



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 66/2023

OBJETO: Aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 12/2022, que trata das sugestões e contribuições realizadas às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão da rodovia BR-262/MG, no trecho entre os municípios de Uberaba e Betim

ORIGEM: Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON)

PROCESSO: 50500.140468/2022-97

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: Parecer nº 00215/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os presentes autos de deliberação da Diretoria Colegiada acerca da aprovação do Relatório Final da Audiência Pública (AP) nº 12/2022, realizada no período de 31 de outubro a 16 de dezembro de 2022, que teve como objetivo 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, visando a concessão para exploração do lote rodoviário composto pela rodovia BR-262/MG, trecho entre os municípios de Uberaba e Betim, com extensão total de 438,9 km, assim como da divulgação do referido Relatório e do Encaminhamento do Plano de Outorga do projeto para o Ministro dos Transportes.

2. DOS FATOS

2.1. Informa o Relatório à Diretoria nº 457/2023 (SEI nº18729622), de 06 de setembro de 2023, elaborado pela SUCON, os principais fatos que permitem descrever o presente processo:

"O Sistema Rodoviário objeto desta Concessão apresenta uma extensão total de 438,90 km, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

O trecho rodoviário compreende a rodovia BR-262/MG, " (...) "com início no entroncamento com a BR-381(C) em Betim e final no entroncamento com a BR-050(A)/464(A) em Uberaba.

A rodovia BR-262/MG integra o trecho atualmente sob concessão da Concessionária Concebra, a qual compreende as rodovias BR-060/153/262/DF/GO/MG.

O trecho de 1.176,50 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 de janeiro de 2014, no qual a Concessionária de Rodovias Centrais do Brasil S.A (Concebra) assumiu o compromisso para 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).

A concessão iniciou em 05 de março de 2014 com a assunção do sistema rodoviário com a cobrança de pedágio a partir de 27 de junho de 2015.

Em abril de 2020, a Concebra protocolou o "Requerimento de Adesão ao Processo de Relicitação", que resultou na qualificação no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) para fins de relicitação.

A Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017 (SEI nº13850236) estabeleceu as diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos nos setores rodoviário, ferroviário a aeroportuário.

Por meio da Resolução nº 191, de 25 de agosto de 2021 (SEI nº13850065), do Programa de

Parcerias de Investimentos da Presidência da República, convertida no Decreto nº 10.864, de 19 de novembro de 2021 (SEI nº13850098) o trecho foi qualificado e assim submetido a análise de viabilidade para uma nova concessão.

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL), atual Infra S.A., passou a analisar o trecho sob devolução, tendo em vista a incapacidade da concessionária de cumprir com as obrigações assumidas na assinatura do contrato de concessão.

Durante a realização dos estudos de viabilidade da rodovia, foi tomada a decisão de subdividir o projeto em 3 (três) trechos a serem concedidos separadamente:

. 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;

. BR-153/GO/MG, entre Goiânia/GO e Fronteira/MG e BR-262/MG, do entroncamento com a BR-153/MG até Uberaba/MG;

. BR-262/MG, entre Uberaba/MG e Betim/MG.

Em junho de 2022, a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), atualmente, Infra S.A. após reestruturação, encaminhou a primeira versão dos estudos de viabilidade ao Ministério da Infraestrutura, atual Ministério dos Transportes, e ANTT, conforme processo nº 50500.094872/2022-81, sendo então realizada a primeira análise pela equipe técnica dessa Sucon, conforme considerações dispostas na NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 009/2022/GINOP/GEMEF/SUCON - DIR/ANTT (SEI nº 13850282 e nº 13850375).

Por meio do Ofício nº 170/2022/GAB-EPL/PRE-EPL, de 4 de agosto de 2022 (SEI nº 12597185), a Empresa de Planejamento e Logística encaminhou os estudos técnicos do projeto ao Ministério da Infraestrutura, sendo então elaborada a NOTA TÉCNICA Nº 27/2022/CGOR/DTROD/SNTT (SEI nº 13873440), sendo o projeto compatível com as diretrizes, normas ou premissas referentes à políticas de outorgas para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, submetendo os estudos à aprovação do Sr. Ministro da Infraestrutura.

As diretrizes e premissas do projeto em tela foram mantidas pelo Ministério da Infraestrutura, conforme projetos já aprovados anteriormente (...).

Dessa forma, pretendeu-se garantir ao usuário as obras de recuperação, ampliação de capacidade e melhorias, além de boas condições de tráfego e segurança no trecho entre os municípios de Uberaba a Betim, no estado de Minas Gerais.

Subsidiados pelos estudos de viabilidade e pelas premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura aos projetos de outorga, foram então elaborados os documentos jurídicos - Edital, Contrato e anexos (SEI nº13883183), o Programa de Exploração da Rodovia - PER (SEI nº 13880359 e nº 13880375) e o modelo econômico-financeiro - MEF (SEI nº 13879459).

Os estudos técnicos foram aprovados pelo Ministério da Infraestrutura, atual Ministério dos Transportes, conforme Portaria nº 1.401, de 14 de outubro de 2022 (SEI nº 13914045) e considerados de utilidade para a licitação, ficando vinculados à concessão para exploração da infraestrutura rodoviária a que se referem."

2.2. Em 14 de outubro de 2022, a proposta foi submetida à análise da Diretoria Colegiada, conforme disposto no Relatório à Diretoria nº 572/2022 (SEI nº13875745) e a matéria foi distribuída à Diretoria Davi Barreto (DDB), a qual, por meio do Voto DDB nº 102/2022, se manifestou no sentido de aprovar a abertura de Audiência Pública referente ao projeto em tela, o que foi confirmado pela Diretoria Colegiada por meio da Deliberação nº 310, de 20 de outubro de 2022, que autorizou a abertura da Audiência Pública nº 12/2022:

"O período disponibilizado para o recebimento de contribuições foi do dia 31 de outubro de 2022 até às 18 horas do dia 16 de dezembro de 2022 (horário de Brasília).

