela Concessionária uma proposta em apartado para saneamento do passivo de penalidades (TAC Multas)".

1.34. Depois, a Gefop, analisando o Anexo A e Anexo F propostos pela CRO, redigiu, respectivamente, os Despachos (SE13297014e SE13297029), apresentando a relação das inexecuções contratuais e as medidas mínimas necessárias para solucioná-las, bem como a tabela de multas moratórias por não cumprimento do prazo de entrega das obrigações previstas no TAC.

1.35. Também em 9/9/2022, a Gecon confeccionou a Nota Técnica 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (SE13297736), analisando, sob a ótica da gestão dos investimentos, a proposta de TAC e os Anexos A, B e G e considerando a possível mudança na Resolução 5.823/2018, no sentido de permitir a ampliação do prazo para execução do objeto do TAC. A área técnica propôs algumas alterações relacionadas às obras de ampliação de capacidade e melhorias, à frente de serviços operacionais da rodovia, à frente de recuperação e manutenção da rodovia e ao Anexo G, por trazer o mesmo cronograma previsto no Anexo B e que foi objeto de alterações.

1.36. Em 13/9/2022, a Surod, por meio do e-mail (SE113376568), enviou à CRO e à Odebrecht Transport S.A - OTP os seguintes documentos:

- Ofício 28019/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SE13347638): solicita informações complementares para avaliar a capacidade e idoneidade econômico-financeira da MT Participações e Projetos S.A. ("MTPAR"); e
- Ofício 28165/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SE13374868): encaminha a Nota Técnica 5744/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SE13295803), que apurou a receita arrecadada a maior pela CRO em face da Decisão Judicial liminar contida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000, para conhecimento e manifestação quanto à concordância.

1.37. Em 14/9/2022, o Superintendente da Surod exarou a Nota Técnica 5745/2022/SUROD/DIR (SE13296012), por meio da qual avaliou a proposta de transferência de controle societário e de TAC, bem como prestou informações acerca de alguns pontos suscitados no Despacho (SE112908320), de minha autoria, quanto aos processos instaurados no âmbito do TCU. No que tange ao TC 032.830/2016-5, informou que realizou as análises, que demandaram revisão dos orçamentos apresentados pela Concessionária, que culminou no recebimento de novo material, que se encontra em análise na Surod. Assim, tão logo seja concluída a apuração, a Agência poderá propor ao TCU o arquivamento do processo. Já no que se refere ao TC 023.217/2015-4, informou que está em análise na Superintendência, no âmbito do Processo Administrativo 50500.031721/2022-12, a apuração da data em que as obras de duplicação em 10% da extensão foram efetivamente concluídas, de forma a avaliar os impactos no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato (item 9.5.3 do Acórdão nº 457/2022-TCU-Plenário).

1.38. Além disso, sustentou a necessidade de manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT quanto à prorrogação contratual e à forma do TAC, notadamente quanto à extinção do passivo regulatório. Ademais, no que se refere ao Anexo I "Níveis de manutenção e conservação que serão praticados nos denominados trechos DNIT", salientou que, devido à complexidade da demanda, a análise do referido anexo estava em vias de conclusão.

1.39. Por fim, concluiu que:

[...]

60. Com isso, em decorrência das análises realizadas em cada ponto da proposta de TAC apresentada pela CRO, tem-se que, apesar da dependência das revisões e complementos levantados pelos setores competentes da SUROD, expostos neste documento, preliminarmente, **pode-se dizer que, até o momento, não foram encontrados elementos que comprometessem a proposta de maneira a rejeitá-la, cabendo assim, no entendimento desta SUROD, o prosseguimento dos atos correlatos, com vistas à instrução cabal do processo.**

61. Neste sentido, destaca-se a **necessidade de exame e manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT- PF-ANTT, inclusive acerca da apreciação da minuta de TAC proposta.**

62. Reforça-se ainda que, além do mérito concernente à adequação aos normativos vigentes, com a apreciação presente também se verifica vantagem quanto ao interesse público. A esse respeito, corrobora-se com o entendimento da Diretoria, conforme o DESPACHO DDB (SEI nº2908320), no sentido de que o modelo de TAC atualmente proposto avança sobre o que outrora se propôs no âmbito do processo 50500.027628/2021-22, de forma a mitigar riscos ao Poder Concedente e privilegiar a retomada imediata dos investimentos, em evidente benefício aos usuários da rodovia.

[...] (grifo acrescentado)

1.40. Por meio dos Despachos (SEI13376912 e SEI13359936), a Surod remeteu os autos, respectivamente, à Procuradoria-Federal junto à ANTT – PF/ANTT, para manifestação jurídica, e à Superintendência de Concessões da Infraestrutura – Sucon, para análise do Anexo E do TAC - Nova tabela de Fator D para as obrigações do TAC.

1.41. A Sucon se manifestou por meio do Despacho (SEI13390721), em que entendeu prudente o recálculo dos fatores de desconto de reequilíbrio para que reflitam as proporções dos dispêndios esperados conforme novo cronograma contido na Nota Técnica 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI3297736). Assim, colocou-se à disposição da Surod para auxiliar na elaboração de tais planilhas.

1.42. Já a PF/ANTT exarou o Parecer 00267/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI394691), ratificado pelo Despacho de Aprovação 00205/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13394721) entendendo que, dadas as peculiaridades do caso, haveria respaldo jurídico para a celebração do TAC com a CRO. Contudo, defendeu a imprescindibilidade da apreciação prévia pelo Tribunal de Contas da União e pelo Ministério da Infraestrutura e sugeriu alguns ajustes na minuta apresentada. .

1.43. Também no dia 14/9/2022, a Gecon exarou a Nota Técnica 5859/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI3390687), por meio da qual analisou preliminarmente a proposta, contida no Anexo I da minuta de TAC, para a manutenção e conservação dos trechos ainda sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit. A análise concluiu pela aceitabilidade da maioria dos elementos contidos no Anexo, contudo sustentou a necessidade de alguns ajustes, a saber: (i) exclusão do período de 12 meses contido na “Frente de Conservação”, de modo que a Concessionária mantenha os segmentos com parâmetros de 60 meses, conforme obrigação original do Contrato; e (ii) necessidade de avaliação de escopo e parâmetros de desempenho também para a Frente de Recuperação, a serem atingidos entre a assinatura do TAC e a conclusão das obras de adequação dos parâmetros de 60 meses. Por fim, sugeriu que fosse avaliada a possibilidade de alteração dos prazos da cláusula 10.5 (subcláusulas 10.5.4 e 10.5.6) do contrato do Edital de Concessão 003/2013, tendo em vista a especificidade da transferência em questão.

1.44. Toda essa documentação elaborada no dia 14/9/2022 foi enviada ao TCU e ao Ministério da Infraestrutura por meio, respectivamente, do Ofício 28264/2022/DG/DIR-ANTT (SEI 13387943) e Ofício 28330/2022/DG/DIR-ANTT (SEI 13400585).

1.45. Em 16/9/2022, a MT-PAR protocolou na Agência o Ofício 16/2022/GABPRES/MT PAR (SEI 13450339), apresentando nova redação em algumas cláusulas da minuta de TAC relacionadas aos processos em tramitação no TCU. Em síntese, o objetivo foi “ajustar a proposta de minuta apresentada para que, por um lado, os riscos decorrentes do impacto financeiro sejam evitados e, por outro, que as obrigações entabuladas sejam endereçadas exclusivamente aos signatários do ajuste”.

1.46. Ademais, a CRO protocolou, nos autos do Processo Administrativo50500.189325/2022-83, o Ofício 4.860/2022 (SEI13428297), contendo o Anexo I – Memória de cálculo (SEI13428299), em resposta ao Ofício 28165/2022/GECEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI374868), que lhe apresentara a análise preliminar da receita arrecadada a maior pela CRO em face da Decisão Judicial liminar contida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000.

1.47. Em 19/9/2022, em resposta ao Ofício 28019/2022/GECEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 13347638), a CRO apresentou à ANTT, nos autos do Processo Administrativo50500.191530/2022-17, o Ofício 4.864/2022 (SEI13460842), encaminhando o Anexo I - Relatório Econômico-financeiro (SEI 13460845), contendo Análise da Proposta de Ajustamento de Conduta e de Viabilidade e Exequibilidade Econômico-Financeira.

1.48. Em 20/9/2022, o Gabinete do Diretor-Geral fez juntar aos autos, por meio do Despacho (SEI13467974), o Ofício 189/2022/GAN-SNTT/SNTT e a Nota Técnica 30/2022/CGCR/DTROD/SNTT (SEI 13468148). Em síntese, o Ministério da Infraestrutura afirmou que a proposta de reprogramação de investimentos encontra interseção com a Política Nacional de Transportes, visto que (i) está relacionada à implementação de melhorias no sistema viário federal concedido, com impacto direto no corredor logístico da BR-163; (ii) enfrenta os vários itens de obrigações contratuais (Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, Frente de Recuperação e Manutenção, Frente de Serviços Operacionais e Segurança e acidentalidade). Assim, conclui que a celebração do TAC, em comparação com a relicitação, apresenta maior aderência ao escopo da Política Pública.

1.49. Nesse dia também, a Gerência de Modelagem Econômico-Financeira – Gemef, vinculada à Sucon, elaborou a Nota Técnica 6017/2022/GEMEF/SUCON/DIR (SEI3470806),

apresentando o recálculo dos fatores de desconto de reequilíbrio para que reflitam as proporções dos dispêndios esperados no novo cronograma, conforme memória de cálculo contida no Anexo (SEI 13472440).

1.50. Além disso, a PF/ANTT emitiu a Nota 00994/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI13483283), analisando a proposta de alteração da minuta de TAC sugerida pela MT-PAR no Ofício 16/2022/GABPRES/MT PAR (SEI13450339). Em suma, manifestou-se no sentido de que as cláusulas que dizem respeito aos processos em tramitação no TCU serão avaliadas pelo próprio Tribunal, no bojo do TC 019.064/2022-5, e que a Agência nada teria a opor à redação das cláusulas como propostas, haja vista que vem defendendo, no âmbito desses processos, a legitimidade com que atuou na gestão deste contrato.

1.51. A referida manifestação jurídica foi aprovada pelo Despacho de Aprovação 00213/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI13483293), registrando a necessidade de dar ciência à Concessionária do teor da Nota Técnica 6017/2022/GEMEF/SUCON/DIR (SEI13470806) e, no que tange à alteração proposta à cláusula 3.1, "vi", manteve a posição da nota jurídica, condicionando, contudo, a suspensão dos impactos econômico-financeiros decorrentes de determinações proferidas pelo Tribunal de Contas da União à sua anuência prévia, dado que não compete à Agência a deliberação de cumprimento das decisões do TCU, que têm efeito cogente.

1.52. Tanto a Nota 00994/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI13483283) quanto o Despacho de Aprovação 00213/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI13483293) foram encaminhados ao TCU, por meio do Ofício 29225/2022/DG/DIR-ANTT (SEI 13518423).

1.53. Em 22/9/2022, a Gegef remeteu à CRO, pelo e-mail (SEI13526419), o Ofício 29254/2022/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI 13522427), informando que analisou o conteúdo do Anexo I - Relatório Econômico-financeiro (SEI 13460845), apresentado pelo Ofício 4.864/2022 (SEI 13460842), e identificou a necessidade de maior clareza e detalhamento sobre:

- o compromisso que está sendo assumido pela MTPAR quanto ao endereçamento das dívidas atuais da concessionária e a relação entre esse compromisso de endereçamento das dívidas e o aporte proposto; e
- as fontes de financiamento da MTPAR, de forma a permitir a análise de sua capacidade financeira para assumir, além do aporte e do endereçamento da dívida de curto prazo propostos, futuras obrigações financeiras da concessão que eventualmente venham a se materializar em decorrência, por exemplo, de frustrações nas projeções de fluxo de caixa e premissas de financiamento do projeto.

1.54. Em 24/9/2022, em resposta ao Ofício 29254/2022/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI 13522427), a CRO apresentou à ANTT o Ofício 4.875/2022 (SEI13554899), contendo no Anexo (SEI 13554917):

- revisão do relatório de Análise da Proposta de Ajustamento de Conduta e de Viabilidade e Exequibilidade Econômico-Financeira do Contrato - incluindo Demonstrativos Contábeis da MT Par e Nota Técnica SEI nº 40893/2022/ME ("Anexo I"); e
- apresentação em *power point* com detalhamento do conceito da transação pretendida pela MT Par.

1.55. Além disso, por meio do Ofício 4.877/2022 (SEI13555371), a CRO apresentou nova versão da minuta, com novos ajustes a serem incorporados, relacionados às seguintes disposições: a) Item x da cláusula 2.1; b) Itens vi e vii da cláusula 3.1 - já validados pela PF-ANTT; c) Itens ii, iii e iv da cláusula 4.2; d) Cláusula 4.8 - já validados pela PF-ANTT; e) exclusão do Item vi da cláusula 8.1; e e) Cláusula 11.1.

1.56. Em 28/9/2022, a Gegef emitiu a Nota Técnica 6188/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 13562257), apurando a receita arrecadada a maior pela CRO em face da Decisão Judicial liminar contida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000, para fins de atualização do Anexo C - "Fator D calculado e excedente tarifário em razão da cautelar". A análise chegou ao valor de R\$ 753.125.210,01 (setecentos e cinquenta e três milhões, cento e vinte e cinco mil duzentos e dez reais e um centavo), a preços de julho de 2022.

1.57. Nesse dia também, o Ministro da Infraestrutura enviou à ANTT o Ofício 17/2022/GM (SEI 13613279), manifestando-se, em atendimento ao Ofício 25701/2022/DG/DIR-ANTT (SEI 12938644), pela não existência de óbice à celebração do TAC e da transferência de controle societário.

1.58. Também nesse dia, foi prolatado, no âmbito do TC 019.064/2022-5, o Acórdão 2.139/2022-TCU-Plenário, em que o Tribunal concluiu não haver óbices à celebração do TAC, no entanto, deu ciência a esta Agência acerca de algumas impropriedades e recomendações, as quais serão detalhadas abaixo.

1.59. Ato contínuo, a Surod lavrou a Nota Técnica 6316/2022/CIPRO/GERER/SUOD/DIR (SEI 13615449), analisando a proposta de TAC apresentada pela CRO, bem como seus anexos. Em síntese, a manifestação técnica fez um apanhado das manifestações das áreas técnicas e jurídicas contidas nos autos, avaliou os ajustes decorrentes das orientações contidas na decisão da Corte de Contas, juntando aos autos as minutas de TAC e seus Anexos (SEI13629997 e SEI 13629974), concluindo que a proposta "está aderente à legislação pertinente e, sobretudo, ao interesse público" e, portanto, apta a ser apreciada pela PF/ANTT.

1.60. Em 29/9/2022, a CRO protocolou nesta Agência o Ofício 4.885/2022 (SEI13635570), apresentando, em decorrência da decisão do TCU, nova minuta de TAC, na qual foram promovidas alterações nos seguintes pontos: itens vi, vii e viii da cláusula 3.1; Itens i, iv e v da cláusula 4.2; itens iv e v da cláusula 4.4; Cláusula 4.5; Cláusula 7.2; e Item iii da cláusula 8.1.

1.61. Em 30/9/2022, em atendimento ao art. 39, § 2º, I, do Regimento Interno da ANTT e ao art. 4º da Instrução Normativa 12/2022, o Superintendente da Surod apresentou o Relatório à Diretoria 546/2022 (SEI13629026), sugerindo à Diretoria Colegiada a apreciação da minuta de Deliberação (SEI 13629122), que aprova a celebração do TAC com a CRO.

1.62. Ademais, em consonância com o art. 3º da referida Instrução Normativa, encaminhou os autos ao Apoio Administrativo do Gabinete do Diretor-Geral, por meio de Despacho de Instrução (SEI 13629142), declarando que o processo está apto a ser apreciado pelo Colegiado da Agência, bem como remeteu o Ofício 30052/2022/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT (SEI13629163) à Secretária-Geral, justificando que o processo ainda carecia de uma manifestação da Procuradoria, bem como que não havia necessidade de realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR e de Processo de Participação e Controle Social - PPCS. Também foi remetido à CRO a versão final da minuta do TAC, por meio do Ofício 30217/2022/CIPRO/GERER/SUROD/DIR-ANTT (SEI 13642232).

1.63. Logo depois, a Procuradoria acostou aos autos a Nota 01033/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13642401), acolhida pelo Despacho de Aprovação 00226/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI13642405), se manifestando acerca da versão final do TAC. Em suma, a PF/ANTT sugeriu o acatamento de algumas sugestões apresentadas pela CRO e o indeferimento de outras, concluindo "*pela possibilidade de que a minuta de TAC, ora apresentada, seja levada à deliberação da Diretoria, constatado que essa versão absorve, na totalidade, das recomendações do TCU no Acórdão 2139/2022 - Plenário*".

