



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DEM

RELATORIA: DEM

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA.

NÚMERO: 13/2021

OBJETO: LEILÃO PARA CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA BR-163/230/MT/PA.

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.133325/2020-67

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER N° 00049/2021/PF-ANTT/PGF/AGU; PARECER N° 00112/2021/PF-ANTT/PGF/AGU.

PROPOSIÇÃO DEM: PELA APROVAÇÃO.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se, o presente Processo, de proposta para aprovação do edital de concessão, referente ao sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-163/230/MT/PA.

2. DOS FATOS

O projeto de desestatização da outorga de concessão dos trechos das rodovias federais BR-163/230/MT/PA foi priorizado pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI), por meio da Resolução PPI n° 149/2020 (219535), da Resolução PPI n° 52/2019 (5594718), com base no Decreto n° 8.054/2013 (4756710), que alterou o Decreto n° 2.444/1997 (4756708), que incluiu os trechos no Plano Nacional de Desestatização - PND.

O sistema rodoviário em análise, recomendado como empreendimento prioritário pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República e do Programa Nacional de Desestatização (PND) em 1997, teve seus estudos, minutas de edital e contrato de concessão submetidos a Processo de Participação e Controle Social (PPCS) por meio da Audiência Pública n° 15/2019, com período de contribuições de 28 de agosto de 2019 até as 18 horas do dia 18 de outubro de 2019 (horário de Brasília). A audiência contou com sessões presenciais em Sinop/MT em 1/10/2019, Brasília/DF em 3/10/2019 e Itaituba/PA em 10/10/2019.

Os ajustes decorrentes do processo de audiência pública foram efetuados pela área técnica da ANTT, aprovados no colegiado da Casa, por intermédio da Deliberação n° 242/2020, de 05/5/2020 (4756722) e, em seguida, encaminhados para manifestação do Ministério da Infraestrutura (MInfra).

Em 13 de maio de 2020, por meio do Despacho n° 18 (4756723), o Plano de Outorgas para concessão do trecho rodoviário foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, sendo a documentação enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU), em atenção à IN-TCU n° 81/2018, que prevê, em seu artigo 3°, a disponibilização ao TCU dos estudos e das minutas de instrumento convocatório de desestatizações para a realização de acompanhamento.

Em 02 de dezembro de 2020, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos aprovou a Resolução CPPI n° 149 (219535) acerca da modalidade operacional e das condições mínimas aplicáveis à desestatização de empreendimentos dos setores ferroviário, rodoviário e aeroportuário. O artigo 6° apresenta as condições mínimas à desestatização do projeto em tela.

Art. 6° As condições mínimas aplicáveis à desestatização de que trata o art. 5° são:

I - a modalidade de licitação será de leilão;

II - o critério de julgamento da melhor proposta econômica será a combinação do critério de menor valor de tarifa de pedágio, limitado ao desconto tarifário máximo permitido estabelecido em edital, com o de maior valor de outorga fixa;

III - o valor mínimo de oferta de tarifa-teto será aquela capaz de zerar o fluxo de caixa de projeto descontado pelo custo de capital regulatório, não havendo valor mínimo previsto para outorga fixa; e

IV - o prazo total do contrato da concessão deverá ser de trinta e cinco anos, prorrogável por até cinco anos.

Em 8 de dezembro de 2020, a corte de contas emitiu o Acórdão n° 4037/2020/TCU/Plenário (4756725), aprovando o processo de desestatização com ressalvas.

Em 11 de fevereiro de 2021, a área técnica da ANTT elaborou a Nota Informativa SEI n° 25/2021/SUCON/DIR (334643), apresentando os ajustes realizados nos estudos técnicos e documentos jurídicos, de forma a atender ao Tribunal de Contas, submetendo o processo à análise da Procuradoria Federal da ANTT, conforme Despacho SUCON (5336025).

Ainda durante a análise jurídica pela Procuradoria Federal, a SUCON entendeu oportuna a realização de ajuste adicional nos documentos jurídicos, indicando-os aos procuradores por meio de Despacho SUCON (498166). Tais ajustes se encontram justificados no Despacho GREG

(5491855). Com a evolução das discussões no âmbito da estruturação de Ferrogrão e em debates que trataram dos riscos de concorrência intermodal, percebeu-se que seria inadequado dispor que o privado suportasse exclusivamente tais riscos, principalmente porque nos cronogramas do projeto, é possível que a Ferrogrão entre em operação 2 anos antes do término do contrato de concessão da BR-163/230/MT/PA. Também há notícias recentes de que, com a aprovação de novo marco legal ferroviário, poderia haver antecipação da entrada em operação da extensão norte da EF-364, configurando alternativa competitiva para as cargas alocadas nas projeções à concessão rodoviária.

