



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA**NÚMERO:** 24/2024**OBJETO:** DESESTATIZAÇÃO DA RODOVIA BR-040/RJ/MG DO SISTEMA RODOVIÁRIO BR-040 – TRECHO: JUIZ DE FORA/MG X RIO DE JANEIRO/MG.**ORIGEM:** SUCON**PROCESSO (S):** 50500.319816/2023-46**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER n. 00076/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23661318)**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Proposta de deliberação sobre o novo Plano de Outorgas para a concessão do Sistema Rodoviário BR-040/495/MG/RJ – trecho de Juiz de Fora/MG até Rio de Janeiro/RJ, para posterior envio ao Ministério dos Transportes, conforme os termos do art. 24, inc. III da Lei 10.233/2001.

2. DOS FATOS

2.1. O projeto de concessão das rodovias BR-040/MG/RJ e BR-495/RJ foi qualificado na 2ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) pela Resolução nº 10, de 07/03/2017, e formalizado pelo Decreto nº 9.059, de 25/05/2017. Posteriormente, foi incluído no Plano Nacional de Desestatização (PND) pela Resolução nº 52, de 08/05/2019.

2.2. Após a realização dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), o projeto foi submetido à Audiência Pública nº 07/2021, conduzida por esta Agência. Sessões públicas híbridas (presenciais e por videoconferência) foram realizadas em Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ, nos dias 10, 13, 15 e 17 de dezembro de 2021.

2.3. Após o Processo de Participação e Controle Social (PPCS), o projeto foi submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU) sob o processo TC 008.508/2020-8, com o objetivo de acompanhar e auditar o projeto de desestatização da Rodovia BR-040/495/MG/RJ, assim como o processo de relicitação da Rodovia BR-040/DF/GO/MG (Trecho Brasília - Juiz de Fora). Diversas diligências foram realizadas pelo TCU, resultando no Acórdão nº 752/2023-TCU-Plenário, de 19 de abril de 2023, que confirmou a regularidade dos atos praticados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

2.4. Foi elaborada a Nota Informativa Conjunta nº 14 (SEI nº 18619901) no âmbito do processo SEI nº 50500.264932/2023-11, detalhando as medidas tomadas para atender às determinações do acórdão do TCU e os ajustes realizados nos documentos jurídicos, no PER e no MEF do projeto de concessão da Rodovia BR-040/495/MG/RJ. Subsequentemente, o Ministério dos Transportes determinou a cisão do projeto conforme o Ofício nº 953/2023/SNTR de 17/08/2023 (SEI nº 18413347).

2.5. A referida diretriz determinou a cisão do lote com dois editais, um com o trecho de Belo Horizonte/MG a Juiz de Fora/MG e outro com o trecho entre Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ e, ainda, registrou que o cronograma inicial do trecho maior fosse mantido para o primeiro trecho, apesar das alterações do EVTEA.

2.6. Assim, em observância à diretriz mencionada, procedeu-se à segmentação do estudo em dois, resultando na elaboração de dois novos projetos de concessão em substituição. Este desdobramento seguiu duas vertentes distintas.

2.7. Ambos os processos tiveram início de ajustes conforme diretriz do Ofício n. 953/2023 SNTR, imbuídos da priorização e celeridade que os pleitos exigiriam. Contudo, os trâmites necessários ao implemento das alterações e alcance de resultados esperando em ambos os processos demonstraram a necessidade de aprofundamentos, tratativas e pontos de definições pelo Ministério para viabilização do interesse público ora defendido.

2.8. A Nota Técnica Conjunta 15 de 20/11/2023 (SEI nº 20002731) retratou as alterações na Modelagem Econômico-Financeira (MEF), no Plano de Exploração da Rodovia (PER) e nos documentos jurídicos para concessão do trecho RJ-JF, além do ajuste do Plano de Outorga conforme a nova diretriz de política pública, visando sua submissão ao Ministério dos Transportes. Como relatado nesse documento técnico, algumas atualizações foram implementadas, inclusive por iniciativa do próprio formulador de política pública, além de já contemplar parte do conteúdo do Acórdão nº 2.208/2023-TCU-Plenário, o qual avaliou o projeto irmão, de concessão da BR-040/MG.

2.9. Em 17 de novembro de 2023, o projeto foi encaminhado à deliberação da diretoria e por meio da Deliberação nº 393, de 23 de novembro de 2023 (SEI nº 20449897), solicitou análises técnicas de acordo com o voto DFQ (SEI nº 20406565).

2.10. Em 11 de abril de 2024, a Infra S.A, encaminhou por e-mail (SEI nº 23320808) a nota técnica nº 26/2024/SUOD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD/INFRA/AG-INFRA (SEI nº 23320836) o qual apresenta 6 cenários para o modelo econômico-financeiro para análise dessa superintendência.

2.11. Ademais, foi encaminhado a atualização dos estudos do projeto através do Ofício nº236/20024/ASSDIPLAN-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI nº 22908355), no mesmo dia.

2.12. Considerando o recebimento dos estudos atualizados, a Sucon passou a análise do projeto para a nova deliberação.

2.13. Após os ajustes realizados nos documentos jurídicos relativos ao projeto em análise, diante da evolução do modelo regulatório da 5ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, o processo foi enviado à apreciação da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), conforme Nota Técnica SEI Nº 3670/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (23352880).

