



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 102/2022

OBJETO: ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

ORIGEM: SUCON

PROCESSO: 50500.140468/2022-97

PROPOSIÇÃO PRG: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de abertura de processo de participação e controle social - PPCS, na modalidade de audiência pública, com objetivo de tornar público e receber contribuições sobre a proposta de minuta de Edital e de Contrato de Concessão, de Programa de Exploração da Rodovia - PER e de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, os quais visam concessão para exploração do lote rodoviário composto pela rodovia BR-262/MG, trecho entre municípios de Uberaba/MG e Betim/MG, em uma extensão total de 438,90 km.

2. DOS FATOS

2.1. O processo tem início pelo Ofício N° 170/2022/GAB-EPL/PRE-EPL (SEI nº 12597185), de 4/8/2022, encaminhado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o qual apresentou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a concessão do lote rodoviário da BR-262/MG, entre os municípios de Uberaba/MG e Belo Horizonte/MG, denominado "Rota do Zebu".

2.2. Recebidos os estudos, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) juntou aos autos diversos documentos, exarados pela EPL, pelo Ministério da Infraestrutura, ou pela própria SUCON, que contribuíram à versão em exame do EVTEA, dentre eles:

- a) Nota Técnica Conjunta n° 1/2021/CGRAR/DEAP/SFPP (SEI nº 3850579), de 10/6/2021;
- b) Nota Técnica Conjunta n° 2/2022/CGRAR/DEAP/SFPP (SEI nº 3850672), de 4/2/2022;
- c) Nota Técnica CONJUNTA N° 009/2022/GINOP/GEMEF/SUCON - DIR/ANTT (SEI n° 13850282), de 22/6/2022;
- d) Parecer n° 33/2022/CGOR/DTROD/SNTT (SEI n° 13870750), de 22/7/2022;
- e) Nota Técnica N° 27/2022/CGOR/DTROD/SNTT (SEI n° 13873440), de 7/10/2022

2.3. No dia 11/10/2022, a SUCON comunicou à Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANTT), em conformidade com o art. 9º da Resolução 5.624/2017, por meio do DESPACHO SUCON (SEI n° 13819234), que os estudos e os documentos para concessão do lote rodoviário composto pela rodovia BR-262/MG restavam concluídos e que seria proposta à Diretoria Colegiada a abertura de processo de participação e controle social (PPCS) para discutir o tema.

2.4. Consta do processo a NOTA TÉCNICA CONJUNTA 16/2022/GINOP/GEREG/GEMEF/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 13876551), de 14/10/2022, apresentando o projeto de concessão do sistema rodoviário e propondo a submissão dos documentos a evento do PPCS.

2.5. Em cumprimento à norma do art. 39 do Texto Regimental, a SUCON trouxe aos autos o RELATÓRIO À DIRETORIA 572 (SEI nº 13875745), a MINUTA DE DELIBERAÇÃO SUCON (SEI n° 13875278), a (PPCS) Minuta de aviso AP SUCON (SEI n° 13872494), a (PPCS) Minuta Portaria Comissão AP xx (SEI n° 13873873), bem como diversos anexos contendo estudos, as minutas de Edital e de Contrato de Concessão, e o PER do sistema rodoviário, além do correspondente Despacho de Instrução SUCON (SEI n° 13875358), todos de 14/10/2022.

2.6. O processo foi distribuído a esta Diretoria, por meio da Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI n° 13910516), de 17/10/2022.

2.7. Distribuídos os autos, a SUCON juntou ao processo a Portaria MINFRA 1.401/2022 (SEI n° 13914045), em que a pasta ministerial aprova os os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a concessão da rodovia BR-262/MG, bem como apresentou retificação no período de realização da audiência pública e de realização da sessão híbrida da audiência pública.

2.8. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Conforme relatado pela unidade técnica, a BR-262/MG está atualmente sob concessão

da Concessionária de Rodovias Centrais do Brasil (Concebra), a qual compreende as rodovias BR-060/153/262/DF/GO/MG.

3.2. O trecho de 1.176 km entre Brasília/DF até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo foi submetido a leilão em 2013, sendo o contrato assinado em 31/1/2014, quando a concessionária assumiu o compromisso de exploração da infraestrutura, prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário, nos prazos e condições estabelecidos no contrato e Programa de Exploração da Rodovia (PER).

3.3. A concessão fez parte da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, e iniciou as atividades em 5/3/2014, com a cobrança de pedágio iniciando em 27/6/2015.

3.4. Em abril de 2020, a concessionária solicitou a devolução do trecho protocolando o "Requerimento de adesão ao processo de relicitação", conforme Lei 13.448/2017 (SEI nº 13850236) que estabeleceu as diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário.