Ato contínuo, incluiu-se na minuta de Contrato de Concessão Mecanismo de Mitigação de risco de receita semelhante àquele adotado no projeto da BR-153/080/414/GO/TO. O funcionamento deste mecanismo foi disciplinado no Anexo 10 à minuta contratual. Sua apuração está restrita ao período entre o 8º e 10º anos da concessão, período em que a ameaça de concorrência intermodal é mais acentuada. Importante também destacar que a aplicação do mecanismo somente poderá ocorrer com a conclusão integral dos investimentos previstos no PER.

Em 4 de março de 2021, por meio do Parecer nº 00049/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5571592), a Procuradoria Federal solicitou ajustes na redação das minutas de edital e contrato, o qual foi prontamente atendido pela equipe técnica, conforme demonstrado no Despacho GREG (5609863).

Na sequência, foram acostados aos autos o RELATÓRIO À DIRETORIA 115487189), bem como o Despacho SUCON (5609927) encaminhando o Processo ao Gabinete do DG para incluir na pauta de sorteio.

Em 11 de março de 2021, como resultado de sorteio realizado, os autos aportaram nesta Diretoria para análise e propositura da decisão cabível, conforme registrado no DESPACHO CODIC 5613702 e incluído na pauta da 892ª Reunião de Diretoria.

Em 16 de março de 2021, por meio do Despacho SUCON 5636482), foi solicitada a retirada de pauta da 892ª Reunião de Diretoria, devido a necessidade de se realizar ajustes técnicos na proposta.

Em 26 de março de 2021, os autos foram restituídos à DEM, sendo que verificou-se a necessidade de se realizar uma nova avaliação jurídica pela PF-ANTT, uma vez que foram promovidas alterações nas disposições editalícias e contratuais, o que ocorreu por meio do Despacho DEM (5848607).

Em 30 de março de 2021, sobreveio o Parecer nº 00112/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5877720), no qual se concluiu pela aprovação das modificações promovidas pela SUCON. Entretanto, na mesma oportunidade, foram solicitados esclarecimentos acerca de impactos econômico-financeiros oriundos das alterações propostas.

Em 30 de março de 2021, por meio do Despacho SUCON 5879714), foram prestados os esclarecimentos solicitados no referido Parecer.

É o breve relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT, estabelece nos artigos 20, 24 e 26 seus objetivos, suas atribuições gerais e específicas para o transporte rodoviário.

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestres e Aquaviário:

I - implementar nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidas nesta Lei;

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros (...)

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

(...)

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;

(...)

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(...)

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

(...)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

(...)

Verifica-se que, de acordo com as atribuições conferidas pela Lei nº 10.233, desde a implementação das políticas formuladas pelos órgãos competentes, a publicação dos editais e celebração dos contratos de concessão de rodovias federais, é competência desta Agência para, em nome da União Federal, atuar como poder concedente.