2.14. Em resposta, a PF-ANTT anexou aos autos o Parecer n. 00076/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23661318), aprovado pelo Despacho n. 07334/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23661322), que opinou pela regularidade jurídica dos documentos, recomendando pequenos ajustes.

2.15. Conforme consta na Nota Técnica SEI Nº 4279/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 23748741), foi acostado aos autos documentos jurídicos revisados do projeto de concessão da BR-040/495/MG/RJ após análise e ajustes decorrentes das recomendações apontadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT. Por meio da referida manifestação, são apresentadas também as considerações desta área técnica no tocante às diretrizes de política pública exaradas pelo Ministério dos Transportes no OFÍCIO Nº 408/2024/SE, datado de 24 de maio de 2024 (SEI 23722952).

2.16. Por fim, a Sucon, por meio do Despacho 23750655, informou que em decorrência do OFÍCIO Nº 408/2024/SE (SEI 23722952) foi necessário revisar a modelagem econômica financeira e atualizadas na Planilha MEF (SEI 23746177). Assim, encaminhou a Nota Técnica Nº 4279/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 23748741).

2.17. Assim, em consonância com o art. 39 do Regimento Interno desta Agência, consta no processo o Relatório à Diretoria 318/2024 (SEI 23600015) e Nota Técnica SEI nº 3133/2024/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI 22947670) propondo a deliberação sobre: (i) os novos estudos e respectiva remessa ao Tribunal de Contas da União; (ii) deliberação sobre o novo Plano de Outorgas e posterior envio ao Ministério dos Transportes, em atendimento aos termos do art. 24, inc. III da Lei 10.233/2001.

2.18. O presente processo foi distribuído *ad hoc* para minha relatoria conforme noticiado no Ofício SEI nº 37216/2023/DG-ANTT (SEI 23635759), de 14 de novembro de 2023.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A análise do processo se subdivide em duas partes, uma primeira, voltada ao atendimento das recomendações contidas na Deliberação ANTT nº 393, de 23 de novembro de 2023 (SEI nº 20430393), e uma segunda, relativa à proposição do Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura.

3.2. No que tange ao atendimento à Deliberação nº 393/2023, entendo que os comandos contidos da referida Deliberação foram observados conforme será demonstrado a seguir. As recomendações são as seguintes:

Art. 1º Retornar o processo a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (Sucon), para conclusão das análises técnicas, previamente a submissão à Diretoria Colegiada.

Art. 2º Recomendar a Superintendência de Concessão da Infraestrutura que coloque prioridade máxima nos esforços de análise do projeto de concessão da BR-040/495/RJ/MG, entre Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ), no sentido de não impactar o cronograma estabelecido pelo Ministério dos Transportes.

Art. 3º Dar imediata publicidade ao novo estudo e documentos jurídicos, no sítio eletrônico da ANTT, na forma que a Superintendência de Concessão da Infraestrutura entender mais adequada para propiciar aos interessados a adequada antecipação sobre as alterações que serão promovidas.

Art. 4º Recomendar a Superintendência de Concessão da Infraestrutura que promova ou participe de diálogos com potenciais interessados com o intuito de determinar a adequabilidade das soluções de modelagem adotadas para incentivos tarifários e mitigadores de risco para a execução das obras da Nova Subida da Serra.

Art. 5º Recomendar ao Ministério dos Transportes que reconsidere em suas diretrizes de política pública a uniformidade operacional do trecho da BR-040/495/RJ/MG, entre Juiz de Fora(MG) e Rio de Janeiro(RJ), com aquele entre Juiz de Fora e Belo Horizonte, especialmente no que tange aos investimentos de wireless, iRAP e PRF.

3.3. A análise técnica foi realizada pela Sucon, conforme atestado na Nota Técnica Conjunta 02 (SEI 22112912). Por meio da referida Nota Técnica a Sucon avaliou os riscos do projeto e propôs alterações a fim de reduzir os riscos percebido pelos investidores interessados.

3.4. As Notas Técnicas SEI nº 3670/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (23352880) e Nota Técnica SEI nº 3133/2024/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI 22947670) complementam a análise do projeto que está sendo levado para a deliberação do colegiado.

3.5. Quanto à priorização do projeto, verifica-se que esta Agência vem tratando a matéria com a urgência e atenção necessárias. O amplo diálogo entre os atores envolvidos (INFRA, IFC, MT e investidores) quanto aos pontos críticos do processo demandou diversas reuniões até que os aspectos essenciais fossem alinhados.

3.6. Conforme os documentos anexados aos autos, a Infra S.A. encaminhou para a ANTT a última versão do projeto em 11 de abril de 2024. A Agência, por sua vez, envidou todos os seus esforços para atender à urgência levantada pelo Ministério, conforme o Ofício nº 920/2024/SNTR.

3.7. Além do esforço da equipe da Sucon e da Procuradoria da Agência, a Diretoria Colegiada também empregou todos os recursos disponíveis para deliberar a matéria ainda no mês de maio, a fim de cumprir de forma expedita a determinação do TCU para que a Agência apresente, no prazo de 60 dias contados a partir de 08/05/2024, os estudos em análise. Conforme transcrito abaixo:

"9.2. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao Ministério dos Transportes, com fundamento no artigo 43 da Lei 8.443/1992 e no artigo 2º, inciso II, da Lei 8.987/1995, bem como na decisão do Superior Tribunal de Justiça em Suspensão de Liminar e de Sentença 3244-DF e na IN TCU 81/2018 que, no prazo de 60 dias, encaminhem ao Tribunal os estudos de viabilidade para realização de licitação de nova concessão da Rodovia BR-040/MG/RJ."