1.64. Além disso, a CRO protocolou o Ofício 4.887/2022 (SEI13650280), reapresentando a minuta de TAC, sem alterações, e juntando aos autos os Anexos "A" a "I", para avaliação da Agência. Quanto ao Anexo E, apresentou ressalva de que "*a inclusão da extensão de 21,9km do Contorno de Rondonópolis na planilha do EVTEA, base para cálculo do Fator D, não implica em concordância da CRO quanto a mecânica de reequilíbrio pelo aumento da extensão contratual deste investimento*".

1.65. Por meio do Despacho (SEI13642318), o GAB remeteu os autos ao Diretor-Geral, noticiando-o do recebimento do Relatório à Diretoria 546/2022 e sugerindo, dada a relevância e urgência da matéria, a designação *ad hoc* de Diretor-Relator, nos termos do art. 44 do Regimento Interno. Diante disso, o Diretor-Geral emitiu o Despacho (SEI13642326), designando-me como Relator, conforme certidão de distribuição (SEI 13642450).

1.66. Imediatamente, restitui os autos ao Diretor-Geral, por intermédio do Despacho (SEI 13641966), para que fosse avaliada a possibilidade de convocação de reunião extraordinária da Diretoria Colegiada, a qual foi convocada para hoje, dia 4/10/2022.

1.67. Em 3/10/2022, em decorrência da protocolização do Ofício 4.887/2022, a Surod juntou aos autos o Despacho (SEI13650162), sugerindo algumas alterações na minuta de TAC e reanalisando todos os Anexos que o integram.

1.68. Em 4/10/2022, foi juntada aos autos manifestação da Procuradoria-Geral Federal, por meio do Parecer n. 00006/2022/DIREX/DEPCONSU/PGF/AGU (SEI13662331), autorizando a celebração do TAC.

1.69. É o relatório.

2. DA ANÁLISE PROCESSUAL

ANÁLISE DA JURIDICIDADE DO TAC PROPOSTO

Das Normas que regem a matéria no âmbito da ANTT

2.1. As propostas de Termos de Ajustamento de Conduta a serem firmados no âmbito da ANTT são regulamentadas pela Resolução 5.823/2018, que dispõe sobre os requisitos e procedimentos para celebração e acompanhamento de TAC.

2.2. Dentro deste contexto, a admissibilidade da proposta é disciplinada pelos arts. 3º, 4º e 5º do referido normativo, senão vejamos:

Resolução nº 5.823/2018

[...]

Art. 3º A proposta de celebração de TAC deverá conter, no mínimo:

I - a indicação da conduta que deseja corrigir ou compensar e, se cabível, dos processos administrativos a serem abrangidos pelo ajuste; e

II - obrigações objeto do TAC, acompanhadas do respectivo cronograma de execução.

Parágrafo único. O documento de que trata o presente artigo deverá ser acompanhado de provas acerca da regularidade fiscal do Agente Regulado.

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

I - quando o Agente Regulado houver descumprido TAC há menos de 3 (três) anos, contados da decisão definitiva que confirmar o descumprimento;

II - quando tiver por objeto obrigação presente em TAC anteriormente celebrado;

III - quando não restar comprovado interesse público na celebração do TAC; e

IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

Parágrafo único. Havendo ação judicial relativa aos processos sancionatórios sobre os quais se interessa ajustar a conduta, deverá o Agente Regulado comprovar a renúncia à pretensão nos processos judiciais correspondentes até a data de assinatura do TAC.

Art. 5º Recebido o requerimento de celebração de TAC, caberá à Superintendência competente, no prazo de 30 (trinta) dias, a realização de juízo de admissibilidade e avaliação quanto ao mérito do pedido, analisando a adequação da proposta ao interesse público, às normas vigentes e às regras da presente Resolução.

§1º A Superintendência competente, por decisão fundamentada, poderá admitir, inadmitir ou propor alterações ao requerimento de celebração de TAC.

§2º Nas hipóteses de inadmissão, rejeição ou proposta de alterações ao requerimento de TAC, a proponente será intimada, podendo recorrer da decisão ou promover as adequações solicitadas pela Superintendência competente no prazo de 15 (quinze) dias, após os quais, não havendo manifestação, os autos pertinentes serão arquivados.

§3º Interposto recurso contra a decisão, a Superintendência competente terá 5 (cinco) dias para retratar-se ou encaminhar o recurso para apreciação pela Diretoria Colegiada, na forma do art. 8º da presente Resolução.

§4º Admitida a proposta de celebração de TAC, o Agente Regulado terá 5 (cinco) dias úteis para apresentação da minuta de TAC nos termos do art. 11, contados a partir da data de admissão da proposta de TAC pela Superintendência competente.

§5º Após o recebimento da minuta de TAC, a Superintendência competente promoverá as adequações necessárias e encaminhará os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação sobre os aspectos jurídicos da proposta, no prazo legal, sendo em seguida submetida à Diretoria Colegiada.

[...]

2.3. Ressalte-se que, nos termos do art. 27 da referida Resolução, as superintendências competentes poderão disciplinar, por meio de ato interno, questões procedimentais específicas de cada área. Diante disso, a Surod publicou a Portaria 24/2021, a qual orienta a atuação de suas unidades técnicas na instrução e propositura de celebração de termos de ajustamento de conduta no âmbito das concessões de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência.

Da manifestação inicial da Procuradoria Federal junto à ANTT

2.4. Conforme já mencionado acima, a proposta em análise retrata uma figura jurídica que não se amolda perfeitamente aos referidos regramentos, haja vista que, diferentemente da primeira proposta apresentada pela Concessionária, em que, como condição de eficácia do Ajuste, seria realizada a troca de controle societário da Concessionária entre duas empresas privadas, no caso em análise a assunção do controle societário se dará por uma sociedade de economia mista, integrante da Administração Indireta do Governo do Estado do Mato Grosso, que detém 99,99% das ações da empresa.

2.5. Reconhecendo essa peculiaridade, a PF/ANTT, em sua primeira análise, exarou o Parecer 00267/2022/PF-ANTT/PGF/AGU, apresentando, em apertada síntese, os seguintes pontos:

- A grande maioria das recomendações e ponderações feitas nos pareceres contidos no Processo Administrativo 50500.027628/2021-22, que analisaram da minuta anterior do TAC Plano de Ação e do TAC Multas, deixam de prevalecer no cenário atual, tendo em vista o pretenso novo controlador ser integrante da administração indireta do Estado de Mato Grosso e não mais uma pessoa jurídica eminentemente de direito privado;
- É imprescindível a apreciação prévia e devida chancela pelo Tribunal de Contas da União como condição para a assinatura do TAC, de modo a lhe conferir maior segurança jurídica e legitimidade;
- A Resolução 5.823/2018 não apresenta, no universo de soluções ali contidas, uma que se amolde perfeitamente ao caso concreto. Todavia, o art. 26 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB ampliou as hipóteses de celebração do TAC, o que lhe serve de fundamento de validade maior. Assim, entende possível “negociar e acordar sobre a repartição de riscos geológicos, de riscos de perda de tráfego em razão de novas ferrovias, solucionar enfim todo o imbróglio havido em relação aos chamados “trechos DNIT”, suspender os procedimentos sancionadores, tudo em busca do aporte bilionário a que o Estado se comprometeu a efetivar e em nome da retomada da prestação do serviço, tendo em conta o atingimento do interesse público na adequada trafegabilidade daquela rodovia”;
- Há elementos para a caracterização da insolvência iminente da Concessionária, conforme apontamentos da área técnica que já vinham sendo feitos desde 2017 (Memorando nº 72/2017/GEROR/SUINF e Nota Técnica 39/2018/GEROR/SUINF), o que permite a transferência de controle societário da Concessionária, conforme cláusula 25.1 do Contrato de Concessão. No entanto, como há necessidade de análise das demais exigências da Resolução 5.927/2021, o que demandará tempo da equipe técnica, bem como que a transferência é uma condição de eficácia e não da celebração do TAC, entende que a pendência dessa análise não compromete a assinatura do Ajuste;
- Das cláusulas da minuta de TAC:
 - Preâmbulo: exclusão da União como parte do Ajuste;
 - Subcláusula 3.1 (obrigações da ANTT): a obrigação de propor ao TCU a suspensão ou extinção de procedimentos que lá tramitam parece ser pouco efetiva, mas tal análise certamente será feita no bojo do TC 019.064/2022-5;
 - Subcláusula 4.2 (Condições de eficácia do TAC): parecer ser inseguro condicionar a eficácia do TAC à decisão do TCU de homologar os

requerimentos de suspensão dos processos ali em tramitação.

- É imprescindível que se chegue a um consenso, antes de sua assinatura, acerca de todos os itens integrantes do TAC, em especial no que se refere ao montante de excedente tarifário decorrente da medida judicial em favor da CRO; e
- É imprescindível que a minuta de TAC seja também submetida à aprovação e assinatura do Procurador-Geral Federal.

2.6. O Procurador-Geral da ANTT, na avaliação desse Parecer, emitiu o Despacho de Aprovação 00205/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13394721), entendendo o seguinte:

- O caso ora analisado em muito destoa da normalidade dos processos que tramitam na ANTT, mormente por envolver diversos agentes, em especial públicos, na – na construção de uma alternativa melhor para os usuários da rodovia;
- A experiência nos processos de relicitação em tramite na Agência mostra que ela não constitui uma solução de curto prazo para o atendimento do interesse público mais urgente, além de impor ao Poder Concedente o dever de indenizar a concessionária atual, diretamente ou incorporando tal valor de indenização em no novo projeto a ser licitado;
- A operação proposta não representa, em nenhuma medida, benefício aos sócios controladores responsáveis pela situação atual da concessão, que se retiram sem obter retorno do negócio. Além disso, a operação de aquisição de controle será um ato dotado de transparência e sujeito a controle pelo Tribunal de Contas do Estado do Mato Grosso;
- A proposta em análise é a única alternativa em que os investimentos necessários podem ser retomados no curto prazo, em benefício dos usuários, e sem aumento da tarifa de pedágio;
- A proposta é inovadora e há uma ausência de aderência perfeita a quaisquer dos instrumentos jurídicos atualmente normatizados. Contudo, no caso concreto, ao contrário do claro viés comercial que perpassa esse tipo de transação, está-se celebrando um negócio jurídico de caráter público, em que o Estado do Mato Grosso e a ANTT visam a mesma finalidade: o interesse público. Assim, apesar de não haver uma previsão normativa específica para esse tipo de situação, ela encontra fundamento constitucional e infraconstitucional, notadamente no princípio da eficiência e na LINDB;
- Foi demonstrada que a celebração do TAC, acompanhado da aquisição integral do controle societário pelo Estado do Mato Grosso, é a alternativa mais eficiente e que mais bem atende ao interesse público; e
- A matéria deverá ser ainda objeto de análise pelo TCU – no TC 019.064/2022-5, aprovação pelo MINFRA, dados os impactos no plano de outorga originalmente aprovado e pela Procuradoria-Geral Federal, que deverá aprovar a celebração do TAC, por trazer compromissos também para a ANTT.

Do acompanhamento do Tribunal de Contas da União (TC 019.064/2022-5)

2.7. Considerando a apresentação de nova proposta de TAC e de transferência de controle societário, bem como o seu impacto nas determinações contidas no Acórdão 2.644/2019-TCU-Plenário (TC 034.032/2017-7), esta Agência as remeteu ao TCU para avaliação de sua regularidade e para apurar se teriam o condão de tornar as determinações do referido *decisum* insubsistentes por perda de objeto.

2.8. Para esse propósito, a Corte de Contas resolveu instaurar um processo em apartado (TC 019.064/2022-5) e, na sua instrução, a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil – SeinfraRodoviaAviação imprimiu os seguintes apontamentos:

[...]

“290. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) dar ciência à ANTT de que foram detectadas as seguintes impropriedades na minuta referente ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com troca de controle acionário entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Concessionária Rota do Oeste (CRO):

a.1) a imposição de obrigação ao TCU para ‘que homologue os requerimentos de suspensão dos processos’ (cláusula 4.2, iv), colide com o entendimento firmado pelo Acórdão 1.969/2022-TCUPlenário (Ministro Antonio Anastasia);

a.2) a ANTT, no âmbito do processo administrativo de admissibilidade da proposta do TAC, não efetuou análise específica da situação econômico-financeira da concessionária de forma a enquadrá-la na cláusula 25.1 do contrato (insolvência iminente), única possibilidade de prosseguir com a troca de controle acionário sem a exigência da conclusão das obras de duplicação;

a.3) as alterações de obrigações e, principalmente, a alteração da matriz de risco do contrato, são matérias alheias a um processo de TAC e/ou troca de controle acionário, violando o contrato pactuado com a CRO e indo de encontro ao art. 27 da Lei 8.987/95, art. 10 da Resolução ANTT 5.927/2021 e art. 11 da Resolução-ANTT 5.863/2018;

a.4) a prorrogação de prazo do contrato, nos termos propostos, não encontra permissivo legal na legislação, violando o art. 4, incisos I e II da Lei 13.448/17 e art. 6º da Lei 13.448/17;

a.5) a proposta em questão carece de informações acerca da viabilidade econômico-financeira, sendo necessária a apresentação de um fluxo de caixa do projeto (situação da concessão após a implementação do TAC);

a.6) a empresa **proponente**, MT Participações e Projetos S/A, **não possui** os requisitos de **qualificação econômica** previstos no edital do projeto originário (possui apenas 10% do patrimônio líquido necessário).

b) realizar diligência, com fundamento no art. 157 do RI/TCU, à Agência Nacional de Transportes Terrestres, para que, no prazo de 15 dias, disponibilize:

b.1) o acesso integral aos documentos relativos à arbitragem 23960/2018/GSS/PFF (ANTT x CRO);

b.2) cronograma arbitral.”

[...] (grifo acrescentado)

2.9. O processo foi pautado na reunião plenária ocorrida no dia 28/9/2022 e, na ocasião, os Ministros acompanharam a proposta do Relator da matéria, Ministro Bruno Dantas, razão pela qual foi prolatado o Acórdão 2.139/2022-TCU-Plenário, no seguinte sentido:

[...]

VISTO, relatado e discutido este acompanhamento dos atos relacionados à proposta apresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A. à Agência Nacional de Transportes Terrestres com o intuito de transferência do controle acionário e de celebração de termo de ajustamento de conduta no âmbito da concessão da BR-163/MT,

ACORDAM, os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. comunicar à Agência Nacional de Transportes Terrestres de que, considerando o escopo de análise deste processo, **este Tribunal não vislumbra óbice à celebração do TAC** objeto deste acompanhamento, a ser possivelmente celebrado com a Concessionária Rota do Oeste S.A., **sem prejuízo de dar ciência de impropriedades e expedir recomendações a seguir;**

9.2. dar ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres acerca das **seguintes impropriedades** identificadas no processo administrativo e na minuta de TAC objeto deste acompanhamento:

9.2.1. a **cláusula 3.1, vi, da minuta de TAC**, em que a agência se obriga a suspender a aplicação de determinações proferidas por este Tribunal, **não encontra respaldo no ordenamento jurídico e pode ensejar a sanção de responsáveis**, com fundamento no art. 58, incisos IV e VII, da Lei 8.443/1992;

9.2.2. a **caracterização da insolvência iminente** da concessionária **não foi formalmente fundamentada** a fim de permitir a transferência do controle, de acordo com a cláusula 25.1 do contrato de concessão;

9.2.3. **não foi realizada a análise da capacidade econômico-financeira do novo controlador**, necessária para a assunção do serviço, segundo requisitos a serem definidos pela Agência, conforme o art. 27, § 1º, inciso I, da Lei 8.987/1995, os arts. 29 e 30 da Lei 10.233/2001 e o art. 16, inciso II, da Resolução-ANTT 5.927/2021;

9.3. **recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a conveniência e oportunidade de:**

9.3.1. realizar estudos a fim de desenvolver **metodologia** para a quantificação do impacto da entrada em operação de **novas ferrovias na demanda das concessões existentes;**

9.3.2. **aprimorar a cláusula 8.2.** da minuta de TAC de forma a criar incentivos efetivos para a manutenção de um nível de execução de investimentos acumulado suficiente para o adimplemento do TAC;

9.3.3. obter o **compromisso de que a MT Participações e Projetos S.A. irá aplicar** o eventual ganho obtido com a **venda de sua participação acionária na Concessionária Rota do Oeste S.A. em investimentos em rodovias do estado do Mato Grosso;**

9.4. encaminhar cópia desta deliberação à Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso e ao Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso.

[...] (grifos acrescentados)

2.10. Importante destacar que, no voto condutor do Acórdão, o Relator destacou a relevância e o ineditismo do caso, em especial pelo interesse do próprio estado do Mato Grosso de solucionar as pendências que envolvem o Contrato de Concessão da CRO, mediante a assunção do controle societário da Concessionária pela MT Participações e Projetos S.A. (MT-PAR), sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta.

