



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFR

RELATORIA: DIRETOR FÁBIO ROGÉRIO - DFR

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA.

NÚMERO: 011/2021

OBJETO: APROVAÇÃO DA MINUTA DE EDITAIS E ANEXOS PARA LEILÃO DA CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA BR-116/101/SP/RJ

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.070266/2021-90

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER N° 00249/2021/PF-ANTT/PGF/AGU 7716948); NOTA n. 00433/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (7777350)

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta de aprovação do edital de concessão, referente à concessão do sistema rodoviário BR-116/RJ/SP, de São Paulo (SP) ao Rio de Janeiro (RJ) e da BR-101/SP/RJ, do Rio de Janeiro (RJ) a Ubatuba (SP) - Rodovia Presidente Dutra.

Preliminarmente, cumpre-me tecer algumas considerações acerca do rito de urgência a que se submetem o presentes autos em sua tramitação perante este Colegiado e os impactos de tal situação no processo de análise.

Por meio do Despacho 7728475, e fundamentado no art. 56 do Regimento Interno desta Agência, o Sr. Diretor-Geral designou a esta DFR a relatoria do presente processo. Alegou em suma que a designação desta Diretoria se deu em função da experiência e conhecimentos técnicos deste Diretor. Ainda, sugeriu a inclusão da matéria na pauta da 913ª Reunião Deliberativa Presencial, prevista para o dia 17 de agosto de 2021, dada a urgência na apreciação pelo Colegiado.

Importante ponderar que uma designação dessa natureza difere dos trâmites usualmente destinados aos demais feitos, e em especial falamos aqui da distribuição por sorteio, conforme mandamento do art. 50 do Regimento Interno da casa. Nesse sentido, para adoção da medida, é necessário que sejam devidamente sopesadas as circunstâncias que nortearam a tomada de decisão por parte do Sr. Diretor-Geral.

A matéria ora submetida à Diretoria Colegiada é a concessão do sistema rodoviário da BR-116/RJ/SP, de São Paulo (SP) ao Rio de Janeiro (RJ), e da BR-101/SP/RJ, do Rio de Janeiro (RJ) a Ubatuba (SP) - Rodovia Presidente Dutra.

O objeto a ser licitado compreende o trecho da BR-116/RJ/SP, ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, que encontra-se atualmente concedido e, excepcionalmente, com prazo de vigência prorrogado sob a égide do 13º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

O 13º Termo Aditivo foi firmado em 26 de fevereiro de 2021, com o objetivo específico de, ao amparo do art. 32 da Lei nº 13.448, de 2017, prorrogar a vigência do Contrato de Concessão em curso até conclusão do procedimento licitatório para a nova outorga.

Na ocasião, adotando critérios técnicos e jurídicos, e seguindo diretrizes emanadas do Ministério da Infraestrutura - MInfra (Ofício Conjunto nº 3/2020/SNTT - SEI 4410583 e Portaria nº 3, de 20 de janeiro de 2021 do Ministério da Infraestrutura), foi definido que a extensão do prazo da concessão seria de 12 (doze) meses ininterruptos, fixando-se seu termo final para o dia 28 de fevereiro de 2022.

Não é demais ressaltar que a rodovia Presidente Dutra é, certamente, o mais importante corredor de transporte rodoviário de cargas e passageiros do Brasil, com extensão de pouco mais de 400 km, e registrou uma média de 240.663 veículos pagantes por dia em suas praças de pedágio no ano de 2019. Tal sistema viário concentra um terço do PIB nacional e liga as regiões mais populosas do país.

Destaca-se, portanto, a importância estratégica que o trecho representa para a logística nacional e a relevância da continuação da prestação dos serviços públicos em regime de direito privado, vez que a gestão pelo Estado, e suas inevitáveis implicações típicas do regime de contratação pública importaria em consequências de afetação na prestação dos serviços se prestados pelo DNIT.