3.8. Com relação à publicidade dos estudos e documentos jurídicos, a unidade técnica da Agência ponderou sobre a possível judicialização que a disponibilização do projeto em versão preliminar poderia gerar. Concordo com os argumentos apresentados.

3.9. Todavia, considerando que os ajustes já foram feitos no projeto e que a versão em deliberação está apta a ser enviada ao TCU, entendo ser pertinente manter a determinação de que, após a deliberação do colegiado desta Agência, seja dada imediata publicidade ao novo estudo e aos documentos jurídicos no sítio eletrônico da ANTT.

3.10. Quanto ao diálogo com potenciais interessados, a Sucon convidou inicialmente 7 (sete) grupos do mercado de concessões rodoviárias para fins de apresentação dos estudos do projeto de outorga da BR-040/495/RJ/MG (de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro), considerando os grupos que haviam manifestado interesse previamente no projeto (no formato Rio-BH) ou que acompanham a carteira de rodovias de foram geral: CCR, ECORODOVIAS, ATERPA, PÁTRIA, VINCI, EPR, CRCC.

3.11. A apresentação inicial sobre o projeto foi realizada a todos os convidados em 30/04/2024, de 10h00 às 11h18, conforme Ata de Reunião ANTT (SEI nº 23197923). Após a reunião com a participação de todos os investidores, foram realizadas reuniões bilaterais onde os investidores tiveram a oportunidade de apresentar de forma mais reservadas as suas dúvidas e preocupações quanto ao projeto.

3.12. Por fim, quanto a uniformidade operacional do trecho da BR-040/495/RJ/MG, após diversas reuniões entre a ANTT e Ministério dos Transportes, a Diretriz de Política Pública para o projeto em análise não foi alterada e manteve-se a orientação do Ofício nº 1120/2023/SNTR, que determinou o seguinte:

"Adicionalmente, com o objetivo de reduzir o patamar tarifário, com base nas tarifas de face atualmente vigentes no estado, solicitamos o aumento do percentual de reclassificação tarifária, que permitirá maior incentivo para a execução da obra da nova subida da serra, a redução de verbas obrigatórias, a exclusão de investimentos decorrentes do WI-FI, iRAP, PRF e RDT e a redução do percentual de recursos vinculados."

3.13. Diante do apresentado, com base nas evidências apresentadas e na conformidade com os comandos da Deliberação nº 393/2023, considero que os estudos estão prontos para serem submetidos à deliberação final sobre o Plano de Outorga.

3.14. Passando a análise do Plano de Outorga, cabe destacar que, de acordo com art. 24, inciso III, da Lei nº 10.233, de 2001, compete a ANTT propor ao Ministério o plano de outorga, instruído por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre, *in verbis*:

"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; "

3.15. Conforme já relatado neste voto, o Plano de Outorga em análise refere-se a concessão da BR-040/495/MG/RJ, trecho da BR-040 com início em Juiz de Fora/MG, no entroncamento com a Ant União e Indústria (B.Triunfo), até o entroncamento com a BR-116/RJ (p/ Trevo das Missões), no Estado do Rio de Janeiro e trecho da BR-495/RJ, do entroncamento com a BR-040/RJ, até o entroncamento com a BR040ARJ10(B) (Itaipava), no Estado do Rio de Janeiro.

3.16. Consoante as informações constantes no Plano de Outorga, com a concessão da rodovia pretende-se ampliar a capacidade da via, reduzindo o custo do transporte e o tempo de viagem. Para tanto estão previstas soluções de duplicação da rodovia, vias marginais, faixas adicionais, implantação de dispositivos de melhorias, recuperação do pavimento, manutenção e conservação da via ao longo de todo o período de concessão e prestação de serviços aos usuários.

3.17. Da análise do documento, verifico que constam no Plano de Outorga as informações requeridas no art. 27 da Portaria nº 995, de 17 de outubro de 2023, a qual trata da Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, que em síntese são:

➤ **caracterização dos segmentos viários a serem licitados:**

O trecho da concessão da BR-040/495/MG/RJ a ser licitada é composto pela rodovia BR-040 e BR-495, tendo uma extensão total de 218,9 km, segundo os dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), de 10/2020, distribuídos no seguinte trecho:

- a) Rodovia BR-040/MG – situado entre o entroncamento com a Antiga União e Indústria (B. Triunfo), até a divisa dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.
- b) Rodovia BR-040/RJ – situado entre a divisa dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, e o entroncamento com a BR-116/RJ (Trevô das Missões), no município do Rio de Janeiro (RJ).
- c) Rodovia BR-495/RJ – situado entre entroncamento com a BR-040/RJ, até o entroncamento com a BR-040ARJ10(B) (Itaipava), no Estado do Rio de Janeiro (RJ).

➤ **indicação do tipo e prazo da concessão e modalidade de licitação:** a modalidade operacional a ser aplicada é a concessão comum para a desestatização de empreendimento público federal. O prazo da concessão será de 30 (trinta) anos, prorrogável por até 30 (trinta) anos, observadas as disposições do respectivo instrumento contratual, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto na Lei nº 13.448, de 6 de junho de 2017.