3.5. Diante dessa solicitação o trecho foi qualificado no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) para fins de relicitação por meio da Resolução PPI 191/2021 (SEI nº 13850065), convertida no Decreto 10.864/2021 (SEI nº 13850098), sendo submetido a análise de viabilidade.

3.6. Com objetivo de garantir a continuidade dos serviços operacionais e manutenção da segurança aos usuários, bem como proporcionar ampliação de capacidade e melhorias no trecho rodoviário, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atual Infra S.A., passou a analisar o trecho na sua extensão total.

3.7. Durante a realização dos estudos de viabilidade, identificou-se a necessidade de subdividir o projeto em 3 (três) novos trechos a serem concedidos separadamente, assim distribuídos:

- a) BR-153/060, entre Goiânia/GO e o Distrito Federal/DF, a ser concedido juntamente com o trecho da BR-040, de Cristalina/GO até o Distrito Federal/DF, sendo denominado como "Rota do Pequi"
- b) BR-153/GO/MG, entre Goiânia/GO e Fronteira/MG e BR-262/MG, do entroncamento com a BR-153/MG até Uberaba/MG, sendo então denominado "Rota Sertaneja", e;
- c) BR-262/MG, entre Uberaba/MG e Betim/MG, chamado de "Rota do Zebu".

3.8. Dessa forma, os trechos serão submetidos a projetos distintos, tornando-os mais atrativos aos investidores e proporcionando à sociedade a oportunidade de se manifestar acerca das melhorias do trecho entre os municípios de Uberaba e Betim, no estado de Minas Gerais, construindo um novo projeto de concessão, tendo em vista a incapacidade declarada da Concebra de adimplir as obrigações assumidas na assinatura do contrato.

3.9. Registro que no último dia 14/10/2022, o Ministério da Infraestrutura aprovou os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a concessão da rodovia BR-262/MG, na forma da Portaria MINFRA 1.401/2022 (SEI nº 13914045).

3.10. O trecho da BR-262/MG a ser submetido a um processo de participação e controle social possui uma extensão total de 438,90 km e tem início no entroncamento com a BR-381/MG (Betim/MG) até o entroncamento com a BR-050/MG (Uberaba/MG). O trecho rodoviário em tela dá acesso a Uberaba, entrada do Triângulo Mineiro, uma das regiões mais ricas do Brasil, com grande projeção no setor de agronegócios e tecnologia de ponta.

3.11. Conforme as informações contidas no RELATÓRIO À DIRETORIA 572 (SEI nº 13875745), estão previstas melhorias, tais como a construção de travessias urbanas em trechos urbanos de Betim, Juatuba, Pará de Minas, Antunes, Torneiros, Nova Serrana, Luz, Distrito Industrial e Uberaba, conforme sugestões de localização apresentadas no Programa de Exploração da Rodovia - PER. O projeto também prevê correções de traçado, com intervenções previstas no PER.

3.12. Prevê-se diversas outras melhorias, tais como: acessos, passarelas, pontos de ônibus, além da duplicação, estão previstas no projeto, procurando buscar a ampliação de capacidade com segurança e uma trafegabilidade ao usuário do trecho.

3.13. Com relação à instalação e equipamentos previstos para a Frente de Serviços Operacionais, destaca-se a previsão de 338 (trezentos e trinta e oito) câmeras, 8 (oito) ambulâncias Tipo C e 2 (duas) ambulâncias tipo D, além de 4 (quatro) guinchos leves e 3 (três) guinchos pesados e 9 (nove) edificações de atendimento ao usuário, além de outros.

3.14. Segundo a SUCON, os documentos jurídicos que abrangem o presente processo de desestatização são fruto dos processos anteriores que compuseram a denominada 4ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, que culminou no modelo constante do projeto Rio-Belo Horizonte (Sistema Rodoviário Rio de Janeiro/RJ - Belo Horizonte/MG, BR-040/495/RJ/MG). Isto é, partiu-se de modelo cujas prescrições contratuais já foram devidamente analisadas e validadas pela consultoria jurídica da Procuradoria-Federal junto à ANTT (PF-ANTT) e submetidas ao Tribunal de Contas da União (TCU). Esse ponto de partida tem base, por sua vez, na redação dos documentos jurídicos já validados pelo TCU, cujos contratos estão assinados pela ANTT, caso dos projetos InovaDutra e Rio-Valadares.