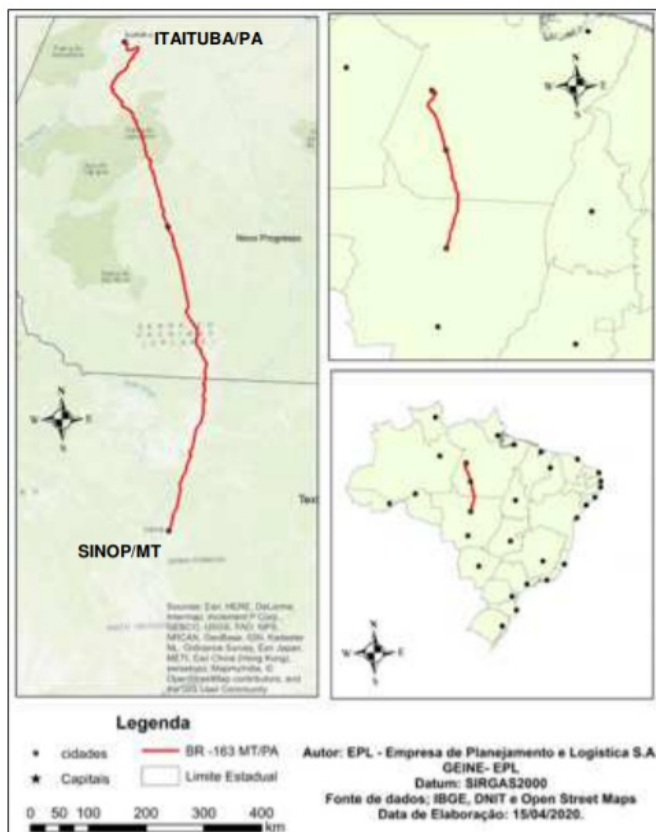
O pleito vem à apreciação da Diretoria, após aprovação com determinações do lote rodoviário pelo Tribunal de Contas da União, de acordo com o Acórdão nº 4037/2020/TCU/Plenário (4756725) e análise da Procuradoria Federal da ANTT, conforme Parecer nº 00049/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5571592).

Considerando a legislação que fundamenta e legitima o processo, definiu-se a licitação na modalidade de concorrência (leilão) com participação internacional, sendo o critério de julgamento pelo menor valor da Tarifa Básica de Pedágio - TBP.

Evidenciou-se que o projeto tem por finalidade obter um modelo atrativo, com tratamento adequado dos riscos, dotando a rodovia de condições perenes de trafegabilidade, condições para o escoamento de grãos compatível com a estrutura portuária existente, reduzir os custos operacionais e tempo de viagem dos veículos, propor soluções de engenharia para os elementos do sistema rodoviário no longo prazo, ainda que o prazo da concessão seja mais curto que o usual, pois a proposta é que a concessão tenha vigência de 10 anos, prorrogáveis por mais 2 anos, prazo este, compatível com a entrada em operação da ferrovia - Ferrogrão-.

Neste cenário, o Sistema Rodoviário objeto da concessão, apresenta uma extensão total de 1.009,52 km, compreendendo os trechos a seguir:

- Rodovia BR-163/MT – (Extensão:262,80 km) Início: Entroncamento com a Rodovia MT-220, em Sinop/MT. Lat: 11°41'37.09"S Long: 55°27'5.91"O Final: Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará , (onde assume o km 0). Lat: 9°34'13.29"S Long: 54°52'36.84"O;
- Rodovia BR-163/PA – (Extensão 674,40 km) Início: Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará , (onde assume o km 0). Lat: 9°34'13.29"S Long: 54°52'36.84"O Final: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°20'48.99"S Long: 55°47'9.09"O;
- Rodovia BR-230/PA – (Extensão: 33,00 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°20'48.99"S Long: 55°47'9.09"O Final: Início da travessia do Rio Tapajós, no distrito de Miritituba, em Itaituba/PA Lat: 4°17'33.67"S Long: 55°57'46.25"O;
- Rodovia BR-230/PA – Acesso ao Terminal Portuário de Miritituba – (Extensão: 8,30 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°18'57"S Long: 55°57'27"O Final: Porto de Miritituba - Acesso Lat: 4°17'09"S Long: 55°57'25"O;
- Rodovia BR-230/PA – Acesso ao Terminal Portuário de Itapacurá – (Extensão: 14,50 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°23'35"S Long: 55°57'27"O Final: Porto de Itapacurá - Acesso Lat: 4°21'43"S Long: 56°03'54"O;
- Rodovia BR-230/PA – Acesso ao Terminal Portuário de Santarenzinho – (Extensão: 16,52 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°20'40"S Long: 55°46'55"O Final: Porto de Santarenzinho - Acesso Lat: 4°12'37"S Long: 55°48'55"O.



Mapa 1. Mapa do Sistema Rodoviário.

O trecho rodoviário em questão integra o Centro-Oeste e o Norte do Brasil. Constitui eixo fundamental para escoamento da produção da parte paraense da Região Norte e norte da Região Centro-Oeste, além da ligação ao Porto de Miratubá/PA ou ao terminal ferroviário de Rondonópolis/MT.