➤ **critérios utilizados para definição do vencedor do certame e outras variáveis com impacto sobre a concorrência:** a Licitação será realizada na modalidade Leilão junto à Brasil, Bolsa, Balcão S. A. (B3). O critério de julgamento da melhor proposta será o menor valor de tarifa de pedágio, atrelado à previsão obrigatória de aporte de recursos vinculados à concessão, em valores proporcionais ao valor de deságio quando este for superior a 18% no valor de tarifa de pedágio ofertado pela proponente.

➤ **síntese da política tarifária e das premissas de pedagiamento:** As Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em razão do número de eixos e da rodagem. Menciona-se também a Portaria nº 104, de 11 de agosto de 2021 do Ministério dos Transportes que estabeleceu diretriz de política pública isentando as motocicletas do pagamento de tarifa de pedágio em projetos de concessão de rodovias federais em fase interna de licitação.

Foi utilizada a aplicação do Desconto para Usuários Frequentes (DUF) na concessão da BR-040/495/MG/RJ. O principal objetivo do modelo DUF é o de minimizar o impacto da introdução de tarifas de pedágio nos custos totais de transporte de pessoas que precisam utilizar a rodovia para a realização de deslocamentos frequentes, que usualmente ocorrem entre municípios próximos, tendo, portanto, distâncias de percurso menores que as dos TCPs das praças de pedágio

➤ **modelagem econômico-financeira e seus resultados:** os investimentos e custos operacionais ao longo dos 30 anos da concessão estão apresentados no Plano de Outorga e sintetizados na tabela a seguir:

➤ **síntese das obras e melhoramentos previstos para os trechos a serem licitados:** o Programa de Exploração da Rodovia (PER) estabelece um conjunto de obras e melhorias com o intuito de promover ganhos expressivos na fluidez do tráfego e garantir a segurança de usuários do sistema quer sejam motoristas, quer sejam pedestres. Em síntese, consta no Plano de Outorga a tabela abaixo.

Descrição	BR-040/MG	BR-040/RJ	BR-495/RJ	TOTAL
Duplicação (km)	-	13,126	-	13,126
Faixas Adicionais (km)	-	80,792	-	80,792
Túncis (un)	-	3	-	3
Vias Marginais (km)	-	14,673	-	14,673
Correção de traçado (un)	3	10	-	13
Trombetas (un)	5	1	-	6
Diamantes (un)*	1	4/1	-	5/1
Parclo (un)	-	2	-	2
Passagem Inferior (un)	-	3	-	3
Melhorias em alças (un)	1	10	-	11
Retorno em Nível em X (un)	-	1	-	1
Retorno em Nível em U (un)	1	2	-	3
Rotatórias alongada (un)	-	1	-	1
Iluminação de Curvas Côncavas (un)	-	5	-	5
Passarelas (un)	-	12	-	12
Acessos (un)	28	39	-	67
Pontos de Ônibus (un)	4	28	-	32
Área de Escape (un)	-	1	-	1
Cicloviárias (km)	-	11,700	-	11,700
Barreira acústicas (un)	-	37	-	37
Caixas de Produtos Perigosos (un)	-	12	-	12
Passagem de Fauna (un)	-	7	-	7
Ponte	-	-	1	1

* Implantação/Melhoria

Fonte: PER – ANEXO – Rio-JF – 03.05.2024

➤ **parâmetros de desempenho de infraestrutura e de operação a serem observados e serviços a serem prestados pelo concessionário ao longo do prazo da concessão:** o Plano de outorga apresenta uma extensa lista de Itens e parâmetros de desempenho a serem observados pelo concessionário ao longo do prazo da concessão.

➤ **mecanismos técnicos e regulatórios voltados à maior eficiência operacional e performance do concessionário no que tange à execução contratual:** estão previstos propostos vários mecanismos técnicos e regulatórios para a BR-040/495/MG/RJ, de forma a tornar a Concessão mais moderna e manter altos padrões de qualidade e segurança refletidos na melhora operacional e performance do concessionário. Os principais mecanismos são:

- Desconto Básico de Tarifa (DBT) e do Desconto de Usuário Frequente (DUF);
- Proposição de novo Modelo Operacional com implantação de um Sistema de Gestão e Operação, com utilização de melhores práticas em gestão de ativos e monitoramento;
- Para a Segurança Viária foi proposta Iluminação Inteligente por LED e sistemas de telegestão em pontos críticos e zonas urbanas, propiciando uma maior segurança e redução de roubos de carga;
- Quanto à qualidade dos projetos de engenharia das obras a serem executadas ao longo da concessão, foi proposta a Certificação de Projetos, por empresa acreditada no Inmetro e adoção da tecnologia em modelagem BIM (Building Information Modeling);
- Para a área socioambiental, foi proposto o Programa Energia Limpa, Programa Carbono Neutro, que se baseia na neutralização de emissões de carbono relacionadas à operação da concessão, além do atendimento aos padrões de Corporação Internacional de Fomento (International Finance Corporation – IFC), do Banco Mundial;

- o Em termos de Política Tarifária, foram propostas reclassificações tarifárias em função da conclusão das obras de maior relevância da Concessão;
- o No que tange à saúde econômico-financeira da Concessão, o contrato prevê a implementação de sistema de contas vinculadas, as quais oferecem proteção relativa a contingências e permitem a operacionalização de mecanismos contratuais;
- o Foram previstos Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros (PPD).