A realização do processo de participação social ocorreu no formato híbrido, com realização de audiência pública de forma presencial e virtual, com sessão pública realizada no dia 1º de dezembro de 2022 em Brasília, no auditório da ANTT e transmissão pelo canal ANTT no youtube.

O processo de participação e controle social observou regramento estabelecido pelas normas que cercam a atividade da ANTT: Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, art. 12 c/c art. 20, inc. I, II, "a" e "b", e art. 22, V; Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, art. 8º, inc. I a IV, e Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2020, art. 88, inc. I a V.

Foi ainda conferido conhecimento dos documentos referentes à Audiência Pública à Procuradoria Geral para se manifestar, conforme Cota Nº 08267/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº14051752), em conformidade com o art. 11, § 1º da Resolução nº 5.624/2017.

O Relatório Simplificado da Audiência Pública nº 012/2022 (SEI nº 14820888) foi publicado em 27 de dezembro de 2022 e o Relatório Final de Audiência Pública foi finalizado (SEI nº18053742), sendo as contribuições tratadas e refletidas nos documentos jurídico-regulatórios, econômicos e dos projetos que compõem a relicitação da BR-262/MG, estando apto a encaminhar-se às próximas etapas."

2.3. Ainda consta do Relatório à Diretoria já citado, que:

"De mesma forma, o Ministério dos Transportes estabeleceu novas diretrizes de política pública, emanadas pela Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários através do Ofício 430/2023/SNTR, de 18 de maio de 2023 (SEI nº 16954316), a ser incorporada ao respectivo projeto.

Além dos ajustes apontados, o Programa de Exploração da Rodovia e a Modelagem Econômico-Financeira também sofreram alterações, detalhadas na Nota Técnica Conjunta 4 (SEI nº

18052434), considerando a finalização do Processo de Participação Social.

As contribuições recebidas, bem como as manifestações orais e a análise da equipe técnica da ANTT integram os anexos do Relatório Final da Audiência Pública (SEI nº 18053742), o qual submetemos à aprovação da diretoria colegiada, sendo assim distribuídos:

. Anexo I – contribuições recebidas por meio do sistema ParticipANTT; (SEI nº 18059259)

. Anexo II – contribuições recebidas por meio do sistema Eletrônico de Informação; (SEI nº 18059290)

. Anexo III – contribuições orais; e (SEI nº 18059318)

. Anexo IV – respostas e análises da equipe técnica da ANTT. (SEI nº 18083824)

Destaca-se que, as contribuições foram devidamente tratadas, considerando o disposto na Lei nº 13.709/2018 – Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).”

(...)

“O processo em tela foi submetido à análise da Procuradoria Federal, sendo emitido o PARECER n. 00215/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 18726301), concluindo-se pela aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 012/2022.

O Plano de Outorga (SEI nº 18101967) do projeto foi elaborado conforme diretrizes do Ministério dos Transportes e melhorias no projeto após a participação da sociedade, devendo ser submetido à aprovação daquele órgão após deliberação da Diretoria Colegiada desta casa.

Desta forma, considera-se finalizado o Processo de Participação e Controle Social e, conforme estabelecido no artigo 39 da Resolução nº 5.976/2022, bem como na Instrução Normativa nº 14, de 10 de outubro de 2022, os procedimentos foram cumpridos, conforme documentos dispostos aos autos.”

2.4. Além do Relatório à Diretoria, foram acrescentados aos presentes autos os seguintes documentos: (i) Nota Técnica Conjunta nº 7/2023/GEMEF/GEREG/SUCON (SEI nº 18757850), que tem por objetivo apresentar os ajustes realizados nos documentos jurídicos relativos à delegação da concessão dos serviços de infraestrutura da rodovia BR-262/MG, diante da análise das recomendações contidas no Parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT, para encerramento do processo à participação social por meio da Audiência Pública nº 12/2022; (ii) a minuta de Deliberação SUCON (SEI nº 18729584), que trata do objeto do presente Voto; e (iii) o Despacho de Instrução da SUCON (SEI nº 18730225), em que são descritos os documentos referentes ao objeto dos autos em si.

2.5. No Despacho para a Assessoria Administrativa (SEI nº 18732936), a SUCON sugeriu que o processo 50500.102298/2022-42¹ seja encaminhado ao mesmo Diretor-Relator, uma vez que se trata de projetos idênticos, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Ministério dos Transportes. Isso se faz necessário não apenas para otimizar o processo de análise e tomada de decisão, mas também para cumprir as normas que exigem que projetos similares sejam protocolados junto ao Tribunal de Contas da União (TCU) no mesmo dia.

2.6. Consta ainda, em complemento à Nota Técnica já referida, outra minuta dos documentos jurídicos (SEI nº 18803289), apresenta ajustes adicionais decorrentes das recomendações contidas nas considerações finais, item 5.12 do Parecer nº 00215/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 18726301) da Procuradoria Federal Junto à ANTT conforme descrito no Despacho SUCON de SEI nº 18803640.

2.7. No dia 06 de setembro de 2023, mediante sorteio, conforme Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI nº 18767738), os autos foram distribuídos a esta Diretoria.

2.8. Por fim, o Plano de Outorga (SEI nº 18882639) foi corrigido, tendo em vista que a área técnica detectou algumas discrepâncias entre o referido documento e o Modelo Econômico-Financeiro, e encaminhado para esta Diretoria, por meio do Despacho SUCON de SEI nº 18882204, de 13 de setembro de 2023.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Sobre a Audiência Pública

3.1.1. O pleito vem à apreciação da Diretoria, após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social com a realização da audiência pública nº 12/2022 e a elaboração dos documentos oriundos das contribuições e sugestões recebidas.

3.1.2. De acordo com o artigo 12 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, entre as diretrizes gerais a serem seguidas pela ANTT no gerenciamento da infraestrutura de transportes terrestres está a priorização aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação (inciso III).

3.1.3. A Lei nº 10.233, em seu artigo 20, estabelece os objetivos da ANTT, de implementar as

políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Interação de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes.

Art. 20. São objetivo 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 estabelecidos nesta Lei;

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica

3.1.4. E ainda, considerando o artigo 22, inciso V, da Lei nº 10.233, constitui esfera de atuação da ANTT a exploração da infraestrutura rodoviária federal.