Recorde-se, ainda, o cenário de escassez de recursos públicos vivenciado pelo país, agravado pela pandemia de Covid-19, que dificulta a hipótese de assunção do trecho então concedido pelo Poder Público, para operação, manutenção e restauração por parte do DNIT, nos termos do art. 80 da Lei nº 10.233, de 2001, que já opera com grandes restrições orçamentárias. Concretizando-se essa hipótese, não há garantias de que serão sequer mantidos os atuais parâmetros de desempenho previstos para os diversos elementos da rodovia, dentre os quais os de pavimento e de sinalização. Além disso, provavelmente serão interrompidos os serviços operacionais, como o de atendimento médico e mecânico previstos no atual contrato de concessão, ocasionando impactos no conforto e principalmente na segurança dos usuários do trecho rodoviário.

Apenas para que se tenha a dimensão da importância de tais serviços, conforme dados do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da ANTT, são realizados pela concessionária NovaDutra, em média, 420 atendimentos operacionais por dia, sendo 350 atendimentos mecânicos e 70 médicos. Cabe lembrar que a remoção dos veículos envolvidos em acidentes ou com problemas mecânicos visa não apenas garantir o pronto restabelecimento do tráfego, em caso de interrupção, mas também, evitar que novos acidentes ocorram na rodovia.

Outro ponto que merece destaque é a monitoração dos elementos da rodovia, que

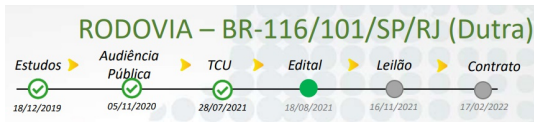
permite a atuação de forma preventiva. No caso das obras de contenção e dos terraplenos, por exemplo, por meio da monitoração a concessionária responsável pelo trecho é capaz de identificar áreas de risco geotécnico e assim executar as obras e serviços necessários para impedir ou minimizar prejuízos a vidas humanas e/ou a bens materiais.

Por fim, ressalta-se que atrasos na licitação do sistema rodoviário em análise impactará no cronograma de execução de obras imprescindíveis para a segurança dos usuários, como a construção da nova pista de subida para o trecho da Serra das Araras.

Do exposto, constata-se a importância da concessão do Sistema Rodoviário da BR-116/101/SP/RJ antes do encerramento da prorrogação prevista do atual contrato de concessão.

Ressaltamos ainda, que o cronograma para implementação da futura concessão, cujos documentos ora analisamos, prevê que todas as etapas sejam concluídas em 17 de fevereiro de 2022, quando se estima seja assinado o futuro contrato de concessão.

Imagem 1: Cronograma para concessão da BR 116/101/SP/RJ



Fonte: Ministério da Infraestrutura

O cronograma, portanto, não permite atrasos. Qualquer medida que possa comprometer ou adiar a realização da nova licitação e, conseqüente, assinatura do próximo contrato pode importar em descontinuidade da prestação do serviço em área tão sensível com reflexos negativos ao processo de transição entre a concessionária atual o vencedor do novo certame.

Para além do atraso, é de se ressaltar que o modelo da nova concessão trará benefícios aos usuários, destacando-se um contrato de concessão mais moderno e com inovações destinadas a melhor prestação do serviço e, também, redução tarifária, motivos pelo qual há efetiva urgência sob a ótica do interesse público para o tratamento com celeridade que a matéria requer.

Pelo que se verifica, portanto, a priorização dada pelas áreas técnicas e jurídica da ANTT e a urgência na tramitação conferida ao processo no âmbito desta Diretoria, razão pela qual solicitei a inclusão do processo na 913ª Reunião Deliberativa Presencial, conforme Despacho DFR 7729236.

Releva apontar também que, não obstante a celeridade na análise por parte desta DFR, a estruturação da concessão, bem como o desenvolvimento dos respectivos documentos técnicos e jurídicos, perpassaram pelas diversas etapas demonstradas pelo cronograma acima (Figura 1) de sorte que a tramitação trouxe a necessária maturidade ao processo para possibilitar a presente deliberação em Diretoria.