3.18. Conforme ressaltado pela unidade técnica, por meio da Nota Técnica Conjunta 2 (SEI 22112912), ao longo da elaboração do EVTEA foram realizadas diversas reuniões, troca de informações e notas entre as equipes técnicas da ANTT, INFRA, IFC e MT.

3.19. Quanto a análise jurídica dos autos, consoante ao estabelecido no art. 27 da Portaria n° 995/2023, a PF-ANTT exarou o Parecer n. 00076/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23661318) aprovado pelo Despacho de Aprovação n. n. 07334/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23661322), no qual concluiu pela regularidade do procedimento e das minutas submetidas a sua análise, com as seguintes considerações:

"Sob o prisma estritamente jurídico e abstraidos aspectos técnicos e de conveniência ou oportunidade, sem prejuízo das demais considerações lançadas ao longo do presente parecer, opina-se pela regularidade jurídica das alterações realizadas e pela possibilidade de submissão dos documentos jurídicos à Diretoria Colegiada para deliberação." Parecer n. 00076/2024/PF-ANTT

"1. Manifesto concordância com o PARECER n. 00076/2024/PF-ANTT/PGF/AGU.

2. Assinalo apenas que se faz necessário o registro de que a presente manifestação jurídica se faz em regime de urgência, em atendimento ao disposto no §4º do artigo 12 da Portaria PGF nº 526, de 26 de agosto de 2013.

3. Em adendo, em razão de análise simultânea de editais/contratos similares, detectou-se que há divergência de disposições contratuais no que concerne reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando o Verificador for contratado pela Infra S.A. No presente caso, não há reequilíbrio econômico-financeiro, independentemente, da contratação ser efetivada pela Infra S.A ou não (cláusula 9.2). No Projeto de Concessão da BR-040/MG/GO (Rota dos Cristais 50500.124210/2024-13), há previsão de verba

específica e reequilíbrio econômico financeiro do contrato, quando a contratação do Verificador se efetivar por intermédio da Infra S.A.

4. Nessa medida, recomenda-se à SUCON avaliar se não seria o caso de tratamento uniforme, reforçando-se aqui, se se optar pelo modelo contido no processo 50500.124210/2024-13 (Rota dos Cristais), as recomendações contidas nos itens 23, 24 e 25 do PARECER n. 00079/2024/PF-ANTT/PGF/AGU."

3.20. Quanto as considerações da PF-ANTT e do Ministérios do Transportes exaradas pelo OFÍCIO Nº 408/2024/SE, datado de 24 de maio de 2024 (SEI 23722952), a unidade técnica acostou aos autos a Nota Técnica SEI Nº 4279/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 23748741) com os seguintes encaminhamentos:

ANÁLISE DAS RECOMENDAÇÕES DA PF-ANTT E AJUSTES DECORRENTES

Mecanismos Técnicos e Regulatórios

28. Porém, ao que nos parece, falta ao documento o tratamento específico sobre "os mecanismos técnicos e regulatórios voltados à maior eficiência operacional e performance do concessionário no que tange à execução contratual", conforme requer o inciso X do artigo 27. De tal maneira, considera-se relevante e, portanto, **recomenda-se** que a área técnica justifique o cumprimento de tal requisito, *ainda que não seja pela presença concentrada em capítulo específico do Plano de Outorga.*

No tocante à recomendação contida no parágrafo 28 da manifestação da PF-ANTT, esclarecemos que os mecanismos técnicos e regulatórios voltados à eficiência e performance do concessionário estão listados de forma abrangente no item 13 (páginas 47 e 48) do Plano de Outorga ora apresentado (SEI 23748710).

13 MECANISMOS TÉCNICOS E REGULATÓRIOS VOLTADOS À MELHORIA OPERACIONAL E PERFORMANCE DO CONCESSIONÁRIO

Foram propostos vários mecanismos técnicos e regulatórios para a BR-040/495/MG/RJ, de forma a tornar a Concessão mais moderna e manter altos padrões de qualidade e segurança refletidos na melhora operacional e performance do concessionário, conforme descritas a seguir:

- Utilização de Desconto Básico de Tarifa (DBT) e do Desconto de Usuário Frequente (DUF), conforme descrito acima.
- Outras inovações referentes à gestão de concessões rodoviárias, baseadas em Segurança viária, Gestão de ativos, Sustentabilidade, ligadas a Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) e Certificações/Processos foram propostas nesses estudos.
- Proposição de novo Modelo Operacional com implantação de um Sistema de Gestão e Operação, com utilização de melhores práticas em gestão de ativos e monitoramento. Para tanto, utilizar-se-á Sistema de Apoio e Gerenciamento de Tráfego (SAGT); Sistema de Gestão de Ativos (SGP, OAEs, entre outros), Sistema de controle de velocidade); mais PMVs em toda a rodovia e integrados ao SAGT (reforçado em trechos críticos); aquisição de um banco de dados meteorológicos; aquisição de dados dos usuários (aplicativos); sistema de detecção automática de incidentes (DAI); App/E-Call (função de chamada de emergência) e internet sem fio (wireless).
- Para a Segurança Viária foi proposta Iluminação Inteligente por LED e sistemas de telegestão em pontos críticos e zonas urbanas, propiciando uma maior segurança e redução de roubos de carga.
- Quanto à qualidade dos projetos de engenharia das obras a serem executadas ao longo da concessão, foi proposta a Certificação de Projetos, por empresa acreditada no Inmetro e adoção da tecnologia em modelagem BIM (Building Information Modeling).
- Para a inovação na área socioambiental, foi proposto o Programa Energia Limpa, Programa Carbono Neutro, que se baseia na neutralização de emissões de carbono relacionadas à operação da concessão, além do atendimento aos padrões de Corporação Internacional de Fomento (International Finance Corporation – IFC), do Banco Mundial.
- Em termos de Política Tarifária, foram propostas reclassificações tarifárias em função da conclusão das obras de maior relevância da Concessão.
- No que tange à saúde econômico-financeira da Concessão, o contrato prevê a implementação de sistema de contas vinculadas, as quais oferecem proteção relativa a contingências e permitem a operacionalização de mecanismos contratuais.
- Quanto ao compartilhamento de riscos associados aos projetos, foram previstos os seguintes instrumentos:
 - o Compartilhamento do Risco de Desapropriação e Desocupações;
 - o Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais;
 - o Mecanismo de Proteção Cambial;
 - o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo;
 - o Mecanismo de Compartilhamento de Risco do Túnel da Nova Subida de Petrópolis; e
 - o Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.
- Foram previstos Pontos de Parada e Descanso para Caminhoneiros (PPD), com instalações sanitárias (inclusive para pessoas especiais), sala de descanso e serviço de internet sem fio, nos seguintes quantitativos conforme abaixo:

Tabela 21 - Localização e quantitativos Pontos de Parada e Descanso

PPD	RODOVIA	QUANTIDADE
1	BR-040/RJ	01

Fonte: PER – ANEXO – Rio-JF – 03.05.2024

Plano de Outorga

56. Deve-se considerar que o **Anexo Plano de Outorga (20321959)** ao tratar do prazo da concessão, o limita a 30 anos, com possibilidade de extensão por mais 05 anos. Vejamos:

6.2 Prazo da Concessão

O prazo da concessão será de 30 (trinta) anos, prorrogável por até 5 (cinco) anos, observadas as disposições do respectivo instrumento contratual, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto na Lei nº 13.448, de 6 de junho de 2017.

57. Nesse ponto, **recomenda-se** seja justificativa ou adaptação do plano de outorga para que se compatibilize com o permissivo legal da Lei n. 13.448, de 5 de junho de 2017, e com a cláusula contratual citada.

No tocante ao apontamento relacionado ao limite do prazo contratual, informamos que o ajuste foi igualmente realizado nesta nova versão do Plano de Outorga apresentado, conforme se evidencia na página 20.

6.2 Prazo da Concessão

O prazo da concessão será de 30 (trinta) anos, prorrogável por até 30 (trinta) anos, observadas as disposições do respectivo instrumento contratual, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto na Lei nº 13.448, de 6 de junho de 2017.

Compartilhamento de Risco de Desapropriações, Regularizações e Desocupações

68. Veja-se, ademais, que o Compartilhamento de Risco de Desapropriações, Regularizações e Desocupações, é contratualmente previsto na cláusula 6.3 e nela não há previsão de que recairia sobre o Poder Concedente o custo de desapropriações/desocupações relacionadas à Obras de Manutenção de Nível de Serviço. Assim, para maior clareza, **recomenda-se** justificativa técnica mais robusta para essa opção.

Acerca da recomendação contida no parágrafo 68, informamos que a verba de desapropriações e desocupações é calculada com base nos custos associados exclusivamente às obras obrigatórias do projeto. Desta feita, entendemos não ser recomendável considerá-la para as obras de manutenção do Nível de Serviço que, conforme explanado anteriormente, são de natureza imprevisível e dependem de decisão favorável do Poder Concedente para sua inclusão.

Assim, sugere-se o não atendimento da recomendação.

Verificador

3. Em adendo, em razão de análise simultânea de editais/contratos similares, detectou-se que há divergência de disposições contratuais no que concerne reequilíbrio econômico-financeiro do contrato quando o **Verificador** for contratado pela Infra S.A. No presente caso, não há reequilíbrio econômico-financeiro, independentemente, da contratação ser efetivada pela Infra S.A ou não (cláusula 9.2). No Projeto de Concessão da BR-040/MG/GO (Rota dos Cristais 50500.124210/2024-13), há previsão de verba específica e reequilíbrio econômico financeiro do contrato, quando a contratação do **Verificador** se efetivar por intermédio da Infra S.A.

Sobre a recomendação constante do parágrafo 3 do DESPACHO n. 07334/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23661322), informamos que as cláusulas contratuais foram ajustadas - conforme visto abaixo - para refletir integralmente o mecanismo desenvolvido para o projeto da Rota dos Cristais, que considera o reequilíbrio econômico-financeiro dos valores de ressarcimento à Infra S.A. a serem desembolsados pela Concessionária.

9.2 As providências e os custos necessários para a realização das atividades do **Verificador**, de inspeção, e eventuais correções de não conformidades, deverão ser ressarcidos à **Infra S.A.** pela **Concessionária**, **não sendo objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.**

9.2.1 Alternativamente, em caso de impossibilidade de contratação pela **Infra SA**, a **Concessionária** poderá contratar diretamente o **Verificador**, desde que previamente autorizado pela **ANTT**.