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

(...)

V - a exploração da infra-estrutura rodoviária federal;

A Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, que aprovou o Regimento Interno da ANTT, estabeleceu os objetivos de realização de Processo de Participação e Controle Social, conforme Art. 88, capítulo I, *in verbis*:

Capítulo I

Do Processo de Participação e Controle Social

Art. 88 A ANTT utilizará o Processo de Participação e Controle Social com objetivo de:

I - incentivar ou provocar a efetiva participação dos servidores e colaboradores da ANTT, das partes interessadas e da sociedade em geral;

II - recolher subsídios para o processo decisório da ANTT;

III - oferecer aos agentes econômicos, sociedade e usuários dos serviços e das infraestruturas de transportes terrestres administrados pela ANTT um ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões relacionados à matéria objeto do processo;

IV- identificar, de forma ampla, todos os aspectos relevantes à matéria, objeto do processo e

V- dar publicidade a sua ação regulatória.

3.1.5. Neste sentido, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) propôs instaurar o Processo de Participação e Controle Social com a realização de Audiência Pública com objetivo de colher as contribuições e manifestações dos usuários e interessados no sistema rodoviário da BR-262/MG, sendo deliberado pela Diretoria Colegiada, conforme Art. 9º da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017 e aprovado por meio da Deliberação nº 310, de 20 de outubro de 2022³.

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

3.1.6. A mesma resolução ainda trata, no art. 26, §5º, que o Relatório Final da Audiência Pública será submetido à Diretoria Colegiada para aprovação.

3.1.7. Ainda consta salientar que diretrizes elencadas no Art. 91⁴ da resolução nº 5.976, de 2022, foram cumpridas, bem como os requisitos dispostos na Instrução Normativa nº 12⁵ de 7 de abril de 2022.

3.1.8. O período para o recebimento de contribuições ocorreu do dia 31 de outubro de 2022 até às 18 horas do dia 16 de dezembro de 2022 (horário de Brasília); já a sessão pública, no formato híbrido (presencial e virtual), foi realizada no dia 1 de dezembro de 2022, em Brasília/DF, no auditório da ANTT, sendo também transmitida ao vivo pelo Canal da ANTT no Youtube.

3.1.9. Para a participação da sociedade foram disponibilizados os seguintes meios:

. sistema de Participação e Controle Social (ParticipANTT) para realização de manifestação por escrito, por meio do portal da ANTT;

. Sistema Eletrônico de Informações (SEI) - manifestações protocoladas por parlamentares, conforme orientações dispostas no portal da ANTT;

. oralmente na sessão híbrida.

3.1.10. Conforme relatado no Relatório Final da AP (SEI nº 18053742), no período disponibilizado para manifestações, foram recebidos 35 protocolos por meio do sistema ParticipANTT,

4 protocolos via SEle 16 contribuições realizadas oralmente na sessão pública, totalizando 55 protocolos recebidos, conforme disposto na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1 - Resumo de contribuições recebidas

| RESUMO AP 12/2022 | | | |
|---|-----------|---------------|---------------------|
| DATA | INSCRITOS | PARTICIPANTES | MANIFESTAÇÕES ORAIS |
| 01/12/2022 | 35 | 16 | 16 |
| Contribuições via sistema ParticipANTT | | | 35 |
| Contribuições via Sistema Eletrônico de Informações (SEI) | | | 4 |
| Total de contribuições para análise da ANTT | | | 55 |

3.1.11. Para a realização das análises das contribuições recebidas, a equipe técnica da SUCON, inicialmente, realizou uma classificação dos assuntos, sendo identificadas ainda as contribuições relacionadas às políticas públicas, de competência do Ministério da Infraestrutura e aquelas que impactam os estudos de viabilidade.

3.1.12. Nessa etapa foi possível identificar os assuntos mais recorrentes sobre os quais os usuários/interessados se manifestaram, consoante Tabela 2 abaixo:

Tabela 2 - Temas abordados nas contribuições recebidas

| | | |
|--------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Acesso | Entregas Parciais | Passarela |
| Balisadores | ESG | Pavimento |
| Certificação | Estudo de Tráfego | Premissas |
| Chamada de Emergência | Iluminação | Publicado |
| Classe da Rodovia | Inclusão de trecho | Quantitativos de acessos |
| Consórcios | Inspeção de Tráfego | Recuperação |
| Conta de Retenção | Indicadores | Redutor de velocidade |
| Contas da Concessão | Leilão | Retorno |
| Controle de velocidade | Mecanismo de Compartilhamento | Riscos |
| Data base | Monitoração | SAU' |
| Degrau | Obras | Seguros |
| Deságio | Orçamentos | Sistema de Gestão de qualidade |
| Desapropriação | Outorga | Suspensão |
| Dispositivo de segurança | Parâmetros de desempenho | Trabalhos iniciais |
| Duplicação | Parâmetros técnicos | Trevo |

3.2. Os temas que receberam o maior número de contribuições/manifestações foram relacionados aos Parâmetros de Desempenho, o que corresponde a 27 % das contribuições recebidas via sistema ParticipANTT. Em seguida, o assunto mais abordado foi sobre a recuperação e trevo (10 %), seguidos do estudo de tráfego (6 %) e duplicação (5 %).

3.3. Os parâmetros de desempenho são indicadores que quantificam a performance da concessão de acordo com os objetivos estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), para identificar as inexecuções e o não cumprimento das obrigações contratuais da futura concessionária.

3.4. Com os temas abordados, é possível inferir certa preocupação da sociedade em relação à fiscalização e manutenção do trecho rodoviário.

3.5. Com a realização do processo de participação e controle social, pretendeu-se garantir a prestação dos serviços operacionais e obras de recuperação, manutenção, monitoração, ampliação de capacidade e melhorias no trecho, alcançando melhorias objetivadas e não alcançadas no bojo da atual concessão, com vistas a ampliar o nível de serviço da rodovia em benefício da população e segurança do trecho.