Os estudos demonstraram que a rodovia é elemento fundamental para o desenvolvimento da região, viabilizando o escoamento de áreas produtoras e fomentando a economia de 13 municípios em duas unidades federativas, e, conseqüentemente, contribuindo para o crescimento do PIB do país.

O trecho apresenta a seguinte composição das faixas de rolamento (SNV 10/2018):

- 965,60 km de pista simples;
- 4,00 km de pista dupla com canteiro central ou barreira rígida; e
- 0,6 km de marginais.

Para assegurar a sustentabilidade da proposta, os estudos de engenharia e modelo operacional demonstraram, conforme as premissas e resultados, a necessidade em relação aos investimentos (Capex) previstos para o trecho, o montante total estimado ao longo dos 10 anos de concessão, a soma de R\$ 1,87 bilhão. As despesas operacionais (Opex), entendidas como o somatório dos custos operacionais, despesas obrigatórias e o conjunto de seguros e garantias, atingiram a cifra de R\$ 1,2 bilhão.

Quanto ao Programa de Exploração da Rodovia - PER, apresenta-se as tabelas a seguir, relativas aos investimentos nos trechos rodoviários, bem como o mínimo necessário para a frente de serviços operacionais:

APÊNDICE C: QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

BSOs	
Bases de Serviços Operacionais	4
Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	1
Ambulâncias do tipo D	4
Guinchos Pesados	4
Guinchos Leves	4
Viatura de Inspeção de Tráfego	23
Caminhões pipa	4
Caminhões para a Apreensão de Animais	4
Postos de Pesagem	
Fixos	3
Sistema de Pesagem Dinâmica - HSWIN	3
Edificações Administrativas e de Apoio Operacional	
Centro de Operações da Concessionária - COC	1
Praças de Pedágio	3
Unidades de Serviços de Conservação	2
Postos da PRF	2

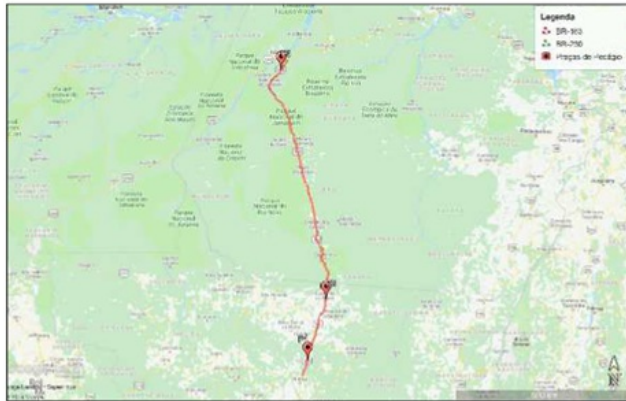
Com relação às obras de ampliação de capacidade e melhorias, tem-se o seguinte:

TOTAL	Rodovia		
	BR-163	BR-163	BR-230
	PA	MT	PA
	42,877	0,0	0,0
	8,30	0,0	0,0
	14,50	0,0	0,0
	16,52	0,0	0,0
	30,24	27,34	2,90
	187	117	9
	18	12	1
	4	3	0
	4	4	0
	15	12	3
	8	8	0
	7	4	0
	39,31	36,41	2,90
	172,35	14,47	1,99
	340,049	281,135	0,657

A localização das praças de pedágio será conforme se segue:

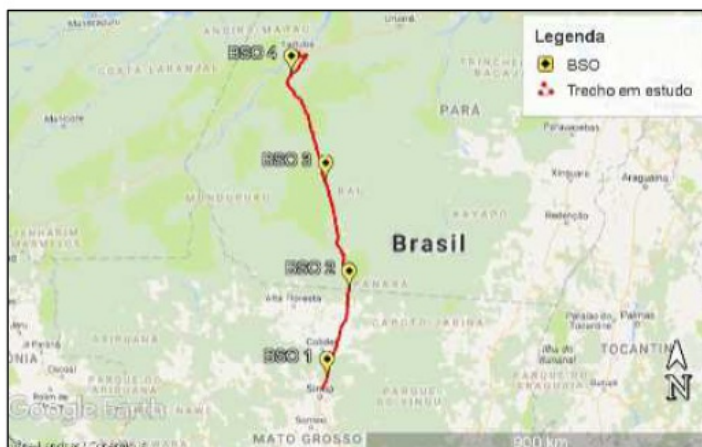
APÊNDICE D: LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO, PPD's, BSO's e Postos de Pesagem