Destaco, por oportuno, a realização de estudos, a submissão do projeto e seus documentos técnicos e jurídicos a minucioso processo de participação social (Audiência Pública nº 18/2019), bem como o exercício de controle prévio no exame do processo de concessão promovido pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 1766/2021 - TCU/PLENÁRIO - SEI 7560259) que entendeu pela regularidade e aprovação.

Observa-se também o exame jurídico concomitante promovido pela Procuradoria Federal junto à ANTT, tanto na fase que antecedeu a abertura da Audiência Pública, quanto previamente à presente submissão à Diretoria Colegiada (PARECER n. 00249/2021/PF-ANTT/PGF/AGU - SEI 7716948).

Conclui-se, portanto, que o processo detém maturidade social e institucional, suficiência técnica e jurídica à mercê das discussões e aprimoramentos incidentes durante a fase interna da licitação, razões pelas quais há suficientes elementos que permitem a submissão de exame e voto da matéria à deliberação desta Colegiada.

2. DOS FATOS

O Decreto nº 2.444/1997 (7494138), alterado pelo Decreto nº 9.117/2017(7494143) incluiu o trecho rodoviário em questão no Programa Nacional de Desestatização (PND).

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI) priorizou o projeto de desestatização da outorga da concessão do sistema rodoviário em tela por meio da Resolução nº 10/2017 (7494140), com base no Decreto 9.972, de 14 de agosto de 2019 (7494145).

Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997

Art 1º - Ficam incluídos no Programa Nacional de Desestatização- PND, para os fins da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os seguintes trechos de rodovias federais.

(...)

XL/11 - BR-101/ RJ/SP : trecho EntrBR-465{8}/RJ-071/97 {Santa Cruz} Praia Grande (Município de Ubatuba); (Incluído pelo Decreto nº 9117, de 2017)

(...)

LX/1- BR-116/RJ/SP: trecho EntBR-101{8} (Trevô das Margaridas)- Entr. BR-050/272/374/381 {São Paulo}; (Incluído pelo Decreto nº 9.972, de 2019)

LX/11- BR-101/RJ: trecho Entr. BR-465{A}/RJ-095Entr. BR-465{8} {Santa Cruz}- (Av. Padre Guilherme Decaminada); (Incluído pelo Decreto nº 9.972, de 2019)

O projeto foi submetido a Processo de Participação e Controle Social (PPCS), por meio da Audiência Pública nº 18/2019, sendo realizada no período de 19 de dezembro de 2019 a 03 de fevereiro de 2020, aprovada pela Deliberação ANTT nº 1.066/2019 (7682455), com sessões públicas realizadas nas cidades de Brasília (DF), Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Angra dos Reis (RJ), Volta

Redonda (RJ), São José dos Campos (SP) e Guarulhos (SP).

Os ajustes decorrentes do processo de audiência pública foram efetuados pela área técnica da ANTT, aprovados no colegiado da Casa, por intermédio da Deliberação nº 076/2020, de 04/02/2020 e, em seguida, encaminhados para manifestação do Ministério da Infraestrutura (Minfra).

Em 5 de novembro de 2020, por meio da Portaria nº 160/2021 (7494186), o Plano de Outorgas para concessão do trecho rodoviário foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, sendo a documentação enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU), em atenção à IN-TCU nº 81/2018 que prevê, em seu artigo 3º, a disponibilização ao TCU dos estudos e as minutas de instrumento convocatório de desestatizações para realização de acompanhamento.