3.6. Cabe ressaltar que as respostas às manifestações apresentadas foram dispostas nos anexos ao Relatório Final da AP e estão baseadas nas informações contidas nos documentos que compõem o Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, e reforçam o compromisso da ANTT com a transparência e a busca efetiva da participação de todos os envolvidos, visando o debate da proposta e o aprimoramento do projeto.

3.7. Quanto ao resultado da análise das contribuições, elas são classificadas como “Aceita”, “Parcialmente Aceita” ou “Rejeitada”. Diante disso, o quadro abaixo apresenta o quantitativo de contribuições correspondente a cada classificação, conforme Tabela 3 abaixo:

Tabela 3 - Resultado da análise das contribuições

| Resultado da Análise | Quantitativo |
|------------------------------------|---------------------|
| Contribuições Aceitas | 25 |
| Contribuições Parcialmente Aceitas | 44 |
| Contribuições Rejeitadas | 101 |
| TOTAL | 170 |

3.8. Sobre as alterações dos documentos jurídicos

3.8.1. No que tange à alteração de tais documentos, cabe citar o exposto na Nota Técnica Conjunta nº 4/2023/GEMEF/GEREG/SUCON (SEI nº 18052434), de 4 de agosto de 2023:

No tocante à documentação jurídica do projeto, que contempla as minutas de Edital, Contrato e seus anexos, cabe inicialmente destacar que os documentos de Rota do Zebu e Rota Sertaneja foram adequados ao modelo regulatório da 5ª Etapa de concessões, inaugurado por meio do projeto de Rota dos Cristais, já submetido anteriormente à Procuradoria Federal junto à ANTT.

Nesse sentido, faz-se mister rememorar o histórico de tramitação e das principais inovações da nova etapa do programa de concessões apreciadas pelo órgão de assessoramento jurídico.

A documentação jurídica de Rota dos Cristais foi inicialmente encaminhada à avaliação da PF-ANTT em 24 de março de 2023, por meio da Nota Técnica Conjunta nº 5/2023 (SEI nº 16067677), sendo que as principais inovações, replicadas no projeto ora apresentado, foram analisadas e comentadas por meio do PARECER n. 00083/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, de 08 de maio de 2023. Dentre os principais esclarecimentos e ajustes solicitados estavam questões afetas aos bens da concessão, ao novo regramento de penalidades, ao regramento do Dispute Board e à nova matriz de riscos.

No tocante à nova proposta de alocação de riscos para os projetos da 5ª Etapa de concessões, cabe destacar que a ANTT trabalhou em uma Audiência Pública específica para discutir o tema com o setor e com a sociedade, a AP nº 13/2022, e, em que pese não tenha ocorrido a submissão do Relatório Final da referida AP à Diretoria, a redação atualmente constante nas minutas jurídicas de Rota dos Cristais e do presente projeto já refletem os resultados da incorporação de eventuais contribuições julgadas pertinentes pela SUCON e pela Procuradoria.

Ato contínuo, no dia 13 de julho de 2023, a SUCON, por meio da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 9/2023/GEMEF/GEREG/SUCON (SEI nº 17781629), encaminhou à Diretoria o projeto de concessão de Rota dos Cristais revisado, contemplando diversos ajustes propostos pela PF-ANTT.

De forma paralela à tramitação da documentação dos projetos em comento, o Ministério dos Transportes tem atuado no sentido de estabelecer diretrizes de política pública a serem incorporadas nestas concessões. Em termos concretos, foram recebidos alguns ofícios com orientações emanadas pela Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários (em especial o Ofício 430/2023/SNTR, de 18 de maio de 2023 (SEI nº 16954316), e também realizadas reuniões técnicas e o evento intitulado Brazil Road Invest, no dia 16 de junho de 2023, em São Paulo/SP.

Desta feita, mesmo após a apreciação inicial do projeto pela Procuradoria e o encaminhamento final da documentação de Cristais à Diretoria Colegiada da ANTT, para sorteio e deliberação, exsurgiram necessidades de adequações redacionais nas minutas jurídicas, no sentido de se ter maior convergência com as intenções postas pelo órgão supervisor, formulador da política setorial de outorgas.

Num primeiro momento, foram inseridos os ajustes de política pública elencados no Capítulo 4 da NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 9/2023/GEMEF/GEREG/SUCON (SEI nº 17781629). Naquele momento, destaca-se que foram feitas adequações na redação contratual de Rota dos Cristais, refletidas na documentação do projeto ora apresentado, voltados ao atendimento das seguintes diretrizes ministeriais:

. previsão de prazo de prorrogação de até 30 (trinta) anos;

. adoção do modelo de leilão de menor tarifa, com previsão de aporte de recursos vinculados à concessão, em valores proporcionais ao valor de deságio quando este for superior à 18% no valor de tarifa de pedágio ofertado pela proponente;

. incentivo à implantação de free-flow, durante a execução contratual;

. possibilidade de utilização de recursos vinculados (conta vinculada) para modicidade tarifária, quando da reclassificação tarifária.

Além dos ajustes já efetuados, listados acima, esta SUCON tem envidado esforços adicionais no sentido de se tentar adequar os projetos também às preocupações ministeriais quanto à estabilidade regulatória.

3.8.2. Outros ajustes foram efetuados pela SUCON no âmbito do projeto da BR-040/GO/MG ("Rota dos Cristais"), descritos a seguir:

- reajuste automático (contrato);
- revisão parcial automática (contrato);
- *dispute board* (contrato).

3.8.3. Ainda merecem destaque demais aprimoramentos redacionais:

- alinhamento à nova Lei de Licitação (edital e contrato);
- ajuste da redação acerca da segunda parcela de integralização do capital social obrigatório (edital);
- critérios de desempate (edital);
- prestação de informações e acesso ao Sistema Rodoviário (contrato);
- cobrança nas praças de pedágio (contrato);
- caducidade (contrato).

3.8.4. No que diz respeito ao PER, ele adotou as alterações já realizadas no âmbito do PER da Rota dos Cristais, não cabendo maiores detalhamentos no presente Voto.

3.8.5. Para o Modelo Econômico-Financeiro (MEF), a SUCON procedeu à apresentação dos principais números, assim como fez uma comparação entre os MEFs pré-AP e pós-AP.