2.11. Além disso, defendeu a urgência de apreciação da matéria em razão de a solução alternativa à celebração do TAC ser a relicitação, já qualificada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimento – PPI, e cujo Termo Aditivo deverá ser celebrado até o dia 5/10/2022, por força do Decreto 11.122/2022.

2.12. Apresentou os pontos levantados pela SeinfraRodoviaAviação na sua instrução técnica e entendeu que deveriam ser vistos *cum granis salis*, tendo em vista o fato de o Governo do estado e Mato Grosso deter 99,99% das ações da MT-PAR e, por isso, sua atuação, assim como a ANTT, são pautadas pela supremacia e pela indisponibilidade do interesse público. Não bastasse isso, o atual controlador da concessionária, além de sair do negócio sem qualquer retorno sobre o capital investido, não poderá ingressar novamente no quadro societário da Sociedade de Propósito Específico.

2.13. Diante desses elementos e aliado ao disposto no art. 26 da LINDB, entendeu que a Agência detém maior margem de liberdade para definir a estratégia negocial na celebração do TAC.

2.14. Dessa forma, argumentou que o TAC, precisamente por sua flexibilidade, apresenta-se como a estrutura capaz de oferecer às partes a melhor alternativa para a realização do interesse público. Além disso, apresentou os seguintes esclarecimentos:

- É possível a celebração de Termo Aditivo que contemple a alteração excepcional da alocação de riscos do contrato para contemplar impactos decorrentes da operação de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida. Ressalvou a necessidade de que a Agência deixe claro como identificará o nexo de causalidade entre a alteração do fluxo de veículos e operação da nova ferrovia. Todavia, aduziu que isso não seria um óbice à celebração do TAC, já que a apuração desse impacto se dará em momento posterior.
- É possível a celebração de Termo Aditivo que contemple a prorrogação do contrato de concessão por mais 5 anos, caso seja adimplido integralmente o TAC;

- A MT-PAR não precisa apresentar a mesma qualificação econômico-financeira exigida dos licitantes no edital de licitação. Todavia, a Agência deve fazer a análise da capacidade da nova controladora como condição para a transferência de controle societário;
- A cláusula 8.2 da minuta de TAC, que trata de uma das hipóteses de rescisão do Ajuste, merece ser aprimorada, de modo a gerar incentivos críveis à sua correta implementação;
- Não viu óbices à transação realizadas entre as partes, em que, de um lado, a Agência extingue os passivos regulatórios, caso o TAC seja adimplido, e a CRO, de outro lado, renuncia ao procedimento arbitral;
- Recomenda à ANTT que preveja no TAC compromisso da MT-PAR de reverter o eventual ganho obtido com a venda de sua participação acionária na concessionária para investimento em rodovias do estado;
- A cláusula do TAC que trata da suspensão dos processos do TCU ou de seus efeitos merece ser excluída, deixando que a análise dos impactos do Ajustes seja realizada pontualmente pelos respectivos relatores; e
- Há necessidade de caracterização da insolvência iminente da CRO para formalização da transferência do controle societário, conforme cláusula 25.1 do Contrato de Concessão. Contudo, como a transferência não é um requisito para a celebração do TAC, mas uma condição para sua eficácia, a Agência poderia celebrar o TAC, sem prejuízo dessa análise em momento posterior.

Das manifestações técnicas e jurídicas após a decisão do TCU

2.15. Após ter sido prolatado o Acórdão 2.139/2022-TCU-Plenário, a Surod exarou a Nota Técnica 6316/2022/CIPRO/GERER/SUROD/DIR (SEI 615449), fazendo um apanhado das manifestações das áreas técnicas e jurídicas contidas nos autos, que apontavam que os documentos atinentes ao TAC foram devidamente analisados:

[...]

5.11. Dentro deste contexto, verifica-se que, após o encaminhamento, pela Diretoria Davi Barreto, dos autos a essa SUROD para análise do pedido de transferência de controle societário da concessionária e da minuta de TAC Plano de Ação, esta Superintendência, por meio da **NOTA TÉCNICA SEI N° 5745/2022/SUROD/DIR (SEI 296012)**, em detida análise da proposta de TAC, entendeu que, preliminarmente, **"não foram encontrados elementos que comprometessem a proposta de maneira a rejeitá-la"**, nos seguintes termos, na parte que importa à presente análise:

[...]

5.13. No que diz respeito ao **"Anexo A - Obrigações (inexecuções contratuais) objeto do TAC - GEFOP"**, o despacho GEFOP 13297014 analisou as inexecuções contratuais, objeto da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta - obrigações previstas no TAC.

5.14. Quanto ao **"Anexo B - Cronograma de execução dos investimentos"**, a **NOTA TÉCNICA SEI N° 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI 297736)** analisou o cronograma de obras apresentado. Em linhas gerais há concordância com o cronograma apresentado, entretanto foram apresentadas algumas considerações a serem feitas.

5.15. No que se refere ao **"Anexo C - Fator D calculado e excedente tarifário em razão da cautelar"**, a **NOTA TÉCNICA SEI N° 5744/2022/GEGER/SUROD/DIR (SEI 295803)**, complementada pela **NOTA TÉCNICA SEI N° 6188/2022/GEGER/SUROD/DIR (SEI 362257)**, apurou a receita arrecadada a maior pela concessionária em face da Decisão Judicial liminar contida no Processo Judicial n° 1019784-14.2019.4.01.0000, chegando a excedente tarifário de R\$ 753.125.210,01, a preços de julho de 2022.

5.16. Em referência ao **"Anexo D - Processos sancionadores em curso"**, o Despacho CIPRO 13295641 analisou o anexo D quanto ao passivo de penalidades cujo saneamento ora se pretende promover e para realização de consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT, tendo entendido na ocasião que o quantitativo de processos, bem como seus valores são condizentes com a realidade.

5.17. No que concerne ao **"Anexo E - Nova tabela de Fator D para as obrigações do TAC"**, a **NOTA TÉCNICA SEI N° 6017/2022/GEGER/SUCON/DIR (SEI 470806)**, a partir das reprogramações das intervenções obrigatórias, conforme cronograma constante da **NOTA TÉCNICA - ANTT 5749 (SEI n° 13297736)**, e dada a repactuação dos termos objetivada a partir da proposta de TAC, apresentou o recálculo dos fatores de desconto de reequilíbrio para que reflitam as proporções dos dispêndios esperados conforme novo cronograma.

5.18. Com relação ao **"Anexo F - Quadro de multas moratórias para cada item do cronograma de execução do TAC"**, o Despacho GEFOP 13297029 analisou o quadro com a previsão e multas moratórias para cada item do cronograma de execução do TAC.

5.19. Relativamente ao **"Anexo G - Obrigações a serem cumpridas antes de nova troca de controle"**, a **NOTA TÉCNICA SEI N° 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI 297736)** analisou o cronograma de obras apresentado, sendo reproduzido o mesmo cronograma proposto no anexo B até o 3° ano de TAC, mantendo assim a análise realizada, considerando que tem execução necessária até o 3° Ano de concessão o que consta no cronograma.

5.20. Quanto ao **"Anexo H - Demonstrativo de não distribuição de dividendos para acionistas"**, consta do Anexo I - Proposta (12897106), a pasta 'Anexo H - Demonstrativo de não distribuição de dividendos', que contém Declaração por meio da qual a OTP Rodovias S.A. afirma **"não ter havido, durante toda a vigência do Contrato de Concessão, qualquer distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio para este acionista"**. A esse respeito informa-se que as informações constantes das Demonstrações Financeiras Auditadas, publicadas pela CRO entre 2014 e 2021, não reportam em nenhuma de suas peças - BP, DFC, DRE, DMPL - , nem tampouco nos relatórios da administração e notas explicativas, o pagamento de dividendos e/ou juros sobre capital próprio aos acionistas.

5.21. Finalmente, no tocante ao **"Anexo I - Níveis de manutenção e conservação que serão praticados nos denominados trechos DNIT, distintos do PER"**, a **NOTA TÉCNICA SEI N° 5859/2022/GECON/SUROD/DIR (13390687)** analisou o referido anexo que trata da proposta para

a manutenção e conservação dos trechos ainda sob responsabilidade do DNIT não se apresentando ressalvas significativas à proposta de TAC no que se refere a tal ponto.

[...] (grifo acrescentado)

2.16. Ademais, a Surod avaliou os ajustes decorrentes das orientações contidas na decisão da Corte de Contas, juntando aos autos as minutas de TAC e seus Anexos (SEI 1362997e SEI 13629974):

[...]

5.27. Nesse sentido, verifica-se que o TCU, na data de 28/09/2022, no âmbito do **TC 019.064/2022-5**, que trata do acompanhamento dos atos relacionados à proposta apresentada à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT pela Concessionária Rota do Oeste S.A (CRO) com intuito de transferência de controle acionário e de celebração do Termo de Ajustamento de Conduta no âmbito da Concessão da BR-163/MT, proferiu **acórdão favorável à proposta de TAC**.

[...]

5.29. Ainda sobre o assunto, verifica-se que no referido voto o eminente **Relator Bruno Dantas** **fixou algumas recomendações, sendo necessária a adequação de algumas cláusulas da minuta de TAC**, conforme a seguir:

Cláusula 3.1 - alterar o item "vi" para que conste a seguinte redação: "requerer ao Tribunal de Contas da União a autorização para a ANTT suspender, durante todo o período de execução do TAC, impactos econômico-financeiros decorrentes de determinações já exaradas ou ainda a ser proferidas nos Processos TC nº 032.830/2016-5 e 023.217/2015-4 e a respectiva autorização também para extinguir tais impactos após o efetivo cumprimento do TAC";

Cláusula 4.2: adicionar o item "v" com a redação: "o acolhimento, pelo Tribunal de Contas da União, dos requerimentos formulados pela ANTT, previstos no item vi da Cláusula Terceira.

Cláusula 4.4: adicionar o item "v" com a seguinte redação: "a previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na Concessionária Rota do Oeste S.A., em futura troca de controle, será aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso."

Cláusula 7.2: alterar a redação para: "A rescisão antecipada do TAC, na forma da cláusula oitava, implicará na aplicação de multa compensatória à CONCESSIONÁRIA no montante correspondente a 1% do valor de referência indicado na cláusula 10.1."

Cláusula 8.1: incluir a redação do inciso vi nos seguintes moldes: "vi. não realização dos aportes para integralização de capital da CONCESSIONÁRIA previstos na cláusula 2.1 (x), dentro dos respectivos prazos."

Cláusula 8.2: ajustar a redação nos seguintes termos: "Para os efeitos do inciso (i) da subcláusula 8.1 acima, considera-se inadimplemento o descumprimento, por 2 (dois) anos consecutivos, superior a 50% do total acumulado previsto no cronograma de execução, de acordo com os pesos estabelecidos na subcláusula 8.3, a ser aferido ao final de cada ano de execução do plano de trabalho.

5.30. **De mais a mais, verifica-se que a recomendação da Procuradoria que condicionou à celebração do ajuste ao aval do TCU restou cumprida, estando a Agência apta à tomada de decisão com segurança jurídica.**

[...] (grifos acrescentados)

2.17. Logo depois do posicionamento da Surod, a CRO protocolou nesta Agência o Ofício 4.885/2022 (SEI 13635570), apresentando, também em decorrência da decisão do TCU, nova minuta de TAC, na qual foram promovidas alterações nos seguintes pontos: itens vi, vii e viii da cláusula 3.1; Itens i, iv e v da cláusula 4.2; itens iv e v da cláusula 4.4; Cláusula 4.5; Cláusula 7.2; e Item iii da cláusula 8.1.

2.18. Embora a Superintendência não tenha se manifestado sobre as propostas de alteração sugeridas pela CRO, a PF/ANTT, ao analisar as alterações propostas pela área técnica em decorrência da decisão do TCU, também avaliou as da CRO que não haviam sido contempladas pela Surod. Os principais pontos contidos na Nota 01033/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13642401), integralmente acolhida pelo Despacho de Aprovação 00226/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 13642405), são estes:

- Após a remessa dos autos à PF/ANTT, por meio da Nota Técnica 6316/2022/CIPRO/GERER/SUROD/DIR, a Concessionária protocolou na Agência o Ofício 4.885/2022, promovendo novos ajustes a serem incorporados no TAC. Dessa foram, a Procuradoria se viu diante de duas versões distintas de minuta de TAC;
- Quanto às alterações incorporadas pela Surod na minuta de TAC, decorrentes da decisão do TCU, a Procuradoria não apresentou qualquer objeção;
- Quando às alterações sugeridas pela CRO, a Procuradoria notou que a versão apresentada pela Surod não conta com a total concordância da CRO, que busca ver acolhidas novas proposições.
- Não há óbices ao acolhimento das seguintes propostas da CRO:
 - acréscimo nos "considerandos" da menção ao Acórdão nº 2139/2022 - Plenário;
 - referência à necessidade de que a anuência prévia da ANTT à transferência do controle acionário se dê mediante do encerramento do rito de governança das partes envolvidas na transação; e
 - menção à infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso ao invés de rodovias naquele Estado.
- Não merecem ser acolhidas as seguintes propostas da CRO:
 - exclusão de uma das hipóteses de rescisão antecipada (por descumprimento parcial em razão do qual a obrigação se torne inútil ou impossível) do item 8.1, haja vista que se trata de reprodução de dispositivo da Resolução nº 5.823, de 2018;

- inserção de dispositivo que exige a CONCESSIONÁRIA, no momento da apresentação das novas garantias mencionadas na cláusula segunda, de todas as apólices e garantias oferecidas anteriormente pela CONCESSIONÁRIA, ficando desde logo elidida e renunciada a execução total ou parcial de qualquer delas por parte da ANTT (item viii do 3.1). A justificativa é que se trata uma inovação que, até então, não foi discutida e não é o momento oportuno para novas discussões, seja pela urgência na celebração do TAC, seja pelo fato de que tal alteração se daria à revelia do que foi acordado com o TCU.
- Ainda não foi promovida a análise final da ANTT acerca da anuência à transferência de controle acionário da concessionária, razão pela qual as recomendações contidas nos itens 9.2.2 e 9.2.3 do Acórdão do TCU deverão ser realizadas em momento posterior; e
- A recomendação contida no item 9.3.1 do TCU também deverá ser realizada em momento posterior, muito provavelmente antes da celebração do termo aditivo a que se obrigou firmar em um ano do início de eficácia do TAC.

2.19. Ressalte-se que, após essa análise, a Concessionária protocolou também o Ofício 4.887/2022 (SEI13650280), apresentando alterações nos Anexos da proposta de TAC, e fazendo a ressalva, quanto ao Anexo E, de que *"a inclusão da extensão de 21,9km do Contorno de Rondonópolis na planilha do EVTEA, base para cálculo do Fator D, não implica em concordância da CRO quanto a mecânica de reequilíbrio pelo aumento da extensão contratual deste investimento"*.

2.20. A Surod, por sua vez, emitiu o Despacho (SEI13650162), sugerindo algumas alterações na minuta de TAC e reanalisando todos os Anexos que o integram. Quanto à minuta de TAC, as alterações foram as seguintes: (i) adequação da redação da cláusula 7.2 para fazer constar o percentual da multa compensatória de 5% em caso de rescisão antecipada, compatibilizando a cláusula com o disposto no § 6º do art. 11 da Resolução 5.823/2018; e (ii) adequação do valor de referência do TAC constante na cláusula 10.1, em consonância com o art. 12 da Resolução.

2.21. Já com relação aos Anexos A, B e G, foram feitos os seguintes ajustes pontuais:

[...]

ANEXO A

No que diz respeito aos itens referentes à Frente de Serviços Operacionais da Rodovia observou-se divergência em relação ao prazo proposto para implantação de 2 (duas) estações repetidoras, no qual a GECON em sua NOTA TÉCNICA SEINº 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (Sei nº 13297736) propôs a execução das mesmas até o 2º ano de TAC.

Já a CRO em seu Ofício 4887/2022 (SEI nº 13650280) informou que realizará a implantação das repetidoras restantes no 29º ano concessão. Entende-se que houve um equívoco na última revisão, **mantendo-se o prazo proposto anteriormente de execução até o 2º Ano** (No Anexo B, as mesmas estão previstas para serem executadas no 2º ano de TAC).

ANEXOS B E G

Diamantes

A CRO não levou em consideração as alterações propostas na tabela constante no parágrafo 19 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (Sei nº 13297736) em relação aos kms propostos para os Diamantes ID-20, 21, 23, 25, 26, 27 e 28 os quais não foram alterados nos Anexos B – Cronograma de Execução e G - OBRIGAÇÕES A SEREM CUMPRIDAS ANTES DA TROCA DE CONTROLE.