9.3 **A Concessionária considerou na Proposta Econômica Final apresentada no Leilão, para arcar com o ressarcimento da subcláusula 9.2, o montante global de R\$ 37.493.500,08 (trinta e sete milhões, quatrocentos e noventa e três mil, quinhentos reais e oito centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente, a partir da Data da Assunção, pelo IRT.**

9.4 **A Concessionária deverá arcar com todos os custos e despesas indiretas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.2, sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 100% (cem por cento) do valor efetivamente aplicado que variar em relação ao montante previsto na subcláusula 9.3, por meio de Notificação de Reequilíbrio, com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.**

9.4.1 **Os valores efetivamente despendidos pela Concessionária serão contabilizados anualmente e atualizados pelo IRT para a adequada comparação com o montante previsto nesta subcláusula, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.**

9.4.2 **Eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária ou do Poder Concedente, decorrente dos valores que ultrapassarem o montante citado na subcláusula 9.3, ocorrerá na Revisão Ordinária subsequente à comprovação dos valores efetivamente despendidos.**

ANÁLISE DAS DIRETRIZES MINISTERIAIS E AJUSTES DECORRENTES

Por meio do Ofício nº 408/2024/SE, o Ministério dos Transportes apresentou cinco diretrizes relacionadas ao projeto de concessão em epígrafe, abaixo reproduzidas.

- I - Além do mecanismo de reclassificação, de grau tarifário, já previstos, a proposição de mecanismo regulatório de incentivo proporcional para a conclusão antecipada da obra da nova subida da serra, visto que a referida obra se encontra parcialmente construída e em respeito a expectativa dos usuários da rodovia pela entrega da mesma. Importante mencionar que no estudo a referida obra esta prevista para o 6º ano. Assim, por exemplo, a cada ano de entrega antecipada da obra concluída, o prazo de concessão poderia ser acrescido em 3 (três) anos, de forma a não pressionar a tarifa de pedágio, fomentando de forma assertiva a entrega antecipada;
- II - Melhoria no compartilhamento de risco de engenharia e de licenciamento ambiental da obra da nova subida da serra de Petrópolis, considerando vantajosidade ao aproveitamento máximo das estruturas existentes;
- III - Previsão expressa de compartilhamento de riscos, inclusive de quantitativos para o segmento do túnel com subsidiência;
- IV - Previsão expressa de compartilhamento de risco para o caso de não aproveitamento do túnel existente decorrente da subsidiência, desde que comprovada por verificador independente a ser contratado pela Infra S.A., de forma a trazer celeridade e imparcialidade no processo; e
- V - Atualização do WACC considerando a nova metodologia da ANTT.

Quanto ao item I, entendemos não ser recomendável a introdução de um novo incentivo referente à conclusão antecipada das obras da nova subida da Serra de Petrópolis, considerando que a minuta contrato já prevê que, em caso de antecipação da entrega das obras, haverá incidência do Fator A e antecipação da reclassificação tarifária.

Acerca do item II, entende-se que a nova versão do Anexo 16 apresentada na Nota Técnica SEI nº 3871/2024/COEST 2/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 23469418) já endereça a preocupação do Ministério dos Transportes, haja vista que o compartilhamento do risco associado ao trecho da subsidiária foi ampliado, de forma a considerar a possibilidade de compensação de 90% dos custos que excederem o valor da verba estabelecida em contrato, permitindo ao concessionário maior previsibilidade quanto aos investimentos a serem realizados e minimizando eventuais impactos na saúde financeira da futura SPE. Destaca-se que, na versão anterior, a compensação era de apenas 80% e havia também um limitador de 10% de oscilação do custo de cada disciplina do projeto associado ao segmento obstruído.

No tocante ao licenciamento ambiental, esclarece-se que já existe regramento específico para o compartilhamento deste risco, estabelecido na subcláusula 5.7.2 da minuta de contrato. Considerando-se a unicidade da licença relacionada ao empreendimento, entende-se ser difícil separar os efeitos apenas para o trecho da subsidiária.

Quanto à diretriz contida no item III, informamos que a documentação ora apresentada contempla o Anexo 16, agora revisado, especificamente voltado a prever de forma expressa o compartilhamento de riscos, inclusive de quantitativos, para o segmento do túnel com subsidiária.

Sobre o item IV, entende-se que a comprovação do não aproveitamento do túnel existente não é uma atribuição compatível com o escopo de atuação do Verificador, que é uma entidade voltada à avaliação de conformidade de projetos, obras e parâmetros em relação às exigências estabelecidas no contrato de concessão. Ademais, entende-se que a previsão expressa da possibilidade de não aproveitamento do segmento obstruído ensejaria a necessidade de diretrizes adicionais sobre a destinação a ser dada ao segmento não aproveitado, considerando tratar-se de um passivo ambiental importante na faixa de domínio da BR-040/RJ.

Finalmente, em resposta ao item V, destacamos que os valores dispostos nas minutas já consideram a atualização dos estudos com base na nova TIR prevista para o projeto.