3.8.6. Ainda foi apresentado o cálculo do WACC (*Weighted Average Capital Cost*) aplicável para o presente projeto.

3.8.7. Por fim, foi exposta a curva de aporte específica para o projeto, baseada na metodologia usada no projeto das concessões paranaenses, tendo já sido publicados os Editais das Concessões dos Lotes 1 e 2.

3.8.8. Na Nota Técnica Conjunta nº 7/2023/GEMEF/GEREG/SUCON, de 6 de setembro de 2023, foram apresentados alguns ajustes realizados nos documentos jurídicos diante da manifestação da PF-ANTT, descritos a seguir:

- previsão de prazo de prorrogação de até 30 anos;
- alterações/inoações de itens relativos a penalidades: não incorporados por enquanto;
- previsão da hipótese de extinção antecipada consensual.

3.8.9. Ainda houve alterações decorrentes de diretrizes de política pública:

- necessidade de se prever a compensação trienal dos efeitos acumulados da incidência dos fatores A, C, D e E na alíquota de recursos vinculados da concessão;
- alinhamento da minuta contratual à diretriz de política pública de se promover reajustes e revisões tarifárias automáticas.

3.8.10. A SUCON ainda promoveu ajustes redacionais no Anexo 14 do contrato, referente ao Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda, assim como a alteração no tocante à possibilidade de redução do capital social em caso de captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados (edital). Quanto ao PER, alterou-se o percentual máximo de área trincada admissível ao final da fase de recuperação, que passou de 7 para 15 %.

3.8.11. Por fim, a área técnica complementou o exposto na Nota Técnica já citada, com as seguintes alterações:

- tratamento das inclusões, exclusões ou alterações de obras ou serviços;
- ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio;

- ato específico para os efeitos das revisões ordinárias e dos reajustes;
- exclusão da previsão de constituição do Comitê de Resolução de Conflitos no primeiro ano do contrato, tornando o instrumento facultativo para as Partes;
- volta à redação anterior da cláusula referente à falência ou extinção da concessionária;
- incorporação dos ajustes redacionais propostos pela PF-ANTT no Parecer nº 00219/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, referente à análise da documentação do projeto da BR-153/262/GO/MG (“Rota Sertaneja”).

3.9. Sobre o Plano de Outorga

3.9.1. Conforme exposto no próprio Plano de Outorga:

O presente Plano de Outorga objetiva detalhar as condições de implementação, via concessão ao setor privado, do projeto de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário composto pela Rodovia Federal BR-262/MG.

Para tanto, foi observada a Portaria nº1.061 de 15 de agosto de 2022, em que conceitua a política de outorgas e estabelece procedimentos relativos à estruturação de projetos de parceria, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, e disciplina o conteúdo, a sistemática e a apresentação do conjunto de documentos que devem compor o Plano de Outorga referente à exploração da infraestrutura rodoviária federal, e considerados os seguintes elementos:

. Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) contratados pela EPL, atualmente INFRA S.A., por meio do Contrato nº 3/2021;

. Contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública nº 12/2022, realizada durante o período de 31 de outubro de 2022 a 16 de dezembro de 2022.

(...)

Novas diretrizes e premissas técnicas foram adotadas para a proposição de inovações regulatórias a serem implementadas nos estudos técnicos em elaboração para a estruturação de projetos de parceria, fundamentadas tecnicamente e encaminhadas à ANTT por meio dos Ofícios Conjunto nº 4/2019/GAB - SFPP/SFPP, nº 425/2019/GAB - SFPP/SFPP, Ofício nº 215/2020/GAB - SFPP/SFPP, Ofício nº 292/2021/GAB-SFPP/SFPP, Ofício nº 788/2021/GAB - SFPP/SFPP, Ofício nº 61/2022/GAB-SFPP/SFPP, Ofício Conjunto nº 2/2022/GAB-SFPP/SFPP, Ofício nº297/2023/SNTR e Ofício nº 430/2023/SNTR.

Além das diretrizes de política pública referidas, o projeto incorpora inovações regulatórias desenvolvidas pela ANTT a partir da experiência na gestão contratual das etapas de concessão anteriores, a exemplo da reformulação da matriz de risco. Considerando tais alterações estruturais na modelagem, considerando esses novos instrumentos regulatórios.

3.10. Sobre a análise jurídica

3.10.1. Por meio do Despacho (SEI nº 18055843), de 4 de agosto de 2023, a SUCON encaminhou os seguintes documentos à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para a sua análise jurídica: (i) Nota Técnica Conjunta nº 4/2023/GEMEF/GEREG/SUCON (que apresentou os ajustes realizados nos documentos jurídicos relativos à delegação da concessão dos serviços de infraestrutura da rodovia BR-262/MG, diante das diretrizes de política pública emanadas do Ministério dos Transportes, após a submissão do processo à participação social); (ii) PER; (iii) MEF; (iv) Documentos jurídicos (Edital, Contrato e respectivos anexos); (v) Plano de Outorga e (vi) Relatório Final da Audiência Pública.

3.10.2. Tal análise foi realizada e exposta no Parecer nº 00215/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 18726301), de 4 de setembro de 2023, manifestando-se acerca da Audiência Pública, do Plano de Outorga, das minutas de Edital e de Contrato de Concessão, levando à seguinte conclusão:

117. Diante do exposto, entendo pela possibilidade de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 012/2022 e pela submissão do Plano de Outorgas ao Ministério dos Transportes, acompanhado das minutas de edital, de contrato de concessão e seus anexos e do Programa de Exploração da Rodovia, com as sugestões trazidas neste Parecer.

118. Por fim, ressalto que esta manifestação não se presta a avaliar em definitivo as minutas submetidas que possivelmente, antes da publicação do certame, ainda sofrerão ajustes e, de toda forma, dependerão de nova análise por esta Procuradoria Federal.

3.10.3. Posteriores ajustes nos referidos documentos jurídicos foram realizados e descritos na Nota Técnica Conjunta nº 7/2023/GEMEF/GEREG/SUCON e no Despacho SUCON, conforme já exposto.