No entanto, considerando o que foi observado no parágrafo 17 quanto ao prazo de 6 meses para definição de realocação de dispositivos, estas alterações de km podem ser realizadas no mesmo momento.

Esta redefinição também incluirá o ponto destacado no item i) do parágrafo 19, sobre a adequação do Diamante implantado no km 77.

Passarelas

Conforme parágrafo 19, item j), da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (Sei nº 13297736), a GECON propôs incluir no cronograma a Passarela ID-09, km 124+200, localizada em Rondonópolis, pois a mesma ainda não está concluída, considerando sua execução no 1º ano de TAC.

A CRO não incluiu a supracitada passarela no cronograma proposto em seus Anexos B – Cronograma de Execução e G - OBRIGAÇÕES A SEREM CUMPRIDAS ANTES DA TROCA DE CONTROLE. No Anexo A, este dispositivo encontra-se na Tabela 08 - Passarelas (pág. 15).

Trombetas

Conforme parágrafo 19, item h), da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (Sei nº 13297736), a GECON informou que a obrigação de implantação da Trombeta ID-04 do km 112,5 foi retirada do PER durante a 2ª RO e 5ª RE da tarifa básica de pedágio, aprovada pela Resolução nº 5.411, de 31/08/2017, portanto não deveria ser considerada.

A CRO manteve a execução do dispositivo para o 7º ano de TAC em seu Anexo B – Cronograma de Execução. No Anexo A, este dispositivo já havia sido retirado da Tabela 09 – Interconexão tipo Trombeta (pg. 15).

OBRAS DE MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO - "ESTOQUE DE OBRAS"

Conforme parágrafo 21, da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5749/2022/GECON/SUROD/DIR (Sei nº 13297736), a GECON informou que *"como o TAC não trata de obrigações não vencidas, entendemos que não devem ser incluídas obras do estoque de melhorias nesse instrumento, mas ressaltamos que a obrigação permanece conforme previsto originalmente no contrato."* A CRO manteve as obras de Manutenção de Nível de Serviço em seu Anexo B – Cronograma de Execução.

[...] (grifos do original)

2.22. Quanto à ressalva feita pela CRO quanto ao Anexo E, a Surod mencionou que os valores estão de acordo com a Nota Técnica 6017/2022/GEMEF/SUCON/DIR e, em relação a ressalva feita pela Concessionária em sua missiva, defendeu *"que o fator calculado parte de premissas de extensão presentes no EVTEA original, visando unicamente o estabelecimento de valores paramétricos de fator D, por quilômetro, para esse tipo de investimento"*. Desse modo, concluiu que o cálculo não tem como

objetivo a discussão de reequilíbrio acerca de mudanças sobre o investimento em específico.

2.23. No que tange a esse ponto, creio que tal ressalva também não é cabível pelo fato de o TAC ter caráter consensual e, por isso, a sua assinatura implica em concordância de seus termos por ambas as partes.

Conclusão

2.24. Diante de todo o exposto, **embora a proposta não seja perfeitamente compatível com as disposições da Resolução 5.823/2018 e da Portaria 24/2021, tendo em vista as peculiaridades do caso concreto, há embasamento jurídico para que seja adotada pela Agência.**

2.25. A condicionante apresentada pela Procuradoria, no sentido de que a proposta deveria ser aprovada pelo TCU e pelo Ministério da Infraestrutura, foi devidamente observada pela Agência. No que tange às recomendações da Corte de Contas, todas aquelas que deveriam ser observadas para que o TAC fosse assinado a tempo foram analisadas e incorporadas à minuta, sem prejuízo, evidentemente, do atendimento, no momento oportuno, das demais recomendações.

2.26. Especificamente quanto às contidas nos itens 9.2.2 (caracterização da insolvência iminente da Concessionária) e 9.2.3 (análise da capacidade econômico-financeira do novo controlador) do Acórdão, consta na Nota Técnica 6316/2022/CIPRO/GERER/SUOD/DIR e na Nota 01033/2022/PF-ANTT/PGF/AGU que a análise do requerimento de transferência de controle societário ainda não foi concluída. Dessa forma, como a transferência se trata de uma condição de eficácia do TAC e não de sua assinatura, a apreciação pela Diretoria Colegiada, neste momento, ficará adstrita aos termos do Ajuste.

2.27. Ademais, acolho integralmente a análise da Procuradoria quanto às sugestões de ajuste na minuta do TAC feitas pela CRO no Ofício 4.885/2022. Por isso, fiz os devidos ajustes na minuta, de modo a contemplar as modificações acatadas.

2.28. Entendo também adequada a análise que a Surod fez das recomendações contidas na análise preliminar que eu havia feito no Despacho (SEI 12908320), bem como do Ofício 4.887/2022 apresentado pela CRO.

2.29. Por fim, fiz um pequeno ajuste na minuta de TAC, para atualizar o representante da Agência e os da Concessionária.

COMPARAÇÃO ENTRE A PROPOSTA ANTERIOR E A ATUAL PROPOSTA DE TAC

2.30. No Processo Administrativo 50500.027628/2021-22 estavam sendo discutidas duas propostas de TAC: uma proposta de TAC Plano de Ação, objetivando o restabelecimento do adimplemento contratual, e uma proposta de TAC Multas, objetivando a reversão à modicidade tarifária dos processos administrativos sancionadores não transitados em julgado. No âmbito desses autos, houve intensa discussão com as áreas técnicas da ANTT, com a concessionária e potenciais investidores, assim como com a sociedade do estado do Mato Grosso sobre a proposta de retomada das obras vis-à-vis as opções de extinção contratual (relicitação e caducidade).

2.31. Nesse sentido, a Agência desenvolveu análise de impacto regulatório sobre as alternativas de solução, discuti os termos jurídicos e condições de reprogramação das obras com a concessionária, participou de discussões com grupos de investidores interessados na assunção do controle de concessão e submeteu todo o processo a um intenso processo de participação e controle social, que incluiu audiência pública realizada em Cuiabá (realizada na sede da OAB-MT no dia 16/8/2021), com a participação do Governador do Estado, dos Ministros da Infraestrutura e da Advocacia-Geral da União, da bancada parlamentar federal e estadual, de prefeitos e lideranças da sociedade civil organizada. Todas as manifestações foram unânimes na urgência em se retomar os investimentos na rodovia e na preferência por uma solução de repactuação contratual frente a outras alternativas de extinção da concessão e consequente nova licitação do ativo.

2.32. No que pese o amplo apoio social e o esforço técnico da Agência, não foi possível concretizar a transferência de controle e o TAC naquela oportunidade, tendo sido o processo sobrestado e dado continuidade ao processo de extinção contratual por devolução amigável.

2.33. A principal razão da frustração da solução de mercado para a concessão foi a falta de atratividade financeira do contrato para os grupos de investidores à época interessados, em função principalmente do expressivo passivo regulatório em discussão arbitral (multas e fator D acumulado); grande quantidade de investimentos a serem realizados em curto espaço de tempo (4 anos^[5]), atraindo desafios financeiros e operacionais; necessidade de prazo adicional de contrato para amortização de novo financiamento; e risco envolvido de perda de receitas em função de nova ferrovia impulsionadas pelo marco de autorizações ferroviárias.

2.34. Nesse sentido, a nova proposta busca solucionar as causas de frustração das negociações anteriores, trazendo maior sustentabilidade financeira para o projeto, ao mesmo tempo que traz um comprometimento substancial do novo acionista para com a concessão.

2.35. Na nova proposta, há apenas um TAC Plano de Ação, que engloba os processos administrativos sancionadores não transitados em julgado. Ela contém 8 anexos, a saber:

- Anexo A - Obrigações (inexecuções contratuais) objeto do TAC;
- Anexo B - Cronograma de execução dos investimentos;
- Anexo C - Fator D calculado e excedente tarifário em razão da cautelar;
- Anexo D - Processos sancionadores em curso;

- Anexo E - Nova tabela de Fator D para as obrigações do TAC;
- Anexo F - Quadro de multas moratórias para cada item do cronograma de execução do TAC;
- Anexo G - Obrigações a serem cumpridas antes de nova troca de controle;
- Anexo H - Demonstrativo de não distribuição de dividendos para acionistas; e
- Anexo I - Níveis de manutenção e conservação que serão praticados nos trechos DNIT.

2.36. A seguir, segue quadro comparativo entre a proposta antiga e a que está sendo apreciada por esta Diretoria Colegiada:

Quadro 1: Comparativo entre as propostas de TAC

Partes do TAC	Proposta antiga	Proposta atual
Objeto	A primeira versão do TAC Plano de Ação previa como objeto apenas a correção pela Concessionária dos descumprimentos previsto no seu Anexo A.	Na nova versão, além de prever a correção, também são objeto a correção de eventuais pendências junto à ANTT referentes aos Processos Administrativos 50500.037037/2021-63 e 50500.080982/2021-85, abertos em decorrência do Processo TCU nº 032.830/2016-5; Processo Administrativo 50500.031721/2022-12, aberto em decorrência do Processo TCU nº 023.217/2015-4; e Processo Administrativo 50500.100621/2021-62, aberto em decorrência do Processo TCU nº 034.032/2017-7. Além disso, a resolução dos pleitos e pretensões entre as partes e a viabilização da anuência prévia pela ANTT à transferência do controle acionário à MT PAR. No caso da resolução dos pleitos e pretensões entre as partes, pelo lado da ANTT, está sendo proposta a extinção do passivo regulatório (Anexo C), e, pelo lado da Concessionária, a renúncia às pretensões do Procedimento Arbitral CCI 23960/GSS/PFF.
Obrigações da Concessionária	A primeira versão do TAC Plano de Ação estava prevendo um prazo de até 4 anos para o saneamento das inexecuções contratuais, a necessidade de apresentação à ANTT de plano de trabalho, relatórios de andamento das obrigações e demais informações eventualmente solicitadas, bem como a comprovação de contratação de garantia ou de complementação da garantia de execução contratual existente, caso fosse necessário.	Na versão atual, está-se propondo um prazo de 8 anos para o saneamento das inexecuções contratuais, a manutenção das demais exigências já previstas na versão anterior do TAC, a renúncia integral às pretensões judiciais e arbitral referentes a penalidades aplicadas pela Agência e processos sancionadores em curso, bem como do Procedimento Arbitral CCI 23960/GSS/PFF. Além disso, a Concessionária se compromete a aplicar, com recursos de capital próprio da nova acionista, para assegurar a imediata retomada dos investimentos, o valor de R\$1.200.000.000,00 (um bilhão e duzentos milhões de reais), de acordo com o seguinte fluxo financeiro: R\$ 520.000.000,00 (quinhentos e vinte milhões de reais) em até trinta dias contados da efetiva troca de controle); R\$ 170.000.000,00 (cento e setenta milhões de reais) no ano de 2023; e R\$ 510.000.000,00 (quinhentos e dez milhões de reais) no ano de 2024. No que tange às obrigações previstas no Anexo I quanto ao "Trecho 174" e ao "Trecho Serra da Caixa Furada", propõe a assunção pela Concessionária, em caráter de exceção, das obrigações, que ficará responsável, nos termos do contrato de concessão, pelos riscos relativos a eventos de instabilidade geológica ocorridos após a assunção do Trecho Serra da Caixa Furada até o limite de 20% dos valores das intervenções corretivas necessárias, ficando alocado ao Poder Concedente os custos remanescentes.
Obrigações da ANTT	Na primeira versão do TAC, não havia previsão de obrigações para a ANTT.	Com a versão nova, passaram a ser de obrigação da ANTT: anuir com a troca de controle acionário da Concessionária, desde que atendidas as normas legais e regulamentares; suspender os processos administrativos sancionadores em curso ou cujo fato gerador seja anterior à eficácia do TAC, com a suspensão do prazo prescricional; extinguir os passivos regulatórios relacionados no Anexo C e os processos administrativos sancionadores em curso contidos no Anexo D, caso cumpridas as condições avençadas no TAC; promover, em até 60 dias, da assinatura do TAC, todos os reajustes e revisões anuais pendentes, cujos efeitos serão implementados na 8ª Revisão Ordinária; preservar o atual patamar tarifário, acrescido do reajuste do IPCA acumulado, como tarifa mínima necessária para o início do cumprimento do TAC; requerer ao TCU autorização para a suspensão, durante todo o período de execução do TAC, de eventuais impactos econômico-financeiros decorrentes de determinações já exaradas

		ou ainda a ser proferidas nos Processos TC nº 032.830/2016-5 e 023.217/2015-4; e noticiar o TCU sobre o resultado final da verificação do cumprimento integral do TAC, requerendo a extinção dos Processos TCU nº 032.830/2016-5 e 023.217/2015-4 e os efeitos decorrentes.
Efeitos do TAC Plano de Ação	<p>Na primeira versão do TAC, ficou estabelecido que o instrumento não alcançava as demais obrigações contratuais não abrangidas por seu objeto. Além disso, ficou definido, como condição de sua eficácia, a celebração do TAC Multas, cujo objeto, em síntese, era a reversão à modicidade tarifária dos valores das penalidades pecuniárias aplicadas e não transitadas em julgado na esfera administrativa, que totalizavam R\$ 224.078.876,40 (duzentos e vinte e quatro milhões, setenta e oito mil oitocentos e setenta e seis reais e quarenta centavos), na data-base de 30/9/2021.</p> <p>Ademais, com o início de sua eficácia, previu-se a suspensão do trâmite do processo de declaração de caducidade (50500.321614/2019-88), não alcançando o curso dos demais processos administrativos sancionadores já instaurados que não estivessem abrangidos pelo TAC Multas.</p>	<p>Na nova versão, manteve-se a delimitação de alcance do TAC em relação às obrigações contratuais, a anuência da ANTT à transferência do controle societário como condição de eficácia do Termo e a regra de suspensão do processo de caducidade, após o início de sua eficácia. Adicionou-se, como condição de eficácia do TAC, a manutenção do atual patamar tarifário reajustado; o aporte de, no mínimo, de R\$ 520.000.000,00 (quinhentos e vinte milhões de reais) pela MT PAR, para retomada imediata dos investimentos pela MT PAR; o saneamento dos passivos da CRO perante os atuais credores, com recursos diretamente da nova acionista; e o acolhimento pelo TCU dos requerimentos de suspensão de eventuais impactos econômico-financeiros decorrentes de determinações já exaradas ou ainda a ser proferidas nos Processos TC nº 032.830/2016-5 e 023.217/2015-4.</p> <p>Além disso, ficou determinada também a imediata suspensão dos processos administrativos sancionadores em curso, da aplicação do Fator D apurado e, dentro do prazo de um ano, deverá ser celebrado entre as partes um termo aditivo que contemple: a prorrogação do contrato por 5 anos, caso seja cumprido integralmente as condições do TAC; a alocação de riscos relativo a eventuais impactos de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida, sendo que serão suportados pelo Poder Concedente quando gerarem alteração superior a 5% do fluxo de veículos, tendo ainda como referência a média móvel dos 5 anos anteriores ao fato gerador; a obrigação de nova troca de controle acionário, após o cumprimento integral do Plano de Ataque contido no Anexo G; a vedação de a antiga controladora, suas subsidiárias ou empresas de que participe como acionista volte a compor o quadro de acionistas da concessão; e a previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na CRO, em futura troca de controle, seja aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso.</p>
Acompanhamento e Fiscalização	<p>Na primeira versão do TAC, o plano de trabalho deveria conter escala de tempo mensal, cujos percentuais de execução seriam consolidados pela Agência semestralmente e, caso não cumpridos, poderia ensejar a rescisão do TAC.</p> <p>Ademais, a Agência não poderia lavrar novos autos de infração ou aplicar novas multas contratuais em razão do descumprimento das obrigações contidas no objeto do TAC, tampouco abrir novo processo de caducidade, ficando suspenso o processo que já havia sido aberto pela Agência.</p> <p>Por fim, havia a previsão de que, até a data de início das obras pactuadas no PAC, a concessionária deveria comprovar a disponibilidade de recursos, seja na forma de recursos próprios (equity), seja na forma de financiamento de longo prazo (Project finance).</p>	<p>Na nova versão, o plano de trabalho será anual, devendo a Concessionária apresentar plano de trabalho, cuja escala de tempo será trimestral e percentual de execução semestral, devendo a Agência avaliar seu cumprimento anualmente. Além disso, suprimiu-se a necessidade de comprovação de disponibilidade de recurso, visto que a controladora já entrará com um aporte (<i>equity</i>) de um bilhão de reais. Manteve-se também a regra de que a Agência não poderá lavrar novos autos de infração ou aplicar novas multas contratuais em razão do descumprimento das obrigações contidas no objeto do TAC, ressalvada evidentemente a aplicação das multas e das medidas previstas nesse instrumento. Ademais, não poderá abrir novo processo de caducidade, ficando suspenso o processo que já havia sido aberto pela Agência.</p>
Dos efeitos da mora e do descumprimento do TAC	<p>Tanto na versão anterior quanto na nova versão do TAC, previu-se que, no caso de mora ou de descumprimento das obrigações do TAC, a ANTT poderá, alternativa ou cumulativamente, aplicar multa; rescindir antecipadamente o TAC ou instaurar processo de caducidade ou dar continuidade ao já aberto. Quanto a esta última hipótese, a Concessionária prescinde do período de cura, previsto no § 3º do</p>	<p>Tanto na versão anterior quanto na nova versão do TAC, previu-se que, no caso de mora ou de descumprimento das obrigações do TAC, a ANTT poderá, alternativa ou cumulativamente, aplicar multa; rescindir antecipadamente o TAC ou instaurar processo de caducidade ou dar continuidade ao já aberto. Quanto a esta última hipótese, a Concessionária prescinde do período de cura, previsto no § 3º do art. 38 da Lei 8.987/1995.</p>