3.21. Conforme já mencionado neste voto, em 24/05/2024, o Secretário executivo do Ministério dos Transportes enviou à Agência o Ofício nº 408/2024/SE (SEI 23722952), solicitando análise dos seguintes pontos do projeto:

- I - Além do mecanismo de reclassificação, degrau tarifário, já previstos, a proposição de mecanismo regulatório de incentivo proporcional para a conclusão antecipada da obra da nova subida da serra, visto que a referida obra se encontra parcialmente construída e em respeito a expectativa dos usuários da rodovia pela entrega da mesma. Importante mencionar que no estudo a referida obra está prevista para o 6º ano. Assim, por exemplo, a cada ano de entrega antecipada da obra concluída, o prazo de concessão poderia ser acrescido em 3 (três) anos, de forma a não pressionar a tarifa de pedágio, fomentando de forma assertiva a entrega antecipada;
- II - Melhoria no compartilhamento de risco de engenharia e de licenciamento ambiental da obra da nova subida da serra de Petrópolis, considerando vantajosidade ao aproveitamento máximo das estruturas existentes;
- III - Previsão expressa de compartilhamento de riscos, inclusive de quantitativos para o segmento do túnel com subsidiária;
- IV - Previsão expressa de compartilhamento de risco para o caso de não aproveitamento do túnel existente decorrente da subsidiária, desde que comprovada por verificador independente a ser contratado pela Infra S.A., de forma a trazer celeridade e imparcialidade no processo; e
- V - Atualização do WACC considerando a nova metodologia da ANTT.

3.22. Com relação ao item V, atualização do WACC considerando a nova metodologia da ANTT, a Sucon informou, por meio do Despacho SEI 23722987, que o aprimoramento da metodologia do WACC está atualmente em Audiência Pública, com prazo para recebimento das contribuições até o dia 24 de junho de 2024. Portanto, não é possível utilizar a nova metodologia, visto que a norma ainda está em construção. Todavia, buscando atender à preocupação do formulador de política pública quanto à atratividade do projeto, propôs que fosse levado para a deliberação da Diretoria Colegiada o projeto com a classificação de Risco 2 (CMPCr de nível CR2), cujo valor para o mês de maio é de 10,35%, conforme previsto no Parágrafo único do Artigo 13 da Resolução nº 6.002/2022.

3.23. Em resposta à consulta da Sucon, considerando as particularidades do referido projeto, bem como as dificuldades e complexidades associadas à BR-040/JF/RJ, especialmente no que diz respeito ao nível de risco do projeto de engenharia, que envolve a construção de túneis, e o histórico da concessão vigente, entendo ser apropriada a sugestão de atualização do projeto com a classificação de risco 2. Tal medida permitirá que a Diretoria Colegiada, conforme previsto no Parágrafo único do Artigo 13 da Resolução nº 6.002/2022, analise o projeto alinhado com os anseios do formulador de política pública, Ministério dos Transportes.

3.24. Quanto aos pontos demandados pelo MT, a Sucon procedeu a análise, conforme informado por meio do Despacho 23750655. Em decorrência dos ajustes solicitados pelo Ministério, os documentos jurídicos foram ajustados e acostado novas minutas ao processo (SEI 23748694).

3.25. Nesse cenário, as principais atualizações do projeto que trago para a deliberação do Colegiado, em comparação ao que foi apreciado em novembro do ano passado, são:

- Cronograma de execução das obras - Previsão de conclusão do Lote 3 do projeto de ampliação de capacidade da NSS somente após a entrada em operação do Túnel previsto no Lote 2;
- Reclassificação Tarifária - de 10% a ser aplicada após a conclusão das obras na NSS e de 2,5% após as obras na Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
- Alíquota de Recursos vinculados de 3%; e
- Atualização do WACC do projeto de 8,83% para 10,35%.

3.26. Assim, ao longo dos 30 anos do prazo da concessão, o projeto em análise prevê investimentos estimados em R\$ 4,95 bilhões e custos operacionais de R\$ 3,77 bilhões. A tarifa quilométrica definida para a concessão é de R\$ 0,33220 por quilômetro, resultando em um valor de face de R\$ 19,99.

3.27. Para concluir, quero ressaltar à atenção e a priorização que a Agência tem dado a este projeto. O amplo diálogo entre os atores envolvidos (INFRA, IFC, MT e investidores) quanto aos pontos críticos do processo demandou diversas reuniões até que os aspectos essenciais fossem alinhados.

3.28. Conforme os documentos anexados aos autos, a Agência recebeu a última versão do projeto em 11 de abril de 2024. A Agência, por sua vez, envidou todos os seus esforços para atender à urgência levantada pelo Ministério, conforme o Ofício nº 920/2024/SNTR.

3.29. Além do esforço da equipe da Sucon e da Procuradoria da Agência, a Diretoria Colegiada também se empenhou para deliberar a matéria ainda no mês de maio, a fim de cumprir de forma expedita a determinação contida Acórdão 890/2024 do TCU, para que a Agência apresente, no prazo de 60 dias contados a partir de 08/05/2024, os estudos em análise.

3.30. Diante do apresentado, alinho-me ao posicionamento técnico e jurídico, no sentido de entender regular os procedimentos e as minutas de documentos que compõem o Plano de Outorga, e submeto a apreciação do Colegiado os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a concessão do Sistema Rodoviário BR-040/495/MG/RJ – trecho de Juiz de Fora/MG até Rio de Janeiro/RJ.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto, VOTO por propor ao Ministério dos Transportes, nos termos do inciso III do art. 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o Plano de Outorga para a concessão do Sistema Rodoviário da rodovia BR-040/495/MG/RJ, entre Rio de Janeiro/RJ e Juiz de Fora/MG (SEI 23748710), bem como, aprovar o encaminhamento dos estudos atualizados ao Tribunal de Contas da União, nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 23752168).

Brasília, 29 de maio de 2024.

FELIPE FERNANDES QUEIROZ
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 29/05/2024, às 16:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 **23744560** e o código CRC **A1B020CF**.

Referência: Processo nº 50500.319816/2023-46

SEI nº 23744560

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br