3.11. Sobre o Projeto de Concessão da BR-262/MG (fonte: Plano de Outorga)

3.11.1. O Sistema Rodoviário objeto desta Concessão apresenta a extensão total de 438,9 km (composta por 342,3 km de pista simples e 96,6 km de pista dupla), incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia,

Tabela 5 - Custos operacionais

| ITEM | CUSTO TOTAL (MIL R\$) |
|--|-----------------------|
| Conservação do Sistema Rodoviário | 1.052.000 |
| Monitoração do Sistema Rodoviário | 86.000 |
| Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário | 1.550.000 |
| Transporte de Valores | 26.000 |
| Consumo de Energia | 235.000 |
| Despesas Administrativas | 156.000 |
| Manutenção PRF | 2.000 |
| Opex Socioambiental | 72.000 |
| Recursos vinculados | 148.000 |
| Verbas Obrigatórias | 224.000 |
| Seguros e Garantias | 89.000 |
| TOTAL | 3.639.000 |

3.11.3.3. Em relação à demanda, foram estimados o Volume Diário Médio Anual (VDMA) e o Volume de veículos equivalentes (Veq) para o sistema de pedagiamento ao longo dos 30 anos do prazo da concessão, conforme detalhado na Tabela 6 abaixo:

Tabela 6 - VDMA e Veq para cada praça de pedágio ao longo do prazo da concessão

| PRAÇA | VDMA | | | | | |
|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | ANO 1 | ANO 2 | ANO 5 | ANO 10 | ANO 20 | ANO 30 |
| P1 | 11.053 | 11.546 | 12.652 | 14.560 | 17.197 | 19.652 |
| P2 | 6.185 | 6.455 | 7.065 | 7.231 | 8.433 | 9.601 |
| P3 | 4.545 | 4.736 | 5.138 | 5.570 | 6.574 | 7.449 |
| P4 | 4.447 | 4.644 | 5.040 | 5.514 | 6.566 | 7.494 |
| P5 | 9.361 | 9.786 | 10.939 | 11.919 | 14.032 | 16.071 |
| P6 | 4.528 | 4.721 | 5.135 | 5.599 | 6.651 | 7.551 |
| TOTAL | 40.119 | 41.888 | 45.969 | 50.393 | 59.453 | 67.818 |
| PRAÇA | VEQ | | | | | |
| | ANO 1 | ANO 2 | ANO 5 | ANO 10 | ANO 20 | ANO 30 |
| P1 | 22.482 | 23.422 | 25.417 | 28.723 | 33.798 | 38.258 |
| P2 | 15.856 | 16.501 | 17.877 | 18.148 | 21.033 | 23.730 |
| P3 | 16.211 | 16.854 | 18.168 | 19.740 | 23.119 | 25.997 |
| P4 | 10.578 | 11.013 | 11.880 | 13.005 | 15.367 | 17.362 |
| P5 | 16.275 | 16.967 | 18.704 | 20.406 | 23.908 | 27.123 |
| P6 | 14.954 | 15.551 | 16.794 | 18.367 | 21.626 | 24.339 |
| TOTAL | 96.356 | 100.307 | 108.841 | 118.389 | 138.851 | 156.809 |

3.11.3.4. A taxa de crescimento do VDMA e do Veq foi pautada na projeção da evolução do PIB. Por esse motivo, utilizou-se como referência projeções consolidadas pelo Banco Central do Brasil (BACEN) contidas no boletim FOCUS de 07 de janeiro de 2022 para o período de 2021 a 2025 e projeções de longo prazo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para os anos de 2026 em diante.

3.11.3.5. Quanto à taxa interna de retorno do projeto em tela, foi definida de modo que a taxa real de desconto utilizada no fluxo de caixa não alavancado do projeto foi estabelecida no valor de 9,21 % ao ano.

3.11.3.6. Sobre a Tarifa Básica de Pedágio definida para a concessão do sistema rodoviário em tela, como resultado da conjunção entre as diversas premissas adotadas e as funções matemáticas da

modelagem, a tarifa quilométrica para pista simples é de R\$ 0,12341/km e para pista dupla é de R\$ 0,16044/km, resultando nas seguintes tarifas de face a serem inicialmente cobradas nas praças P1 a P6, conforme representadas na Tabela 7.

Tabela 7 - Praças de pedágio - Valores das tarifas

| PRAÇA DE PEDÁGIO | DESCRIÇÃO DA PRAÇA DO PEDÁGIO | | | | TCP | TKM SIMPLES (R\$/KM) | TKM DUPLA (R\$/KM) | TARIFA (R\$) |
|------------------|-------------------------------|---------|--------------|----|-------|----------------------|--------------------|--------------|
| | RODOVIA | KM | NOME | UF | | | | |
| 1 | BR-262 | 390,255 | Florestal | MG | 62,58 | 0,12341 | 0,16044 | 10,04 |
| 2 | BR-262 | 510,900 | Luz | MG | 82,62 | 0,12341 | 0,16044 | 10,20 |
| 3 | BR-262 | 597,300 | Campos Altos | MG | 78,99 | 0,12341 | 0,16044 | 9,75 |
| 4 | BR-262 | 727,125 | Perdizes | MG | 80,34 | 0,12341 | 0,16044 | 10,07 |
| 5 | BR-262 | 458,500 | Nova Serrana | MG | 60,43 | 0,12341 | 0,16044 | 8,59 |
| 6 | BR-262 | 668,300 | Araxá | MG | 74,99 | 0,12341 | 0,16044 | 9,25 |

3.11.3.7. Cabe salientar que o sistema de pedagiamento acima detalhado corresponde às praças da atual CONCEBRA, a não ser as P5 e P6, que serão implantadas durante o 1º ano do prazo da nova concessão.

3.11.4. Síntese das Obras e Serviços Previstos e cronograma

3.11.4.1. De acordo com o PER, deverá ser realizado 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, tanto os motoristas quanto os pedestres.