	art. 38 da Lei 8.987/1995.	
Das multas aplicáveis em razão da mora e do inadimplemento	Na versão anterior do TAC, as multas moratórias seriam aquelas fixadas no contrato de concessão. No caso de rescisão antecipada, seria aplicada à concessionária uma multa compensatória no valor de referência do TAC. Além disso, o instrumento previa multa compensatória, caso fosse constatado descumprimento do TAC após o encerramento de seu prazo de vigência, variando de 5% a 15% do valor de referência, a depender do percentual de inexecução identificado.	Na nova versão, está-se prevendo, no Anexo F, o valor das multas moratórias, bem como foi realizada a redução da multa compensatória para o percentual de 5% do valor de referência. Além disso, foi suprimida a multa compensatória no caso de identificação de descumprimento do TAC após o seu encerramento.
Da rescisão antecipada do TAC por descumprimento	Na versão anterior, a rescisão antecipada do TAC se daria nas seguintes hipóteses: (i) inadimplemento das obrigações assumidas quanto ao tempo, ao lugar ou à forma convencionados; (ii) descumprimento parcial em razão do qual a obrigação se torne inútil ou impossível; (iii) não apresentação e manutenção de garantia de execução do presente TAC; (iv) não pagamento de eventuais multas moratórias aplicadas; (v) não apresentação de pedido de alteração de controle societário no prazo de 60 (sessenta) dias; e (vi) não apresentação de plano de trabalho. No caso da hipótese contida no item (i), considerava-se inadimplemento o descumprimento superior a 50% do total previsto no cronograma semestral em qualquer uma das frentes de serviços no primeiro ano ou o descumprimento superior a 30% do estabelecido no acumulado do cronograma do TAC na avaliação de qualquer uma das frentes de serviços nos anos subsequentes.	Na nova versão, suprimiram-se as penalidades previstas nos itens (v) e (vi), e acrescentaram-se as seguintes hipóteses: atraso superior à metade do prazo estabelecido para o cumprimento da respectiva obrigação por 2 anos consecutivos; e não realização dos aportes para integralização de capital da Concessionária dentro dos respectivos prazos. Além disso, adequaram-se as hipóteses de configuração de inadimplemento contratual à nova forma de acompanhamento e fiscalização (de semestral para anual) e ajustaram-se a configuração do inadimplemento, a ser aferido anualmente: descumprimento, por dois anos consecutivos, superior a 50% do total acumulado previsto no cronograma de execução. O percentual de cumprimento será ponderado, considerando peso de 60% para obras da frente de ampliação de capacidade e melhorias, 30% para obras da frente de recuperação/manutenção e 10% para obras da frente de serviços operacionais.
Encerramento do TAC	A primeira versão do TAC previa que, após o termo final do TAC, a ANTT constituiria comissão para apurar o cumprimento das obrigações, a qual elaboraria relatório preliminar e o enviaria à Concessionária se manifestar no prazo de 15 dias. Findo esse prazo, com ou sem manifestação da Concessionária, seria então elaborado relatório final, o qual seria enviado à Diretoria Colegiada, após a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT. O relatório final poderia propor à Diretoria Colegiada, no caso de atestado o descumprimento: (i) a abertura ou continuidade do processo de caducidade e, alternativa ou cumulativamente, a aplicação de multa compensatória.	Na nova versão, foi fixado o prazo de 60 dias para a constituição da Comissão. Também foi proposto o aumento no prazo para envio do relatório preliminar à Concessionária, de 15 para 60 dias. Ademais, fixou-se um percentual de 40%, no mínimo, de descumprimento para abertura de processo de caducidade. Por fim, acrescentou-se que, uma vez atestado o cumprimento do TAC, ocorrerá a extinção dos passivos regulatórios indicados no Anexo D e dos processos sancionadores listados no Anexo C. O percentual de cumprimento das obrigações observará os pesos mencionados na cláusula anterior.
Valor de referência do TAC	Na versão anterior do TAC, o valor de referência do TAC era de R\$ 2.994.000.000,00 (dois bilhões, novecentos e noventa e quatro milhões de reais), tendo como base os valores previstos no EVTEA levado a leilão, com data base de setembro/2021.	Na versão atual do TAC, o valor de referência do TAC é de R\$ 3.397.551.086,91 (três bilhões, trezentos e noventa e sete milhões, quinhentos e cinquenta e um mil oitenta e seis reais e noventa e um centavos), tendo como base os valores previstos no EVTEA levado a leilão, com data base de agosto/2022.
Riscos	Na versão anterior, previu-se que a execução do TAC deveria observar a alocação de riscos prevista no contrato de concessão.	Na nova versão, manteve-se essa obrigação, ressaltando a obrigação do compartilhamento de risco decorrente de eventuais impactos de operação de novas ferrovias concorrente com a rodovia concedida, a ser incluído no contrato mediante termo aditivo, no prazo de um ano, a contar da celebração

		do TAC.
Revisões e Reajustes tarifários	<p>Na versão anterior do TAC, a ANTT deveria realizar, durante a vigência do instrumento, os reajustes e revisões, não resultando impactos sobre a tarifa: (i) aplicação do Fator D relativo às obrigações integrantes do seu Anexo A; (ii) a diferença de receita arrecadada a maior em razão da tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF; (iii) o pagamento das multas pactuadas no âmbito do TAC Multas, a serem revertidas à modicidade tarifária após a vigência do TAC Plano de Ação; e (iv) aplicação de mecanismo para recomposição de equilíbrio econômico-financeiro (FCM - Fluxo de Caixa Marginal) referente a temas que estejam resguardados pela tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF.</p> <p>No caso dos efeitos econômicos e financeiros decorrentes dos eventos descritos nos itens (i) a (iii), eles seriam aferidos anualmente e ficariam contemplados no saldo da Conta C, cujo saldo seria aplicado, de maneira parcelada até o final do contrato de concessão, na primeira revisão ordinária com data-base subsequente ao fim da vigência do TAC. Já no caso do item (iv), os efeitos seriam aferidos integralmente nessa mesma revisão ordinária.</p> <p>Da mesma forma, os créditos que viessem a ser reconhecidos em Sentença Arbitral em favor da concessionária no âmbito do procedimento arbitral nº CCI 23960/GSS/PFF seriam considerados na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao cumprimento do TAC Plano de Ação, mediante a aplicação do Fator C.</p> <p>Por fim, no caso de rescisão antecipada, essa versão previa que o saldo da Conta C poderia ser aplicado pela ANTT no Fator C e, no caso de extinção antecipada do contrato de concessão, no desconto de eventual indenização devida à concessionária.</p>	<p>Na nova versão do TAC, manteve-se a obrigação de a ANTT realizar, durante a sua vigência, os reajustes e revisões, não resultando impactos sobre a tarifa: (i) aplicação do Fator D relativo às obrigações não cumpridas até o momento da assinatura do TAC; e (ii) a diferença de receita arrecadada a maior em razão da tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF.</p> <p>Os passivos regulatórios indicados no Anexo C serão, da mesma forma que na redação original, acrescidos à Conta C, porém, caso sejam cumpridas as condições avençadas no TAC, serão extintos.</p> <p>No caso de rescisão antecipada ou no caso de descumprimento do TAC, os valores serão descontados na revisão tarifária imediatamente subsequente e, no caso de extinção antecipada do contrato de concessão, no desconto de eventual indenização devida à concessionária.</p>
Das garantias	<p>Na versão anterior, havia a previsão de que a Concessionária deveria dispor de garantia no valor de R\$449.100.000,00 (quatrocentos e quarenta e nove milhões e cem mil reais), a ser renovada anualmente, para assegurar o pagamento de multa por descumprimento do TAC não quitadas no prazo de 30 dias, a qual poderia ser dispensada, caso a Garantia de Execução prevista na Cláusula 12ª do Contrato de Concessão fosse suficiente para cobrir o valor de referência e obrigações do TAC.</p>	<p>Na nova versão, passou a constar apenas que, após a efetiva troca do controle acionário, a concessionária continuará obrigada a manter a Garantia de Execução prevista na Cláusula 12ª do Contrato de Concessão, a qual deverá ser renovada anualmente.</p>
	<p>Na versão anterior do TAC, com a entrada em vigor do instrumento, a concessionária renunciava expressamente: (i) eventual parte da tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI</p>	<p>Na nova versão, a Concessionária passa a renunciar,</p>

<p>Do procedimento arbitral 23960/GSS/PFF</p>	<p>procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF, que limitasse a atuação da ANTT em relação ao objeto do TAC; (ii) o pleito previsto no item I.2, subitem i (alteração das condições de financiamento) da Ordem Processual nº 6 do procedimento arbitral; e (iii) à pretensão de discutir judicialmente ou em sede de arbitragem os valores estabelecidos no TAC e a serem contabilizados na Conta C. Ademais, as partes concordavam quanto ao não cabimento de honorários advocatícios sucumbenciais no âmbito do procedimento arbitral.</p>	<p>de forma definitiva e irrevogável, a todas as pretensões formuladas no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF, ressalvadas vantagens decorrentes de pleitos setoriais eventualmente reconhecidos pela própria ANTT, no futuro, de forma geral. Por fim, compromete-se a requerer no Tribunal a extinção do processo com resolução do mérito, arcando de forma exclusiva e integral com as custas e honorários decorrentes do procedimento, desde que não superiores a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).</p>
<p>Publicação</p>	<p>Tanto a versão anterior quanto a atual preveem que o TAC entrará em vigor na data de sua assinatura e deverá ser publicado, na íntegra, no sítio eletrônico da ANTT e, sob a forma de extrato, no Diário Oficial da União. Ademais, a Concessionária deverá manter publicado, no seu sítio eletrônico, o inteiro teor do TAC, durante o período de sua vigência, e a decisão da ANTT quanto ao seu cumprimento, pelo período de 12 meses após deliberação final da Diretoria Colegiada.</p>	<p>Tanto a versão anterior quanto a atual preveem que o TAC entrará em vigor na data de sua assinatura e deverá ser publicado, na íntegra, no sítio eletrônico da ANTT e, sob a forma de extrato, no Diário Oficial da União. Ademais, a Concessionária deverá manter publicado, no seu sítio eletrônico, o inteiro teor do TAC, durante o período de sua vigência, e a decisão da ANTT quanto ao seu cumprimento, pelo período de 12 meses após deliberação final da Diretoria Colegiada.</p>

2.37. Como se pode notar, as principais mudanças entre a primeira versão do TAC e a versão que está sendo proposta são estas:

- Ampliação do prazo de 4 para 8 anos para saneamento das inexecuções contratuais;
- Aporte de *equity* de cerca de R\$ 1,2 bilhão (um bilhão e duzentos milhões de reais) pela nova controladora;
- Assunção, em caráter de exceção, das obrigações previstas no Anexo I quanto ao “Trecho 174” e ao “Trecho Serra da Caixa Furada”, observado, neste último caso, a responsabilidade da Concessionária de riscos relativos a eventos de instabilidade geológica ocorridos após a assunção até o limite de 20% dos valores das intervenções corretivas necessárias, ficando ao Poder Concedente os custos remanescentes;
- Suspensão dos processos administrativos sancionadores em curso ou cujo fato gerador seja anterior à eficácia deste instrumento, com a suspensão do prazo prescricional, e, caso cumpridas as condições avançadas no TAC, extinção dos processos;
- Extinção do passivo regulatório, caso haja o cumprimento integral do TAC;
- Renúncia, de forma definitiva e irrevogável, a todas as pretensões formuladas no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF; e
- Celebração entre as partes, dentro do prazo de um ano, de um termo aditivo que contemple:
 - a prorrogação do contrato por 5 anos, caso sejam cumpridas integralmente as condições do TAC;
 - a alocação de riscos relativo a eventuais impactos de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida;
 - a obrigação de nova troca de controle acionário, após o cumprimento integral do Plano de Ataque contido no Anexo G;
 - a vedação de a antiga controladora, suas subsidiárias ou empresas de que participe como acionista volte a compor o quadro de acionistas da concessão; e
 - a previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na CRO, em futura troca de controle, seja aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso.

2.38. Observa-se que a lógica da nova proposta é a preservação da continuidade do serviço público, com retomada imediata das obras, substituindo o atual controlador da concessionária – que deverá sair do negócio sem qualquer retorno sobre o capital investido – por parceiro privado com capacidade financeira para suportar os vultosos investimentos que se fazem necessários nessa importante rodovia.

2.39. A seguir, entendo oportuno tecer alguns comentários sobre a pertinência das mudanças ora propostas.

ANÁLISE DAS MUDANÇAS PROPOSTAS

Da ampliação do prazo para o saneamento dos inadimplementos

2.40. A ampliação do prazo de 4 para 8 anos para o saneamento das inexecuções se faz necessária, dada a dificuldade apresentada pela concessionária de encontrar um futuro acionista disposto a aceitar o TAC naquelas condições.

2.41. O prazo inicialmente fixado foi considerado muito curto para a concretização de todos os investimentos necessários, notadamente as obras de ampliação de capacidade, haja vista que comprometeria significativamente o tráfego da rodovia e, conseqüentemente, o transporte dos produtos agropecuários.

2.42. Note que, entre outros investimentos, serão necessários 336,2 km de duplicação. Ou seja, em um cenário de 4 anos, o ritmo de execução necessário seria de cerca de 84 km/ano, muito superior ao exigido nos últimos projetos modelados pela Agência – a exemplo da ViaSul (14 km/ano), Ecovias do Cerrado (22 km/ano); Ecovias do Araguaia (45 km/ano no 1º ciclo e 38 km/ano no 2º ciclo) e CCR Rio/SP (24 km/ano). Já em um cenário de 8 anos, o ritmo de implantação das duplicações seria de 42 km/ano, ainda desafiador, no entanto mais próximo dos referenciais das concessões da chamada 4ª Etapa do Procrofe.

2.43. Além disso, a vultuosidade desses investimentos demanda a concessão de um prazo maior com vistas a possibilitar a diluição de seus custos no fluxo de caixa do projeto, de forma a permitir sua viabilidade econômico-financeira mantendo o mesmo nível tarifário.

2.44. É inegável que o grande deságio ofertado à época do leilão pela atual controladora (hoje uma das mais módicas do Procrofe) somado ao atraso na execução dos investimentos e ao notório aumento de custos de insumos e de custo de capital tornam inviável a execução do projeto nas mesmas condições previstas originalmente.

2.45. A execução do programa de investimentos originalmente previstos, seja por meio de uma repactuação contratual, seja por meio de novo processo licitatório, invariavelmente demandará diluição no cronograma de obras e aumento do nível tarifário.

2.46. Conclui-se, portanto, que a proposta de ampliação de prazo de 4 para 8 anos mostra-se conveniente e oportuna, na medida que se revelou como condição *sine qua non* para a sustentabilidade financeira do projeto e para a viabilidade técnico-operacional na implementação física das obras ante o grande fluxo de veículos pesados na rodovia.

2.47. Importante mencionar que, se por um lado está a se propor a extensão do prazo das obras, por outro busca-se também com o TAC a correta identificação e pactuação da ordem de prioridade das intervenções no sistema rodoviário.

2.48. Ou seja, enquanto o PER original deixava ao critério do parceiro privado a escolha da ordem de implementação das obras de ampliação de capacidade e melhorias – o que gerava incentivos perversos na priorização dos investimentos –, o TAC busca corrigir essa falha na medida em que estabelece um Plano de Ação de cumprimento obrigatório, com obras priorizadas de acordo com as necessidades reais da rodovia, com foco nos segmentos de maior tráfego e maior índice de acidentes (vide Anexo B).

2.49. Além disso, o TAC também fixou pesos para fins de definição de percentual de cumprimento das obrigações, atribuindo maior peso às obras da frente de ampliação de capacidade e melhorias (60%), depois para as obras da frente de recuperação/manutenção (30%) e, por fim, para as obras da frente de serviços operacionais (10%).