3.15. A unidade técnica listou inovações inseridas nos documentos jurídico-regulatórios, "diante da necessidade de soluções mais eficazes, principalmente em face de cenários de alta demanda por investimentos rodoviários, questões socioambientais a serem dirimidas e de governança, além de restrições financeiras e premente atratividade dos projetos":

- a) **Novo Regramento de Penalidades:** conformado a partir de modelo indicado pelo BNDES para o projeto Centro Norte (4 lotes que seguiram à AP). Consta da cláusula

21. A maior alteração pode ser vista como o abandono do uso de URT para valores em reais, atrelados a unidade determinada (por unidade, fração, dia, quilômetro, por edificação), além da possibilidade da quitação das multas via Conta de Penalidades.

b) **Novo Regramento *Dispute Board*** a partir de estudos, cujo projeto constou de PGA2022 da ANTT, concluiu-se pela proposição de que o *Dispute Board* seja permanente durante o ciclo de obras e *ad hoc* nos demais períodos. As decisões terão caráter vinculante e deverão ser implementadas automaticamente pelas Partes. Em caso de divergência, as decisões poderão ser reformadas por meio de processo arbitral. Constante de subcláusula 44.4 do contrato.

c) **Nova Matriz de Riscos** constante de cláusula 22: inovação com a disposição em três partes: (Subcláusula 22.1) risco alocado à concessionária, (Subcláusula 22.2) risco alocado ao poder concedente e (Subcláusula 22.3) risco compartilhado. Introduziram-se ainda tratamento do risco residual (Subcláusula 22.3.8).

d) **Acordo Direto**: como reformulação do Acordo Tripartite: inserido como anexo contratual vinculante. A nova redação traz maior clareza sobre relação do Acordo Direto com os contratos de financiamento, além de maiores flexibilidades para um eventual *step in*. Encontra-se no Anexo 9.

e) **Estabilidade Tarifária**: consubstancia a conversão dos mecanismos de reequilíbrio que impactavam tarifa (Fatores A, D, E) em impactos sobre a captação de Recursos Vinculados. Sob essa vertente, potenciais alterações relevantes de tarifa que decorriam da aplicação do acréscimo e desconto de reequilíbrio serão evitadas, gerando maior estabilidade tarifária ao longo da concessão. Assim, as alterações mais relevantes da tarifa tenderão a se concentrar nas revisões quinquenais. Encontra-se no Anexo 5 e nas menções aos fatores no Contrato, tendo tais redações recebido ajustes no sentido descrito.

f) **Introdução de alavancas financeiras**: trata-se de modulações nas obrigações financeiras em decorrências da deterioração do Indicador de Inexecução Acumulada. Dessa forma, ajustam-se as liberdades e exigências contratuais diante da queda de desempenho da concessionária, como sobre a distribuição de dividendos e o valor da garantia de execução. Encontra-se nas subcláusulas 11.1, 11.1.3 a 11.1.5 e cláusula 28.

g) **Recalibragem do Mecanismo de Risco de Receita**: consiste no ajuste dos percentuais do grau de compartilhamento. Houve ajuste redacional para definir a forma de recomposição (uma vez que estava indefinida), para inserir caráter objetivo à questão de forma idêntica ao regramento já utilizado no mecanismo de insumos. Encontra-se no Anexo 14, principalmente em subitem 2.3.

h) **Ajuste nas Obras Condicionadas ao Volume de Tráfego**: objetivou-se deixar a regra mais aberta, prevendo apresentação de solução de ampliação de capacidade otimizada, e não necessariamente de duplicação. Ressalta-se que aqui se quer evidenciar que o gatilho não é vinculante e dependerá de oportunidade e conveniência no momento do acionamento, decisão que recai ao Poder Concedente. Encontra-se no subcláusula 8.5 do contrato.

i) **Padrões de Responsabilidade Ambiental, Social e Governança Corporativa da Concessionária - ESG**: inserção de previsão em aderência aos parâmetros ESG com referência, em especial, na Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável na ONU (ODS). Nesse diapasão, devem ser consideradas também as obrigações contratuais e do PER em termos de ESG, incluindo os Padrões de Desempenho do IFC (Banco Mundial), que seguem os princípios do Equador, o Programa Carbono Zero, o Manual do IBGC, as questões de transações com partes relacionadas e de integridade, assim como as preocupações sociais no âmbito de desocupações e de segurança viária. A nova cláusula 27 do contrato veio consolidar as medidas de ESG previstas no Contrato, adotando a técnica do “pratique ou explique” como forçar complementar de estimular o seu efetivo cumprimento.

j) **Incorporação de Relatório de Situação Regulatória Anual**: Com base na regra anterior do Tripartite, foi incorporado ao Contrato relatório que considera ativos e passivos regulatórios a ser divulgado anualmente pela ANTT. Encontra-se nas definições e subcláusula 30.6.

k) **Inclusão de tratamento para riscos climáticos**: Foi incluído na minuta de contrato (subcláusula 22.3.8) tratamento a impactos causados por eventos climáticos extremos, atribuindo critério para identificação de casos ordinários e extraordinários.

l) **Adequações à Lei 14.133/2021 no Edital**: Foram ajustados diversos dispositivos na minuta de Edital visando adequação à mais recente lei de licitações e contratações para a Administração Pública.