Praça de Pedágio	Rodovia	Km	Município	Estado	Longitude	Latitude
P 01	BR-163	920+600	Itaúba	MT	55°19'27.29"O	11°18'43.92"S
P 02	BR-163	1.090+600	Guarantã do Norte	MT	54°53'24.13"O	9°52'24.09"S
P 03	BR-163	642+400	Trairão	PA	55°55'30.79"O	4°33'49.63"S

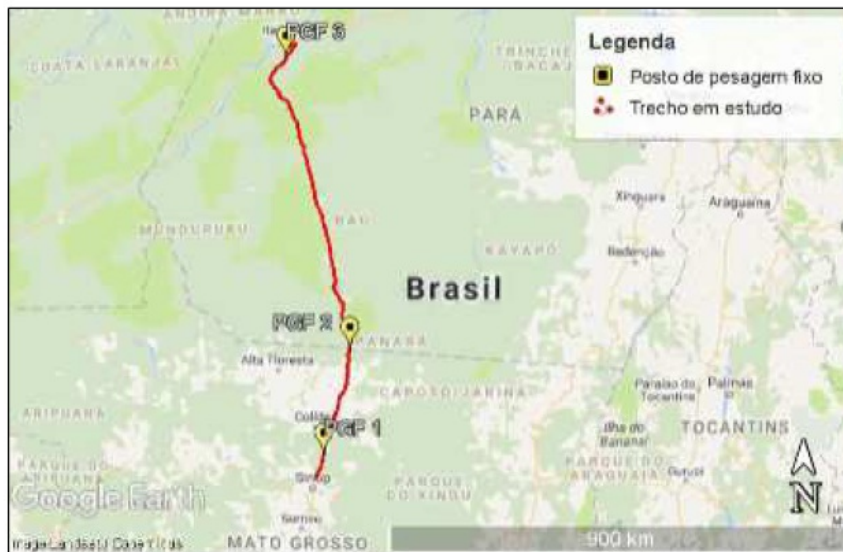


PPD's	Rodovia	Estado	Km	Longitude	Latitude
01	BR-163	PA	59+000	54°54'54.44"O	9° 4'36.63"S
02	BR-163	PA	378+000	55°32'51.17"O	6°29'23.40"S

Bases Operacionais	Rodovia	Estado	Km	Longitude	Latitude
BSO 01	BR-163	MT	889+900	55°21'19.32"O	11°26'2.39"S
BSO 02	BR-163	PA	7+200	54°51'31.62"O	9°30'26.60"S
BSO 03	BR-163	PA	297+400	55°22'6.72"O	7° 9'38.96"S
BSO 04	BR-163	PA	605+000	56° 7'17.34"O	4°48'13.06"S



Posto de Pesagem	Rodovia	Estado	Km	Longitude	Latitude
PGF 01	BR-163	MT	916+000	55°19'9.69"O	11°17'31.19"S
PGF 02	BR-163	PA	7+200	54°51'34.32"O	9°30'58.64"S
PGF 03	BR-163	PA	640+000	55°56'41.89"O	4°36'49.75"S



A fim de assegurar a eficiência e eficácia da proposta apresentada, a TBP máxima a ser considerada para a elaboração da Proposta Econômica Escrita é de R\$ 0,08560/km (oito mil quinhentos e sessenta centésimos de milésimo de real por quilômetro), referenciada a julho de 2019.

Como dito anteriormente, a NOTA INFORMATIVA SEI N° 25/2021/SUCON/DIR (5334643) apresenta as alterações derivadas do processo de fiscalização do Tribunal de Contas da União e melhorias advindas de análises técnicas, para a concessão do trecho em questão. E ainda, por meio do Despacho GREG 6609863), foram atendidas todas as solicitações de alteração de redação proposta pela Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do Parecer n° 00049/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5571592).

A matéria já se encontrava regularmente incluída na pauta da 892ª Reunião de Diretoria, quando sobreveio o DESPACHO SUCON 5636482), por meio do qual o Superintendente de Concessão da Infraestrutura informou a necessidade da retirada do processo do rol de matérias a serem deliberadas, dada a necessidade da promoção de ajustes técnicos na proposta.