2.50. Importante mencionar que o normativo que regulamenta a pactuação de termos de ajustamento de conduta (Resolução 5.823/2018) foi alterada pela Resolução 5.988/2022, a qual incluiu no art. 11º daquela Resolução, dispositivo que possibilita que o prazo do TAC seja superior a 4 anos, conforme se observa abaixo:

Art. 11. O TAC conterá, sem prejuízo de outras cláusulas específicas a cada ajuste:

[...]

§ 7º Quando o TAC tratar de obras de infraestrutura, seu cronograma de execução poderá ser superior a 4 (quatro) anos, observada a proporcionalidade com o período restante do contrato de concessão, devendo ainda ser considerado o porte e a complexidade das intervenções e sua entrega antes dos 5 (cinco) anos finais do contrato, salvo na hipótese de atraso ao qual a concessionária não deu causa, por decisão da Diretoria Colegiada da ANTT.

2.51. Ressalte-se que todos os requisitos apresentados acima foram preenchidos no caso concreto, haja vista que constam no TAC obras de investimento, o prazo é proporcional ao tempo ao período restante do contrato de concessão, ao porte e à complexidade das intervenções e elas serão entregues antes dos 5 anos finais do contrato.

Das condições de saída do atual controlador e de entrada do novo controlador

2.52. A proposta em análise prevê que a atual controladora da CRO, Odebrecht TransPort – OTP, será substituída pela MT PAR, entidade com maior aptidão para reestruturar economicamente a concessão e executar os investimentos pendentes, conforme esquematizado nas figuras a seguir:

Figura 3: Situação atual da concessão

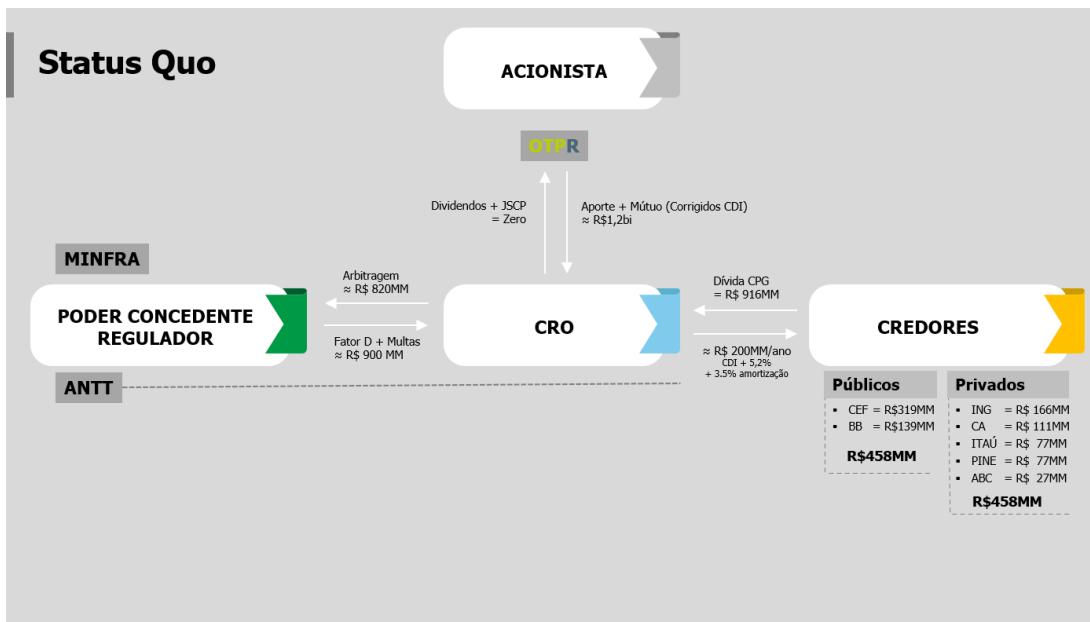
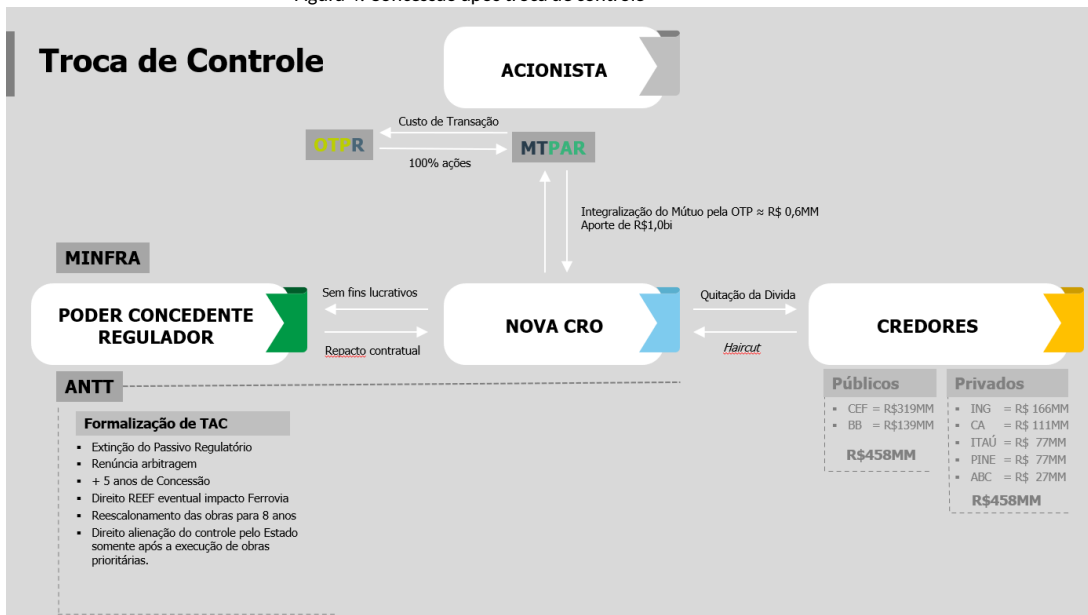


Figura 4: Concessão após troca de controle



2.53. É importante destacar que o acionista atual, além de nunca ter recebido lucros ou juros sobre capital próprio ao longo do projeto, deverá sair da concessão sem fazer jus a qualquer retorno sobre todo o valor aportado (capital próprio ou mútuo), que hoje totaliza cerca de R\$ 1,2 bilhão.

2.54. Adicionalmente, será exigido a renúncia total ao pleito arbitral em curso, assim como a vedação à futura participação do atual grupo controlador na concessão.

2.55. Fica, assim, demonstrada a primeira premissa que justifica a troca de controle: a ausência de qualquer ganho financeiro da OTP, penalizando o *equity* pelos prejuízos causados na concessão.

2.56. Já do lado do novo entrante, a exigência de aporte adicional de mais de R\$ 1 bilhão em caixa demonstra o compromisso dos novos sócios com o sucesso da concessão, dando fôlego financeiro à concessionária para que restabeleça de maneira imediata as principais obras que buscam garantir segurança de trafegabilidade aos usuários.

2.57. Para fins de comparação, a valor aportado é mais do que cinco vezes maior do que foi exigido para assinatura do contrato original (R\$ 179 milhões), e quase três vezes todo o capital social integralizado até hoje (R\$ 363 milhões).

2.58. Nesse sentido, parece também evidente a segunda premissa que justifica a troca de controle: firme compromisso do novo acionista com a concessão e expectativa realista de disponibilidade financeira para retomada das obras em curto período de tempo.

Da extinção do passivo regulatório e da renúncia à arbitragem

2.59. Também está prevista na proposta ora apresentada a suspensão dos processos administrativos sancionadores em curso e, no caso de adimplemento integral do TAC, a extinção deles e do passivo regulatório hoje existente. Adicionalmente, é prevista a renúncia integral ao Procedimento Arbitral CCI 23960/GSS/PPF.

2.60. De início, é importante esclarecer que o TAC tem como fundamento o caráter negocial na relação entre as partes, de modo que ambas as partes devem realizar concessões recíprocas até chegarem no consenso.

2.61. Nesse sentido, na primeira versão do TAC que chegou a ser apreciada pela Diretoria Colegiada da ANTT, a Concessionária estava renunciando apenas o pleito previsto no item 1.2, subitem i (alteração das condições de financiamento) da Ordem Processual 6 do procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF e a eventual decisão que viesse porventura impedir a execução das medidas previstas no TAC, como a aplicação da caducidade da concessão, de multas moratórias e compensatórias e de descontos tarifários. Em compensação, a Agência estava apenas diferindo para após o término do TAC os efeitos relacionados aos passivos regulatórios e à reversão para modicidade tarifária dos valores referentes aos processos administrativos sancionadores em curso.

2.62. Foi constatado que as dificuldades reais de implementação da proposta inicial eram duas: (i) a mera suspensão do passivo regulatório, da ordem de R\$ 900 milhões, compromete a viabilidade econômico-financeira do projeto, na medida em que o valor, corrigido por IPCA+WACC, ao ser descontado nas tarifas futuras, reduz a geração de caixa de forma significativa, inviabilizando o financiamento do projeto; e (ii) o intenso litígio gerado pelo procedimento arbitral não se extingue, trazendo riscos futuros para a modicidade tarifária.

2.63. Buscou-se, então, com a nova proposta, solucionar os problemas supramencionados, de forma que a Concessionária esteja disposta a renunciar às pretensões do procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF como um todo, de maneira irrevogável e irretroatável, e, em contrapartida e apenas se o TAC for integralmente adimplido, a Agência extinga os passivos regulatórios e os processos administrativos sancionadores em curso.

2.64. Comparando uma com a outra, a nova proposta parece ser mais vantajosa para a Agência, para a Concessionária e para os usuários da rodovia.

2.65. A renúncia integral às pretensões formuladas no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF restabelecerá a gestão contratual por parte da Agência, de modo a permitir que os reajustes e as revisões tarifárias, após a conclusão do TAC, reflitam os serviços que estão sendo prestados e que os eventuais inadimplementos sejam corrigidos por meio de processos sancionadores e, em último caso, pela extinção antecipada do contrato. Além disso, elimina-se o risco de que a decisão arbitral permita a permanência do atual controlador e exija que o Poder Concedente promova o reequilíbrio do contrato, afetando diretamente as tarifas pagas pelos usuários.

2.66. Talvez possa-se cogitar que a Agência estaria favorecendo o parceiro privado e renunciando à sua competência fiscalizatória, ao extinguir os descontos de reequilíbrio (Fator D) e os processos administrativos sancionadores em curso. Na verdade, é exatamente o contrário: a proposta pune o investidor atual, favorece o usuário e permite a retomada integral do poder fiscalizador da ANTT.

2.67. De acordo com a nova proposta, a OTP deverá sair da concessão sem qualquer retorno sobre o capital investido (pune-se o *equity* de quem geriu mal a concessão), ao mesmo tempo que a extinção dos passivos somente ocorrerá caso o novo controlador honre integralmente com as condições avançadas no TAC (preserva-se o interesse do usuário, na medida que traz incentivos claros para a execução do TAC pelo novo controlador).

2.68. Destarte, ao transferir o controle societário à MT PAR sem a compensação pelo aporte realizado mediante a integralização de capital pelos contratos de mútuo, com a assunção da nova controladora, os recursos que seriam destinados a esse fim poderão ser utilizados na negociação da quitação dos empréstimos atrasados com desconto (*haircut*) e na execução das obrigações pactuadas.

2.69. Importante também não perder de vista que, ao passo que a Agência extingue o passivo regulatório e os processos administrativos sancionadores em curso (condicionado ao cumprimento integral do TAC), a Concessionária também renuncia a suas pretensões perante o juízo arbitral (de forma incondicional e irretroatável). Num balanço geral, a CRO estaria renunciando a aproximadamente R\$ 820 milhões, ao passo que a Agência, a aproximadamente R\$ 900 milhões. Portanto, há, em grande medida, um equilíbrio nas negociações.

2.70. Ainda sobre a extinção dos passivos regulatórios, é primordial ter em mente as consequências práticas dos diferentes cenários – manutenção do *status quo* e repactuação mediante transferência de controle – nas expectativas de reequilíbrio dos passivos regulatórios e recolhimento de multas, assim como no bem-estar do usuário.

2.71. No primeiro cenário – em que não é pactuado o TAC proposto – a concessão será extinta após a relicitação amigável (hipótese mais provável) ou após a decretação de caducidade.

2.72. Os valores atualmente devidos – reequilíbrio por fator D não aplicado em função da decisão arbitral e multas não transitadas em julgado – não retornarão à concessão, mas serão descontados do valor de indenização, caso não haja impedimento arbitral/judicial (fator D) e já tenha ocorrido trânsito em julgado (multas). Eventuais saldos remanescentes de passivos para com o Poder Concedente terão que ser cobrados de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE “falida”, cujo principal ativo será o direito às receitas de uma concessão que foi extinta. Ou seja, não se pode perder de vista, ao se tratar de uma concessão em crise, que é muito baixa a probabilidade de retorno aos usuários da rodovia dos R\$ 900 milhões em passivos e multas.

2.73. Já do ponto de vista do bem-estar do usuário, o cenário de extinção do contrato tem o condão de permitir a retomada das obras somente após nova licitação e assunção do trecho por novo concessionário. Trata-se de uma solução de médio prazo: aproximadamente 3 a 4 anos para que possa retomar os investimentos em aplicação de capacidade.

2.74. Já no segundo cenário – transferência de controle com pactuação do TAC proposto – a

concessão permanece vigente até o advento do termo contratual.

2.75. Os passivos regulatórios e multas são sobrestados e, caso haja adimplemento do TAC – são extintos. Na hipótese de descumprimento das novas obrigações, todo o valor sobrestado passa a ser exigível (sem qualquer impedimento arbitral) e é descontado da indenização eventualmente devida por bens reversíveis. Ou seja, na pior das hipóteses, retorna-se à situação original, com a diferença de que a SPE recebeu um aporte de mais de R\$ 1 bilhão e todos os passivos e multas são plenamente exigíveis.

2.76. O Quadro a seguir sintetiza os pontos positivos e negativos que demonstram o racional da escolha do TAC como melhor alternativa regulatória.

Quadro 2: Análise de cenários para escolha regulatória

Critérios para tomada de decisão da ANTT	Extinção do contrato (cenário 1)	TAC (cenário 2)
Viabilidade da cobrança pelo Poder Concedente de passivos e multas da concessionária	-	+
Eliminação de riscos à modicidade e custos devido ao processo arbitral	-	+
Retomada imediata das obras e saneamentos dos inadimplementos contratuais	-	+
Melhoria imediata do serviço e preservação da segurança dos usuários	-	+

2.77. Conclui-se, portanto, que a opção por extinguir os passivos regulatório e multas, após o cumprimento integral do TAC, é a solução que melhor atende ao interesse público, na medida em que não traz nenhum risco adicional ao Poder Concedente e, ao mesmo tempo, permite a continuidade da concessão com a retomada imediata das obras, em nítido benefício aos usuários e à sociedade.

Das alterações no contrato

2.78. O instrumento em análise propõe a assinatura de um termo aditivo que contemple, dentre outras questões, (i) a prorrogação do contrato por 5 anos, caso sejam cumpridas integralmente as condições do TAC; e (ii) o compartilhamento de riscos relativo a eventuais impactos de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida; (iii) a obrigação de nova troca de controle acionário, após o cumprimento integral do Plano de Ataque; (iv) a vedação de a antiga controladora, suas subsidiárias ou empresas de que participe como acionista volte a compor o quadro de acionistas da concessão; e (v) a previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na CRO, em futura troca de controle, seja aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso.

2.79. Quanto à celebração de termo aditivo com a Concessionária, como já discutido, tendo já transcorrido aproximadamente oito anos de execução contratual sem que parcela substancial dos investimentos pactuados tenha sido realizada, há obstáculos à reestruturação do negócio ante o menor tempo para amortização dos investimentos. Assim, com a mudança do controle societário e o aporte de *equity*, é razoável, como contrapartida, que, no caso de cumprimento das obrigações estabelecidas no TAC, seja prorrogado o contrato por mais 5 anos, de forma a permitir a amortização dos investimentos necessários e a obtenção de financiamento de longo prazo.

2.80. No caso da alocação de risco relativo a eventuais impactos de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida, conforme consta no Despacho (SEI12908320), apresentei o seguinte raciocínio jurídico para defender a mudança:

[...]

75. No caso da alocação de risco relativo a eventuais impactos de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida, a cláusula vigésima primeira do contrato de concessão contém um rol exemplificativo de riscos atribuídos ao concessionário (subcláusula 21.1) e um rol taxativo de riscos assumidos pelo Poder Concedente (21.2), de modo que, nos termos da subcláusula 21.1, salvo os riscos conferidos ao Poder Concedente, todos os demais são de responsabilidade da concessionária:

[...]

76. Dessa forma, o contrato é taxativo ao isentar a concessionária da responsabilidade pela implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio que não existissem e que não estivessem previstos, não alocando ao Poder Concedente o risco relacionado à implementação de novas rotas ferroviárias, de modo que, por dedução lógica, estaria a cargo da Concessionária.