3.16. O tratamento para riscos climáticos e as adequações no edital à Lei 14.133/2021, nova lei de licitações, ajustes introduzidos no projeto em tela, denotam o contínuo processo de inovação, condizente a demandas apresentadas por partes interessadas e contribuições presentes em audiências públicas pretéritas.

3.17. Relativamente à modelagem econômico-financeira, as informações constantes do RELATÓRIO À DIRETORIA 572 (SEI 13875745) mostram que os estudos de viabilidade apontaram

uma tarifa básica de R\$ 12,89 (doze reais e oitenta e nove centavos) a cada 100 km, com valores base de janeiro/2022, comportando, com relação aos investimentos, um valor de R\$ 4.282,00 milhões (CAPEX), sendo necessário um capital de R\$ 206 milhões a ser integralizado

3.18. Conforme premissas do Ministério da Infraestrutura, o deságio máximo permitido para o projeto em relação à tarifa básica de pedágio será de 13,55%.

3.19. Trazidas as principais informações sobre o projeto de concessão, resta deliberar quanto à abertura de processo de participação e controle social, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

3.20. Trata-se, pois, de matéria de competência da Diretoria Colegiada, conforme o inciso XVII do art. 11 do Regimento Interno, razão pela qual pode ser objeto de deliberação do órgão de cúpula da ANTT:

Art. 11. À Diretoria Colegiada compete exercer as atribuições e cumprir os deveres estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da ANTT, bem como:

...

XVII - deliberar sobre os relatórios de Análise de Impacto Regulatório (AIR) e Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), bem como sobre a realização ou dispensa de consulta pública ou audiência pública;

3.21. Registro que a norma interna de PPCS, Resolução ANTT 5.624/2017, em seu art. 8º, inciso II, prevê a necessidade de realização de audiência pública em casos de minutas de editais de licitação de outorgas e de minutas de contratos de concessão:

Art. 8º A ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos:

I - minutas de ato normativo;

II - minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;

III - iniciativas de anteprojetos de lei; e

IV - outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

3.22. Estabelece também a resolução, em consonância com o Regimento Interno, que as audiências públicas devem ser aprovadas pela Diretoria Colegiada, com a devida ciência prévia à Procuradoria-Geral:

Art. 9º As propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.

§ 1º A Unidade Organizacional que propuser a realização de Audiência Pública dará conhecimento da proposta à Procuradoria-Geral antes do encaminhamento à Diretoria Colegiada.

§ 2º A Procuradoria-Geral poderá requerer vista do processo em até cinco dias contados do recebimento da comunicação de que trata o § 1º deste artigo, período durante o qual, se julgar necessário, emitirá seu parecer sobre a matéria.

§ 3º Decorrido o prazo de que trata o § 2º deste artigo e sem requerimento da Procuradoria-Geral, o processo será encaminhado para deliberação da Diretoria Colegiada.

§ 4º No caso de iniciativa de anteprojeto de lei, a Audiência Pública ocorrerá após prévia comunicação à Casa Civil da Presidência da República.

3.23. Os documentos para a concessão do lote rodoviário foram submetidos à PF-ANTT no dia 11/10/2022, DESPACHO SUCON (SEI nº13819234), e, transcorrido o prazo de 5 dias, não conta pedido de vista do processo, denotando que a devida análise jurídica será realizada após o PPCS.

3.24. De tal maneira, considerando todo o exposto, entendo que a proposta está apta a ser objeto de aprimoramento em audiência pública, não se fazendo necessário promover eventuais ajustes neste momento processual.

3.25. Assim, em consonância com as manifestações técnicas e jurídicas presentes nos autos, as quais me alinho e utilizo como razão de decidir, conforme o § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, entendo presentes as condições objetivas para aprovação da abertura de audiência pública conforme requerido pela SUCON.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, VOTO no sentido de aprovar a abertura de audiência pública com o objetivo de colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e de Contrato de Concessão, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, os quais visam a concessão para exploração do lote rodoviário da BR-262/MG, entre os municípios de Uberaba/MG e Betim/MG, com extensão total de 438,90 km, na forma da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DDB (SEI nº13960597), e dos documentos SEI nº 13968956 e SEI nº 13873873, relativos aos aspectos formais para realização e condução do evento de PPCS.

Brasília, 20 de outubro de 2022.

DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor, em 20/10/2022, às 15:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **13960590** e o código CRC **D30CA2D3**.

Referência: Processo nº 50500.140468/2022-97

SEI nº 13960590

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