Restituídos os autos da SUCON, verificou-se que foram promovidas alterações nos documentos jurídicos (SEI5835825), bem como no PER (SEI5835574), com vistas à ampliar a competitividade do certame, conforme explanado no DESPACHO SUCON (5834229).

Nestes termos, segundo se extrai da manifestação da SUCON, as alterações nas disposições editalícias e contratuais foram as seguintes: a) detalhamento acerca das possibilidades de cumprimento das condições para a abertura das praças de pedágio e seu impacto sobre a regra de alteração do capital social; b) autorização contratual prévia para a antecipação das obras dos acessos portuários. Além disso, teriam sido promovidos ajustes no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

Conforme já relatado, instada a se manifestar acerca das alterações propostas, sobreveio o Parecer n° 00112/2021/PF-ANTT/PGF/AGU 5877720), que atestou a viabilidade jurídica da proposta final de aprovação do edital, tendo em conta a inexistência de óbice legal à adoção da modelagem visada. Nada obstante, foram solicitados esclarecimentos acerca de impactos econômico-financeiros oriundos das alterações realizadas na modelagem inicial, conforme se observa a seguir:

"14. Ocorre que, embora suficientemente justificada e motivada a sua importância para o projeto, parece-nos necessário que a SUCON esclareça de que forma se dará essa parametrização, especialmente levando em conta os três fatores em questão (abertura gradual das praças, deságio e captação de capital de terceiros) e ainda, se será observada proporcionalidade em relação a cada praça antecipadamente aberta. E ainda, a nosso ver não está claro se o montante de R\$ 954.000,00 (novecentos e cinquenta e quatro mil reais) será reduzido do capital social por cada dia que cada uma das praças for aberta, ou apenas no momento em que as três estiverem em operação, dentro do primeiro ano da assunção da rodovia.

...

17. Diante de exposto, constatado que as alterações ora promovidas de fato não comprometem as análises anteriores e não desmerecem ou violam o enfrentamento já promovido pelo TCU no Acórdão n° 4037/2020-Plenário, entendemos pela sua legitimidade, desde que esclarecido o apontamento feito no parágrafo 14 acima."

Ato contínuo, a SUCON acostou aos autos o Despacho SUCON 5879714, onde foram prestados de modo detalhado os esclarecimentos solicitados pela PF-ANTT no sobredito parecer, permitindo-se, assim, a continuidade do processo, que se mostra em termos para a apreciação da

Diretoria Colegiada.

Por fim, observa-se que os estudos técnicos foram desenvolvidos e amplamente discutidos com a sociedade e com o Tribunal de Contas da União, de forma a possibilitar, estruturar e modelar um projeto de infraestrutura de transporte rodoviário para concessão pública, contribuindo para a promoção do desenvolvimento econômico e social do país.

Logo, fundamentado nas manifestações técnicas e jurídicas, proponho ao Colegiado a aprovação do Edital de Concessão referente ao sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-163/230/MT/PA.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando as instruções técnicas e jurídicas, **VOTO** por,

- 1) Aprovar o Edital de Concessão nº 02/2021 e seus anexos, para concessão do sistema rodoviário da BR-163/230/MT/PA e dos acessos terminais portuários de Miritituba, Santarenzinho e Itapacurá, sendo a rodovia BR-163/MT entre o entroncamento com a MT-220 no município de Sinop (km 868,6) e a divisa MT/PA no município de Garantã do Norte (km 1.131,4); a rodovia BR-163/PA entre a divisa MT/PA no município de Novo Progresso (km 0,0) e o entroncamento com a BR-230/PA no município de Itaituba (km 674,4); e a rodovia BR-230/PA, entre o entroncamento com a BR-163/PA no município de Itaituba (km 1.113,4) e o início da travessia do Rio Tapajós no distrito de Miritituba (km 1.146,4).
- 2) Autorizar a divulgação do Aviso de Publicação do Edital nº 02/2021, para concessão do sistema rodoviário das rodovias BR-163/230/MT/PA, anexo a esta Deliberação.

Brasília, 30 de março de 2021.

À **Secretaria Geral**, para prosseguimento

EDUARDO JOSÉ MARRA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO JOSE MARRA, Diretor**, em 30/03/2021, às 15:59, 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 5616434 e o código CRC 2621C120.

Referência: Processo nº 50500.133325/2020-67

SEI nº 5616434

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