77. Não parece, contudo, uma interpretação razoável supor que a redação da subcláusula 21.2.6 tenha inserido no âmbito dos riscos assumidos pela concessionária a concorrência com outros modais cuja criação não estava prevista à época da apresentação da proposta na licitação. Fernando Vernalha Guimarães⁶ ensina que o princípio fundamental a nortear a partilha de riscos nos contratos de concessão é o princípio da eficiência. De acordo com o autor, é fundamental que o risco seja o mais detalhado possível e atribuído de acordo com a capacidade de seu gerenciamento, como se observa no trecho abaixo:

[...]

Ao impor uma alocação eficiente de riscos em contratos concessionários, a Lei n. 11.079/2004 impôs ao gestor público o dever de observância a certas premissas econômicas.

A primeira delas relaciona-se ao grau de detalhamento e exatidão de riscos, como já pincelado acima. **Quanto maior a especificidade de cada risco, melhor será o conhecimento das partes acerca dos eventos hábeis a interferir na execução do contrato. Esse mapeamento detalhado dos riscos concorre para reduzir a insegurança dos ofertantes, minorando custos de transação e ampliando, por esse ângulo, a eficiência da contratação.** É claro que, como já afirmado acima, existem limites de cognoscibilidade, de

racionalidade e mesmo de conveniência econômica a calibrar o nível de detalhamento dos riscos (uma vez que, para além de certo nível de detalhamento, e a considerar a natureza e a dimensão do contrato, os estudos de riscos passam a incrementar sobremaneira os custos de transação). De todo modo, é importante que se persiga um catálogo minucioso e detalhado dos riscos, classificando-os e alocando-os à responsabilidade parcial ou plena de cada parte.

Essa alocação - e aqui reside a segunda premissa econômica fundamental - deverá considerar a aptidão de cada parte para melhor gerenciar o risco. Isso significa imputar a responsabilidade de cada risco àquela parte que tem aptidão para se prevenir dos riscos a custos mais baixos do que a outra ou para minorar os prejuízos na hipótese de materialização dos riscos. Se cada risco for alocado àquela parte com melhores condições para exercer a prevenção do risco ou a contenção de seus prejuízos num cenário de sua materialização, o resultado será a redução do somatório de custos envolvidos na contratação. Essa redução de custos por efeito de uma alocação racional de riscos concorre para a eficiência do contrato.

É claro que **para responder por determinado risco o concessionário terá provisionado em sua proposta (apresentado no âmbito da licitação) os custos correspondentes.** Como regra, essa precificação considera a probabilidade de ocorrência do risco e as despesas necessárias para fazer frente à sua materialização. Quanto menores as condições de prevenção, maior será a probabilidade de ocorrência do risco. Além disso, quanto maior for a expertise e a qualificação da parte para lidar com as consequências da materialização do risco, menores serão os custos provisionados para tanto.

Daí que um aspecto relevante a guiar a alocação dos riscos está em verificar a parte que detém maior controle sobre o risco. A parte que possui maior controle sobre o risco é naturalmente a parte que conseguirá gerenciá-lo a um custo mais baixo do que a outra. Além disso, a alocação do risco à parte com menores condições para fazê-lo acabará por expô-la ao risco de condutas oportunistas da outra parte. Faz sentido, por exemplo, que os riscos de construção (atinentes, por exemplo, à variação dos custos de materiais, ao seu desgaste precoce, assim como às falhas das metodologias construtivas) sejam atribuídos ao concessionário, pois assim se lhe gera incentivo a que persiga qualidade mais exigente para a execução da obra. Já se esses riscos estiverem alocados ao poder concedente, o concessionário não terá incentivo para sua prevenção, pois será aquele que arcará com os prejuízos derivados do risco de problemas construtivos, abrindo-se a porta para comportamento oportunista de sua parte.

[...] (grifo acrescentado)

78. A alocação de riscos contida no contrato de concessão buscou atingir essas premissas econômicas, visto que elencou, de maneira detalhada, os riscos assumidos pela concessionária e pelo Poder Concedente, alocando à concessionária, como regra geral, o risco de demanda, por considerá-la mais capaz de gerenciar esse risco, mas admitindo exceções, por entender que nem sempre esse risco pode ser controlado total ou parcialmente pelo concessionário, como é o caso do atraso de entrega das obras do DNIT (subcláusula 21.2.8), manifestações sociais e/ou públicas (subcláusula 21.2.1), decisão judicial, arbitral ou administrativa que impeça a cobrança da tarifa (subcláusula 21.2.2), caso fortuito ou força maior que não possa ser segurado (subcláusula 21.2.4), criação de novas rotas rodoviárias livres de pagamento de pedágio (subcláusula 21.2.6), fato do príncipe ou fato da administração (subcláusula 21.2.21), dentre outras. No entanto, dada a complexidade do objeto do contrato de concessão e seu longo tempo de vigência, é praticamente impossível conseguir arrolar *ex ante* todos os riscos, razão pela qual, quando há essa omissão, deve-se utilizar a Teoria das Áreas Ordinária e Extraordinária, como se observa no Parecer nº 261/2020/CONJUR/MINFRA/CGU/AGU:

[...]

30. Por conseguinte, **é preferível que haja uma alocação de riscos o mais exaustiva possível ex ante**, por ocasião da elaboração da minuta de contrato que acompanhará o respectivo edital de licitação, **evitando assim** que a distribuição dos riscos do empreendimento **ocorra ex post** mediante um processo judicial e com base em premissas eminentemente jurídicas. **A adequada distribuição de riscos entre concedente e concessionário é fundamental para assegurar a qualidade e estabilidade do serviço prestado diante da miríade de eventos que podem impactar o empreendimento.**

[...]

32. Como bem sintetiza Maurício Portugal Ribeiro, "a função do sistema de equilíbrio econômico-financeiro é o cumprimento permanente da matriz de riscos contratual". No mesmo sentido, Fernando Vernalha Guimarães explica que "a tutela da equação econômico-financeira do contrato de concessão ou de PPP visa a proteger tão somente a alocação de riscos contratada; ou melhor: o conteúdo econômico da matriz de riscos contratada". **Ao estabelecer sua proposta por ocasião da licitação, presume-se que o concessionário levou em conta os riscos associados ao projeto, conforme a alocação prevista no instrumento convocatório. Então, para decidir sobre qualquer pedido de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro é imprescindível avaliar inicialmente a matriz de riscos do contrato.**

33. **Mas, na falta de disposição contratual explícita ou implícita em sentido contrário, aplica-se a teoria das áreas ordinária e extraordinária. Portanto, salvo disposição contratual diversa, apenas a concretização de evento relacionado à área extraordinária que abale a equação econômico-financeira do contrato pode ser tida como causa geradora do direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro original.** [...]

[...]

40. Por conseguinte, pode-se afirmar que os concessionários de infraestrutura de transportes, aí também compreendidos os arrendatários de instalações portuárias, têm direito ao reequilíbrio de seus contratos quando ocorrerem eventos supervenientes à apresentação de suas propostas cujo risco tenha sido alocado ao poder concedente e que tenham impactado de forma significativa suas receitas ou despesas. **Em regra, o concessionário assume os riscos ordinários do negócio, enquanto o poder público retém os riscos extraordinários para si. Porém, nada impede que os contratos estabeleçam uma divisão de riscos diferente.**

[...] (grifos acrescentados)

79. Dada a natureza do risco que estamos discutindo, qual seja, a implantação de ferrovia adjacente à rodovia concedida, não parece ter sido alocado ao concessionário, pois é melhor gerenciado e controlado pelo Poder Concedente e surgiu em decorrência de inflexão normativa no marco regulatório das ferrovias, que começou sua discussão em 2018, com o Projeto de Lei do Senado n. 261, de autoria do Senador José Serra (PSDB/SP), ou seja, quatro anos após a assinatura do contrato de concessão, e acabou culminando, no âmbito do estado do Mato Grosso, com a publicação da Lei Complementar n. 685, de 25/2/2021, e, no âmbito federal, com a

publicação da Medida Provisória n. 1.065, em 30 de agosto de 2021, que criou o Programa de Autorizações Ferroviárias - PRO Trilhos, e, posteriormente, com a Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021, que estabeleceu a Lei das Ferrovias. Portanto, trata-se de um risco não contratado com a Concessionária à época da licitação.

80. O art. 175 da Constituição Federal estabelece que o contrato de concessão e de permissão para prestação de serviços públicos tem caráter especial. Isso se deve ao fato de possuir algumas peculiaridades em relação aos contratos administrativos em geral, como, por exemplo, a complexidade de seu objeto, os longos prazos de vigência e a complexidade do equilíbrio econômico-financeiro.

81. Nos contratos de concessão rodoviários, como é o caso em análise, o contrato possui um conjunto amplo de objetivos, como a recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade. O contrato possui vigência de 30 anos e é natural que, ao longo desse período, as atividades necessárias para a realização desses objetivos possam variar, seja pela mudança dos aglomerados urbanos, seja pelo convívio do contrato com agentes públicos e governos diversos. Não bastasse isso, além do equilíbrio econômico-financeiro envolver mais variáveis que um contrato administrativo comum, como possui um longo tempo de sua duração, está mais suscetível a eventos imprevisíveis que possam desequilibrar a equação econômico-financeira, como foi o caso da pandemia da COVID-19.

82. Diante de todos esses elementos, impera como uma característica típica dos contratos de concessão a sua mutabilidade ao longo do tempo, haja vista serem naturalmente dotados de lacunas em razão da impossibilidade de as partes anteverem todas as ocorrências supervenientes e fatos extraordinários que possam ocorrer ao longo da execução contratual e as suas respectivas proporções. No entanto, essa liberdade de modificação das disposições contratuais não é ilimitada, pois não é possível que ocorra a mudança na essência do objeto contratual, ao ponto de descaracterizá-lo e substituí-lo por outro diverso.

83. Nas lições de Luís Roberto Barroso⁷, as cláusulas contratuais podem ser classificadas em cláusulas contratuais propriamente ditas, que tratam da relação direta entre Poder Concedente e Concessionário, e as cláusulas de execução ou regulamentares, que disciplinam a prestação do serviço, inclusive no tocante a usuários, que não são parte da relação contratual, mas que se sujeitam às normas da concessão. De acordo com o autor, as cláusulas contratuais propriamente ditas vinculam especialmente disposições atinentes ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato e só podem ser alteradas de comum acordo com a concessionária. Já as cláusulas de execução ou regulamentares podem ser alteradas de maneira unilateral, em que o Poder Concedente faz uso de cláusulas exorbitantes, ou em comum acordo com a concessionária. Vale citar excerto do trabalho:

[...]

A primeira classificação relevante envolve as cláusulas do próprio contrato administrativo. A doutrina distingue - e a distinção decorre do próprio sistema normativo - entre cláusulas contratuais em sentido estrito ou propriamente contratuais e cláusulas de execução ou regulamentares. As **cláusulas contratuais propriamente ditas** são aquelas que veiculam o acordo essencial firmado entre as partes e dizem respeito, sobretudo, ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato e à remuneração devida ao contratado. Tais cláusulas **procuram proteger o particular e o sentido econômico do ajuste** ao qual ele aderiu e, por isso mesmo, **não podem ser modificadas unilateralmente pela Administração**.

As **cláusulas de execução ou regulamentares**, por seu turno, disciplinam o atendimento do interesse público que motivou a celebração do contrato, cuidando de seu **objeto e das formas específicas de sua execução**. Como já referido, **é nesse campo que se manifesta o regime público próprio dos contratos administrativos**, admitindo-se que a Administração altere tais cláusulas para adequá-las às necessidades mutáveis do interesse público. Essas **alterações podem ser unilaterais** - até mesmo contra a vontade do particular, dentro de certos limites - **ou consensuais**. Em qualquer caso, se tais alterações modificarem o equilíbrio econômico-financeiro do ajuste - ditado pelas cláusulas propriamente contratuais -, ele deverá ser restaurado por meio das compensações necessárias.

Esta, portanto, é uma primeira distinção relevante. As cláusulas propriamente contratuais não podem ser alteradas unilateralmente pela Administração Pública, salvo para reequilibrar a relação existente entre as partes. As cláusulas de execução, diversamente, podem sofrer alterações, pois se vinculam de forma direta ao atendimento do interesse público.

[...] (grifo acrescentado)

84. Analisando as cláusulas contratuais à luz dessa classificação doutrinária, parece-me que as cláusulas relativas à alocação de risco são cláusulas contratuais propriamente ditas, haja vista que fazem a repartição dos riscos entre o Poder Concedente e o Concessionário, de modo a proteger as partes no sentido econômico do ajuste, pois, nos termos da subcláusula 21.4 do contrato de concessão, *"a Concessionária não fará jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no Contrato venham a se materializar"*. Dessa forma, essa cláusula não poderia ser alterada unilateralmente pelo Poder Concedente, nada impedindo, contudo, o seu ajuste em comum acordo entre as partes do contrato, mormente para assegurar o reequilíbrio econômico-financeiro diante de um risco não contratado à época da licitação.

85. Nesse sentido, Fernando Vernalha Guimarães⁸ explica que:

[...]

[...] Como a aptidão e a capacidade das partes pode se alterar ao longo dos anos, inclusive pelo advento de mudanças no mercado securitário, **é perfeitamente adequado que as partes possam visitar a matriz de riscos originariamente contratada com vistas a rediscuti-la, e, eventualmente, modificá-la**. É claro que a **modificação dessa matriz dependerá de uma renegociação, fruto de um acordo entre as partes**, sendo inviável ao poder concedente pretender alterá-la unilateralmente após a formalização do contrato, uma vez que sua formação coincide com a própria equação econômico-financeira do contrato de concessão.

[...] (grifo acrescentado)

86. Dessa forma, levando em consideração que a mudança na legislação que possibilitou a autorização de uma ferrovia adjacente à rodovia concedida originou-se após a realização da licitação, bem como a possibilidade jurídica de alteração da alocação de risco mediante acordo entre as partes, a Agência entende razoável a alteração proposta. Importante ressaltar que o Poder Concedente não assumirá integralmente o ônus decorrente da perda de tráfego na rodovia em função da implantação da ferrovia, mas o compartilhará com a concessionária, de modo que cada parte assumirá uma parcela dele, o que torna a proposta mais aderente ao caráter negocial do TAC. Vale citar a cláusula que está sendo prevista no Termo Aditivo:

[...] (grifos do original)

2.81. Ressalte-se que a SeinfraRodoviaAviação, no âmbito do TC 019.064/2022-5, analisando a proposta de prorrogação contratual e de alteração de alocação de risco, entendeu que essas modificações, além de não terem embasamento legal, trazem risco moral ao Procofe, conforme trechos abaixo:

[...]

209. Dessa forma, **tem-se não ser possível a alteração da matriz de risco (risco de implantação de ferrovia) e nem a previsão de prorrogação de prazo dado a ausência de permissivo legal ou regulamentar.**

210. **Modificações no contrato dessa envergadura (com a alteração de alocação do maior risco contratual) além de modificações de posicionamento da ANTT sobre assuntos tão relevantes e sensíveis aos usuários e ao Brasil, em um curtíssimo prazo, representam um elevado risco moral a todo o programa de concessões de rodovias (PROCROFE) que pode, inclusive, contaminar todas as concessões em andamento no Brasil.**

[...] (grifo acrescentado)

2.82. No entanto, tal entendimento foi afastado pelo Ministro-Relator, ao entender que esse racional permite a alteração do contrato tão somente pelas peculiaridades do caso, notadamente a assunção do controle societário da Concessionária por uma Sociedade de Economia Mista do Governo do estado do Mato Grosso:

[...]

32. Feita a contextualização da matéria, **início minhas considerações afirmando que não teria dificuldades em acompanhar a proposta da unidade instrutora, caso a transferência do controle da concessão em análise estivesse destinada a uma empresa particular.**

33. **Todavia, a situação adquire contornos distintos quando se considera que a companhia que pretende assumir o controle da concessão da rodovia BR-163/MT é uma empresa controlada pelo poder público.** Segundo seu relatório de gestão, o governo do estado do Mato Grosso detém **99,99% das ações da MT-PAR** (disponível em <<https://www.mtpar.mt.gov.br/relatorio-de-gestao-e-balancoanual>>, acesso em 25/9/2022).

Da alocação dos riscos relacionados a novas ferrovias

[...]

73. É bem verdade que a alteração da matriz de riscos de um contrato tem o condão de alterar o seu equilíbrio econômico-financeiro. Por essa razão, **entendo que a alteração ora em análise encontraria óbices de ser realizada caso estivesse sendo negociada com um particular.**

74. **Todavia, considerando que a concessão será assumida pelo estado do Mato Grosso e que foi demonstrada a vantajosidade da solução proposta, resta plenamente atendido o interesse público a justificar a alteração excepcional da alocação de riscos do contrato, em perfeita consonância com as matrizes de risco adotadas nas concessões mais recentes.**

[...]