3.11.4.2. Para tanto, as atividades que deverão ser realizadas pela concessionária estão agrupadas em frentes da concessão, para desenvolvimento das atividades abaixo, compostas por: Frentes de Serviços Estruturais, Frente de Obras (Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço), Frente de Conservação e Frente de Serviços Operacionais.

3.11.4.3. A ampliação de capacidade e melhorias deverão ser realizadas conforme as localizações, os quantitativos e os prazos indicados no PER. As Tabelas 8 e 9 apresentam respectivamente o resumo e o cronograma dos quantitativos de execução previstos.

Tabela 8 - Tipos de melhorias e seus respectivos quantitativos

| DESCRIÇÃO | RODOVIA BR-262/MG |
|------------------------------------|-------------------|
| Duplicação (km) | 44,300 |
| Faixas Adicionais (km) | 168,070 |
| Vias Marginais (km) | 4,370 |
| Correção de traçado (un) | 11 |
| Iluminação de Curvas Côncavas (un) | 59 |
| Regularização de Acessos (un) | 242 |
| Trombeta (un) | 3 |
| Diamante (un) | 5 |
| Diamante com rotatória (un) | 2 |
| Retorno em X (un) | 2 |
| Retorno em U (un) | 4 |
| Rotatória Alongada (un) | 23 |
| Passagem Inferior (un) | 1 |
| Passarelas (un) | 17 |
| Rampa de Escape (un) | 1 |
| Pontos de Ônibus (un) | 100 |
| Barreiras Anti-Ruído (km) | 17 |
| Caixa de Produtos Perigosos (un) | 9 |
| Passagem de Fauna (un) | 3 |

Tabela 9 - Cronograma de obras

| OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E OUTRAS MELHORIAS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9-30 |
| Duplicação (km) | | | | | | | | | |
| Faixas Adicionais (km) | | | | | | | | | |
| Vias Marginais (km) | | | | | | | | | |
| Correção de traçado (un) | | | | | | | | | |
| Iluminação de Curvas (un) | | | | | | | | | |
| Trombetas (un)* | | | | | | | | | |
| Diamante (un)* | | | | | | | | | |
| Diamante com rotatórias (un) | | | | | | | | | |
| Retorno em X (un)* | | | | | | | | | |
| Retorno em U (un)* | | | | | | | | | |
| Rotatórias alongada (un) | | | | | | | | | |
| Passagem inferior (un)* | | | | | | | | | |
| Passarela (un)* | | | | | | | | | |
| Rampa de Escape (un) | | | | | | | | | |
| Acessos (un) | | | | | | | | | |
| Pontos de Ônibus (un) | | | | | | | | | |
| Barreiras Anti-ruído (km) | | | | | | | | | |
| Caixa de Produtos Perigosos (un) | | | | | | | | | |
| Passagem de Fauna (un) | | | | | | | | | |

3.11.5. Mecanismos técnicos e regulatórios

3.11.5.1. Foram propostos vários mecanismos técnicos e regulatórios para a BR-262/MG de forma a tornar a concessão mais moderna e manter altos padrões de qualidade e segurança refletidos na melhora operacional e performance do concessionário, seguindo os projetos

recentemente estruturados:

- Inspeção de Projetos e Obras;
- Comitê de Resolução de Conflitos (dispute board);
- Modelagem BIM (*Building Information Modeling*);
- Acordo Direto;
- Pontos de Parada e Descanso (PPDs);
- Reclassificação tarifária para Obras de Ampliação de Capacidade e de Melhorias;
- Desconto Básico de Tarifa (DBT) e Desconto de Usuário Frequente (DUF);
- Previsão de recursos vinculados à concessão;
- Fatores Tarifários e Estabilidade Tarifária;
- Padrões de Desempenho da *International Finance Corporation* (IFC);
- Programa Carbono Zero;
- Mecanismo de proteção cambial;
- Compartilhamento de risco das condicionantes ambientais;
- Mecanismo de assunção de riscos relacionados a valores a serem dispendidos na desapropriação e desocupação;
- Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda;
- Nova Matriz de Risco;
- Novo Regramento de Penalidades;
- Introdução de alavancas financeiras;
- Ajuste nas Obras Condicionadas ao Volume de Tráfego;
- Práticas de Responsabilidade Ambiental, Social e Governança Corporativa da Concessionária (ESG);
- Relatório de Situação Regulatória Anual;
- Estabilidade Regulatória e Segurança Jurídica.

3.11.5.2. No que tange aos itens de reclassificação tarifária, estão descritos na Tabela 10 abaixo:

Tabela 10 - Itens de reclassificação tarifária

| ITEM DE RECLASSIFICAÇÃO | PERCENTUAL |
|---------------------------------------|------------|
| Pista Dupla | 30% |
| Faixas Adicionais em Pista Simples | 15% |
| Faixas Adicionais – 1 faixa | 5% |
| Conjunto de demais obras de Melhorias | 5% |

3.11.6. Alocação de riscos entre concessionário e Poder Concedente e mecanismos de mitigação

3.11.6.1. A alocação dos riscos ao Poder Concedente e ao parceiro privado no projeto de concessão da BR-262/MG sofreu consideráveis alterações frente ao modelo vigente, visando a implementação de inovação à 5ª etapa de concessões rodoviárias federais. A minuta de clausulado da matriz foi submetida à Audiência Pública nº 13/2022 e recebeu diversas contribuições do setor regulado, de financiadores, de especialistas e pesquisadores do setor de concessões. O Relatório Final da Audiência Pública encontra-se em elaboração, devendo os resultados serem incorporados na redação final da matriz de risco desta etapa de concessões.

3.11.6.2. A nova matriz dispõe-se a conferir melhor tratamento aos riscos nos contratos de concessão de rodovias federais, visando maior previsibilidade aos riscos assumidos pelas concessionárias, além de reduzir litígios durante a vigência contratual. Apossado do arcabouço teórico das melhores práticas de alocação de riscos, buscou-se sua adaptação ao mercado de concessões rodoviárias federais.

3.11.6.3. A nova estrutura de risco, além das tradicionais subcláusulas dos riscos atribuídos exclusivamente à Concessionária e ao Poder Concedente, dispõe de subcláusulas específicas para discriminar os riscos compartilhados entre ambas as partes, visando melhorar a clareza na interpretação dos dispositivos.