Da extensão do prazo

[...]

79. **Valem aqui as mesmas considerações que teci a respeito da alteração da alocação de riscos.** A extensão de prazo proposta é necessária para permitir a amortização dos vultosos investimentos que serão realizados, permitindo a financiabilidade e a sustentabilidade da atual concessão.

80. Já tendo sido demonstrado que o interesse público é atendido de forma mais eficiente com a continuidade da concessão, que será viabilizada por meio do aporte de R\$ 1,2 bilhão de recursos do estado do Mato Grosso, a solução negocial proposta, que contempla, dentre outras medidas, **a extensão do prazo contratual, mostra-se jurídica e proporcional.**

81. **Faço novamente a ressalva de que a condição específica deste TAC, que é celebrado entre duas entidades públicas, é elemento distintivo essencial para permitir alterações contratuais como essa em análise.** Isso porque a extensão do prazo da concessão também altera o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, não sendo possível concedê-la em benefício de um particular sem que esse tenha demonstrado os correspondentes encargos assumidos em contrapartida. No presente caso, todavia, o beneficiário é o próprio estado do Mato Grosso e, em última análise, os usuários da rodovia, que poderão ter viabilizada uma solução célere para uma concessão que se encontra em difícil situação e que é de vital importância para a sociedade e a economia mato-grossenses.

[...]

Considerações finais

[...]

105. Cumpre ressaltar, contudo, que a **estruturação do TAC, nos moldes propostos, só se viabilizou em razão da participação de uma entidade pública estar assumindo as obrigações originariamente pactuadas por um particular. Dessa forma, o precedente aqui em julgamento deve ser aplicado com reservas a outras concessões.**

106. Cabe ressaltar que o TAC ora proposto já prevê que um particular possa assumir a concessão futuramente, após a realização dos investimentos prioritários integrante do plano de ataque. Entendo que tal fato não interfere na legitimidade do acordo em análise, na medida em que a venda do controle acionário da concessão estará sujeita aos mecanismos de governança e controle capazes de obter o adequado preço de mercado do ativo, extraindo eventuais excedentes decorrentes do TAC a ser celebrado.

[...] (grifo acrescentado)

2.83. Dessa forma, ao contrário do que consta na instrução técnica da SeinfraRodoviaAviação, entendo que não razão há para a preocupação de risco moral quanto aos demais contratos de concessão do Procofe, pelos seguintes motivos:

- as alterações contratuais que estão sendo propostas nestes autos só estão sendo possíveis por conta das características de transferência de controle societário de uma entidade de natureza privada para uma de natureza pública. Assim, como apontado no Acórdão do TCU, o precedente não poderá ser aplicado indiscriminadamente pela ANTT.
- a atual controladora não irá receber qualquer retorno sobre o capital investido e, além disso será penalizada com a perda total de todo o capital investido no projeto, seja na forma de capital social ou mútuo,

- a concessionária deverá renunciar integralmente o procedimento arbitral em curso, abrindo mão de todos os pleitos de reequilíbrios em curso perante a ANTT e se sujeitando, imediatamente, às sanções e outras medidas de *enforcement* regulatório (e.g.: caducidade) no caso de inadimplemento contratual, hoje suspensas pela arbitragem;
- em caso de futura transferência de controle societário entre a MT PAR e um particular, além de a venda do controle acionário da concessão estar sujeita aos mecanismos de governança e controle, a OTP, suas subsidiárias ou empresas de que participe como acionista não poderão ter qualquer tipo de participação na SPE.

2.84. Por fim, quanto à última alteração que será promovida no contrato ("previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na CRO, em futura troca de controle, seja aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso"), trata-se de incorporação decorrente da recomendação contida no item 9.3.3 do Acórdão 2.139/2022-TCU-Plenário.

COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS E ANÁLISE DA CONVENIÊNCIA E OPORTUNIDADE DO TAC

2.85. Nos termos do art. 8º da Resolução 5.823/2018, a Diretoria Colegiada deverá avaliar "se a celebração de TAC é o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto".

2.86. Como apresentado acima, a concessionária tem passado por uma situação financeira desafiadora, o que está dificultando a execução das obrigações contratuais e afetando diretamente a vida dos usuários. Não bastasse isso, a ANTT se encontra limitada nas suas prerrogativas regulatórias, haja vista a existência de decisão arbitral que limita a atuação fiscalizatória da Agência.

2.87. Nota-se, portanto, que o contrato de concessão, no estado em que se encontra atualmente, representa um grande desafio sob a ótica de estruturação financeira. Por isso, **manter a situação atual** não deve encarada pela Agência como uma alternativa viável.

2.88. A extinção do contrato de concessão por **caducidade** encontra óbice jurídico, haja vista os impedimentos do processo arbitral e o fato de o empreendimento ter sido qualificado para relicitação no âmbito do PPI (art. 14, § 3º, da Lei 13.448/2017). Ainda assim, caso venha a acontecer no futuro, haverá um sério risco de descontinuidade da prestação dos serviços que estão sendo executados atualmente, haja vista a incerteza de sucesso na nova licitação e a possibilidade de assunção dos serviços pelo DNIT, que se encontra com restrições orçamentárias para fazer frente aos serviços necessários. Portanto, não parece ser a melhor alternativa a ser adotada.

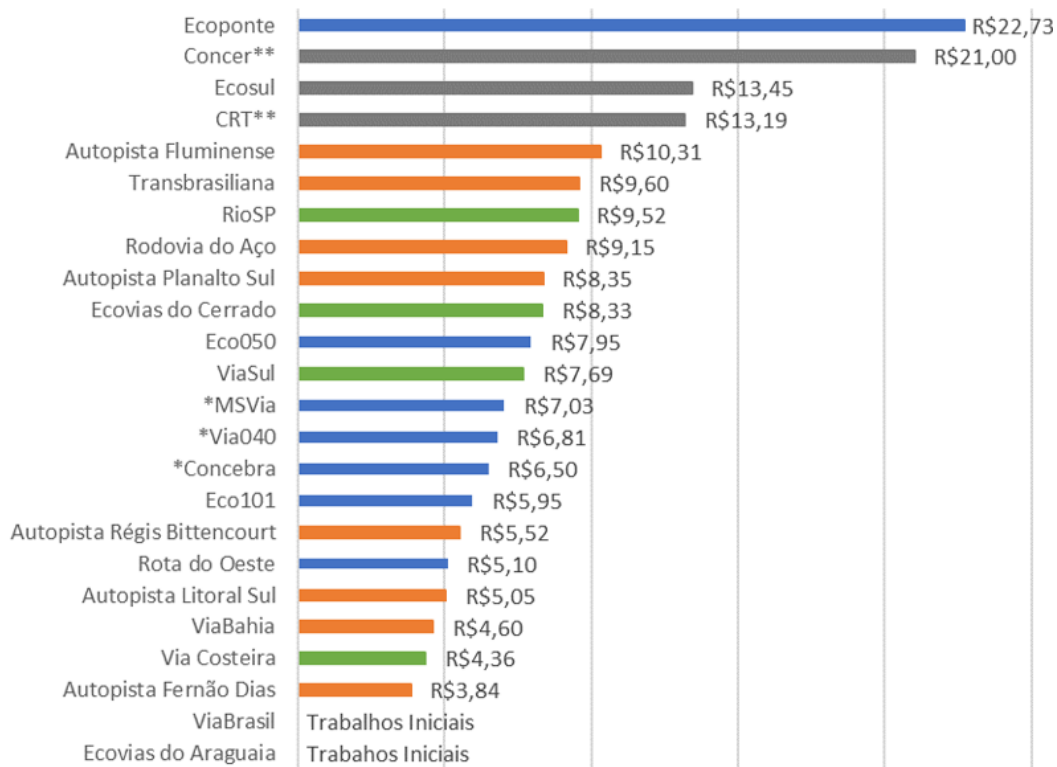
2.89. No caso de **relicitação**, o empreendimento já está qualificado no âmbito do Programa de Parcerias de Investimento (Decreto 11.122/2022) e o Termo Aditivo deve ser celebrado até 5/10/2022. Essa opção é melhor do que a caducidade, pois extingue o contrato de maneira consensual e permite uma transição com a futura vencedora da licitação. Contudo, as partes pactuariam a prestação de serviços em patamar mínimo, excluindo-se a integralidade de investimentos pendentes originalmente pactuados, não resolvendo completamente a situação atual dos serviços explorados na rodovia. Essa situação poderia perdurar por um período de, pelo menos, 24 meses, nos termos do art. 20 da Lei 13.448/2017, até que eventual futuro operador, vencedor da licitação, assumisse a concessão e retomasse a execução dos investimentos.

2.90. Já a **celebração do TAC** ora em análise gerará ganhos socioeconômicos consideráveis quando comparado com a alternativa de relicitação do trecho da BR-163 MT, pois abrangerá as obrigações contratuais como um todo, terá um imediato aporte de *equity* e antecipará esses ganhos, haja vista a previsão de um intervalo de, pelo menos, dois anos para o início de uma nova concessão capaz de trazer novos investimentos à rodovia, no caso de uma nova licitação.

2.91. O TAC, em consequência, ao antecipar os investimentos, como obras de duplicação de via, recuperação de pavimento e travessias urbanas, melhorará as condições de logística, reduzirá o número de acidentes na rodovia, incentivará a redução do frete rodoviário e aumentará os postos de trabalho, impulsionando, em última análise, o setor do agronegócio e melhorando a condição de vida da comunidade lindeira.

2.92. Além disso, a opção pela manutenção do contrato ante à relicitação ou a uma nova licitação após a caducidade implicará, na prática, uma redução tarifária a longo prazo. A Taxa Interna de Retorno - TIR do contrato atual é de 7,2%, menor que os 9,88% do Custo Médio Ponderado de Capital - WACC regulatório usado na modelagem dos novos contratos de concessão rodoviária que estão em andamento, notadamente o da BR-040 e o da BR-381. Outro ponto é que a tarifa quilométrica da CRO está entre as mais baixas dentre as reguladas pela ANTT, sendo quase metade da tarifa quilométrica ofertada, por exemplo, no leilão arrematado pela Ecovias do Araguaia, cujo contrato foi assinado em 29/9/2021. Vide gráfico a seguir.

Gráfico 1: Tarifas de pedágio (R\$/100km)



1ª etapa 2ª etapa 3ª etapa 4ª etapa

*TA de relicitação o vigente

** Extensão contratual

2.93. Outras opções seriam a **encampação e a assunção da concessão pelos financiadores (também denominado *step-in*)**, as quais, ainda que possíveis, não seriam as melhores alternativas a serem adotadas. Com efeito, além de demandar trâmite legislativo, pagamento prévio de indenização, e enfrentar as mesmas impedâncias do processo arbitral em curso, a encampação importaria mobilizar o DNIT ou outro agente público para assumir a rodovia, no menor prazo possível, o que dificilmente traria uma resposta rápida ou nos mesmos níveis de um contrato privado.

2.94. Já a hipótese de a assunção do serviço pelos financiadores exige, antes de tudo, interesse desse agente – que não há nenhum indicativo, além de demandar um serviço especializado a entidades voltadas ao emprego do capital, que não detêm conhecimento do *metier* e, por isso, teriam que buscar no mercado especialistas para a gestão.

2.95. Importante ressaltar que o Ministério da Infraestrutura também fez uma análise da vantajosidade da proposta em relação à relicitação, conforme consta na Nota Técnica 30/2022/CGCR/DTROD/SNTT (SEI 13468148), sintetizada no quadro abaixo:

Quadro 3: Análise comparativa entre relicitação e o TAC

Frente	Item	Termo Aditivo de Relicitação	Termo de Ajuste de Conduta	Mais vantajoso ao usuário
Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias	Duplicações	Início das obras de duplicação no mínimo a partir de agosto de 2027	Início das obras em 2023 com conclusão em 2030 - Até 2027 é proposto a duplicação de mais de 170 km de rodovia	Termo de Ajuste de Conduta
	Obras de melhorias (interconexões, vias marginais, passarelas, passagens inferiores, retornos em desnível, dentre outros)	Início das obras no mínimo a partir de agosto de 2027, considerando as regras e prazos a serem definidos no próximo contrato de	Início das obras em 2023 com conclusão em 2031, simultaneamente com as obras de duplicação - Em 2027 é proposto a execução de obras de melhorias em	Termo de Ajuste de Conduta

		contrato de concessão.	mais de 170 km de rodovia	
Frete de Recuperação e Manutenção	Parâmetros de desempenho e qualidade dos elementos da rodovia	Manutenção dos parâmetros de desempenho de trabalhos desempenho e qualidade dos elementos da rodovia iniciais até o primeiro ano do novo contrato de concessão (2025), e atingimento dos parâmetros de desempenho completos da fase de recuperação apenas ao final de 2029.	A partir da assinatura do TAC, atendendo aos parâmetros de 9 meses para 100% dos trechos de pista simples, inclusive do "Trecho 108 km", e atendendo aos parâmetros de 60 meses (fase de recuperação) para 100% dos trechos em pista dupla, em 24 meses a partir da eficácia do TAC, exceto dos trechos duplicados sob responsabilidade do DNIT, com processo de transferência apartado ao objeto deste TAC.	Termo de Ajuste de Conduta
Frete de Serviços Operacionais	Equipamentos detecção e sensoriamento de pista - SAT	Implantação dos Sistemas de Sensoriamento de pista a partir do segundo semestre de 2026	Implantação dos Sistemas de Sensoriamento de pista entre 2024 e 2026	Termo de Ajuste de Conduta
	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV	Implantação dos Sistema de Circuito Fechado de TV a partir do segundo semestre de 2027	Implantação dos Sistema de Circuito Fechado de TV entre 2024 e 2026	Termo de Ajuste de Conduta
	Sistema de Comunicação - Implantação da rede de fibra óptica	Implantação do Sistema de Comunicação - Implantação da rede de fibra óptica a partir do segundo semestre de 2027	Implantação do Sistema de Comunicação - Implantação da rede de fibra óptica entre 2023 e 2026	Termo de Ajuste de Conduta
	Bases Operacionais Definitivas - BSO/SAU Definitiva	Implantação das BSO/SAU Definitivas a partir do segundo semestre de 2025	Implantação das BSO/SAU Definitivas entre 2023 e 2026	Termo de Ajuste de Conduta
	Postos da Polícia Rodoviária Federal ("PRF")	Reformas dos postos da PRF a partir do segundo semestre de 2025 e implantação de novos postos a partir do segundo semestre de 2026	Reformas dos postos da PRF a partir de 2023 e implantação de novos postos a partir de 2024	Termo de Ajuste de Conduta

	Segurança e acidentalidade da rodovia	Mais de 15.600 acidentes registrados apenas de 2018 a 2021 com cerca de 459 mortes na rodovia	Com a implementação de obras de duplicações e melhorias nas condições de tráfego e segurança da rodovia a partir de 2023 espera uma redução significativa do número de acidentes e mortes na rodovia entre 2023 e 2030.	Termo de Ajuste de Conduta
--	---------------------------------------	---	---	----------------------------

2.96. Portanto, em consonância com o art. 8º da Resolução 5.823/2018, entendo que a proposta de TAC em análise é o meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto.

3. PROPOSIÇÃO FINAL

3.1. Ante todo o exposto, VOTO por aprovar a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária Rota do Oeste S/A - CRO, nos termos das minutas anexas: TAC Plano de Ação (SEI13643566); Anexo A (SEI 13659245); Anexo B (SEI13659247); Anexo C (SEI13659248); Anexo D (SEI13659250); Anexo E (SEI 13659269); Anexo F (SEI13659271); Anexo G (SEI13659280); Anexo H (SEI13659282); Anexo I (SEI 13659284).

Brasília, 4 de outubro de 2022.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
Diretor

[1] 64% em volume total de veículos.

[2] Dados do Centro Nacional de Supervisão Operacional da ANTT.

[3] Disponível, em 15/8/2022, no sítio eletrônico: Acidentes na BR-163 mataram 75 pessoas em 2021 e 34 só este ano | Estadao MT (estadaomatogrosso.com.br).

[4] Documento contidos nos autos do Processo Administrativo 50500.027628/2021-22, SEI 5905906.

[5] Esse era o prazo máximo estabelecido na Resolução ANTT 5.823/2018. Em 21/9/2022, contudo, foi publicada a Resolução 5.988/2022, que acrescentou o § 7º no art. 11, permitindo que, quando o TAC contiver obras de infraestrutura, seu cronograma de execução poderá ser superior a 4 anos.



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO**, Diretor, em 04/10/2022, às 11:46, 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 13637540 e o código CRC B60D9A5C.

Referência: Processo nº 50500.161397/2022-66

SEI nº 13637540

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