3.11.6.4. Das inovações apresentadas, destaca-se o tratamento do risco residual, que busca tratar eventos nos custos da concessão que potencialmente impactem no cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão, de forma positiva ou negativa, mas que não tenham sido expressamente alocados a uma das partes.

3.11.6.5. Esse risco foi sempre alocado à concessionária nos contratos pretéritos. Contudo, a alocação não se mostrou eficiente, dado o histórico de insucesso de algumas concessões quando se depararam com a materialização de riscos não precificados nem pelos estudos do Poder Concedente, nem na proposta da licitante vencedora do certame licitatório.

3.11.6.6. Optou-se por endereçar o tratamento de riscos residuais exclusivamente para seus efeitos sobre os custos da concessão, entendendo-se que todos os efeitos da materialização de riscos sobre a receita da concessão estarão devidamente tratados no Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda e no regramento para eventos com efeitos extraordinários sobre as receitas do projeto.

3.11.6.7. Foi definida métrica para delimitar a relevância dos riscos residuais que serão passíveis de compartilhamento com o Poder Concedente, definida como um percentual da receita bruta de pedágio.

3.11.7. Outras características do projeto

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

3.11.7.2. A licitação será realizada na modalidade Leilão perante a Brasil, Bolsa, Balcão S. A. (B3), sessão em que se procederá à abertura e classificação das Propostas Econômicas que tiveram sua Garantia da Proposta aceitas.

3.11.7.3. O critério de julgamento da melhor proposta econômica será o menor valor de tarifa de pedágio. Cabe salientar a inclusão, neste Edital de concessão, de mecanismo que visa coibir deságios excessivos no certame: atrela-se o critério de julgamento de menor tarifa à previsão obrigatória de aporte de recursos vinculados à concessão, em valores proporcionais ao valor de deságio quando este for superior a 18 % do valor de tarifa de pedágio ofertado pela proponente, de acordo com a diretriz ministerial de política pública, conforme apresentado na Tabela 11 abaixo. Tal dispositivo é justificado pela possibilidade de que propostas com deságios acima do razoável possam acarretar prejuízos à saúde financeira da Sociedade de Propósito Específico durante a vigência do Contrato e, conseqüentemente, prejudicar os investimentos necessários ao longo do prazo da concessão.

Tabela 11 - Aporte de Recursos Vinculados

| DESCONTO SOBRE A TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO | APORTE DE RECURSOS VINCULADOS POR PONTO PERCENTUAL DE DESCONTO SOBRE A TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO |
|---|---|
| 0 < Desconto ≤ 18% | Sem aporte adicional |
| 18% < Desconto ≤ 23% | R\$ 50.760.000,00 (cinquenta milhões, setecentos e sessenta mil reais) |
| 23% < Desconto ≤ 30% | R\$ 60.960.000,00 (sessenta milhões, novecentos e sessenta mil reais) |
| Desconto > 30% | R\$ 76.200.000,00 (setenta e seis milhões, duzentos mil reais) |

3.11.7.4. Já durante a execução contratual, há também a previsão de Recursos Vinculados oriundos da Receita Bruta de Pedágio a ser auferida pela Concessionária (1 %).

3.11.7.5. Os Recursos Vinculados poderão ser aplicados conforme as previsões contratuais, podendo ser revertidos para a concessão do DUF, a compensação de risco cambial, a inclusão de novas obras, a recomposição de desequilíbrio, a modicidade tarifária, a indenização decorrente de ajuste final de resultados ou, ao final da concessão, para a União.

3.11.7.6. Outros valores foram ainda descritos no Plano de Outorga, tais como as Garantias de Proposta e de Execução, o Capital Social e Verbas diversas.

3.11.7.7. Por fim, foram descritos os parâmetros de desempenho de infraestrutura e de operação a serem observados pelo Concessionário durante o prazo da concessão.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo e nos termos da Minuta de Deliberação DFQ (SEI nº 18894426), **VOTO:**

a) pela aprovação do Relatório Final da Audiência Pública nº 12/2022, que teve como objetivo 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, visando a concessão para exploração do Sistema Rodoviário da BR-262/MG, no trecho entre os municípios de Uberaba e Betim;

- b) pela divulgação do Relatório Final já referido no Sistema ParticipANTT; e
- c) pelo encaminhamento ao Ministério dos Transportes do Plano de Outorga para a concessão do Sistema Rodoviário já citado.

Brasília, na data da sua assinatura.

FELIPE FERNANDES QUEIROZ

Diretor

¹ Processo referente à Audiência Pública nº 14/2022, que teve como objetivo tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e de Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, visando à concessão para exploração do lote rodoviário composto pelas rodovias BR-153/262/GO/MG, entre os municípios de Hidrolândia/GO e Uberaba/MG.

² Resolução nº 5.624, de 2017: dispõe sobre os meios do Processo de Participação e Controle Social no âmbito da ANTT e dá outras providências.

³ A resolução nº 5.624 de 2017, vigente na época da abertura da Audiência Pública nº 12/2022, foi revogada pela resolução nº 6.023, de 20 de julho de 2023, a qual, no seu art. 15, estipula que *as propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.*

⁴ Art. 91. As Audiências Públicas e Consultas Públicas têm como diretrizes:

I - divulgação ampla e prévia do aviso, especificado seu objeto, metodologia e o período de realização;

II - disponibilização, em linguagem simples e objetiva, da proposta de regulamentação, bem como dos documentos que a fundamentem;

III - livre acesso às partes afetadas e interessadas;

IV - período de recebimento de contribuições por escrito adequado para a efetiva participação;

V - sistematização das contribuições recebidas;

VI - publicidade, com ampla divulgação de seus resultados, e a disponibilização do conteúdo dos debates; e

VII - compromisso de resposta às contribuições recebidas.

⁵ Instrução Normativa nº 12, de 2022: dispõe sobre a instrução dos processos e seu procedimento de distribuição aos Diretores.



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 14/09/2023, às 15:56, 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 **18886804** e o código CRC **2E05F31F**.