No exame da matéria pela Corte de Contas, promoveu-se diligência em 17 de dezembro de 2020, pela Secretaria-Geral de Controle Externo do Tribunal de Contas da União – TCU. Na oportunidade a ANTT recebeu o OFÍCIO 71427/2020-TCU/Seproc, que solicitou informações relacionadas no pronunciamento técnico, anexo ao referido Ofício, abordando os seguintes pontos:

- a) definição acerca da inclusão ou não do trecho de Viúva Graça (inciso II do art. 3º da IN TCU 81/2018), e, conseqüentemente as alterações no projeto que se fizerem necessárias;
- b) estudo de demanda (inciso V do art. 3º da IN TCU 81/2018), acompanhado de avaliação acerca de sua atualização, principalmente considerando o impacto da pandemia de coronavírus sobre o tráfego da rodovia, bem como as demais alterações que se façam necessárias nos estudos e na modelagem adotada em razão desse evento;
- c) projeção de receitas operacionais atualizada de modo a considerar o impacto da crise econômica que atingiu o Brasil em virtude do advento da pandemia de coronavírus (inciso VI do art. 3º da IN TCU 81/2018) e demais alterações que se façam necessárias nos estudos e na modelagem adotada em razão desse evento;
- d) informações sobre o deslinde do contrato de concessão vigente da BR-116/SP/RJ, de forma a permitir uma avaliação dos impactos sobre o projeto em análise.

Em 27 de janeiro de 2021, a ANTT respondeu à diligência prestando todos os esclarecimentos solicitados pela Secretaria-Geral de Controle Externo do TCU, através do OFÍCIO SEI Nº 2498/2021/DG/DIR-ANTT.

Prosseguindo no exame, o Tribunal de Contas da União – TCU, encaminhou “quarta-feira, 24 de fevereiro de 2021 - 18:02”, e-mail com assunto “RES: TC 039.400/2020-4 - Concessão das BR-116/101/SP/RJ”, com a solicitação de esclarecimentos em relação ao *free flow* na região metropolitana de São Paulo, com as seguintes dúvidas:

1. Não identificamos as receitas provenientes do *free flow* no fluxo de caixa da MEF, embora tenhamos encontrado os custos e despesas referentes à implantação e operação do sistema. Como consequência, haveria a majoração da tarifa-teto estipulada para leilão, uma vez que os custos do sistema constariam no fluxo de caixa mas as receitas não. Por qual motivo esses valores não estão previstos na MEF e não estão sendo considerados para cálculo da tarifa-teto?
2. Foi observado na planilha de estimativa de receitas do *free flow* (arquivo “Receita RMSP R2.xlsx”) que os valores das tarifas não foram multiplicados de acordo com a categoria dos veículos (subcláusula 3.2.2 do anexo 14). Com efeito, caminhões com vários eixos estariam pagando a mesma tarifa de um veículo de passeio, o que minora a estimativa destas receitas. Qual o motivo para a ausência do multiplicador nas projeções?
3. Foi observado que não foi feito qualquer ajuste referente ao fator de gerenciamento, cuja incidência pode multiplicar a tarifa paga pelo usuário em 12 vezes. Com efeito, observa-se minoração das estimativas de receita do *free flow*. Qual o motivo para a ausência de ajuste das projeções frente ao fator de gerenciamento previsto na subcláusula 3.3 do anexo 14.

No dia 19 de março de 2021, o questionamento foi respondido por e-mail, por meio de arquivo contendo as devidas correções.

Durante a fase instrutória junto à área técnica do Tribunal de Contas ocorreram novas manifestações e reuniões técnicas de esclarecimento com a profícua participação de servidores públicos incumbidos do processo. Todas as ponderações ao longo de tal interação foram devidamente atendidas ou justificadas pela área técnica da ANTT.

Encerrada a fase instrutória, a Corte de Contas, decidiu por meio do Acórdão nº 1.766/2021-TCU-Plenário, nos autos do TC 039.400/2020-4, pela aprovação da legalidade do certame tendo estabelecido algumas determinações e recomendações.

Registre-se, que a baixa quantidade de determinações e recomendações definidas em plenário pelo TCU bem demonstram que as benéficas interações técnicas ao longo do processo de controle, bem como a evolução institucional e regulatória da ANTT contribuíram, sobremaneira, para a aprovação do presente processo de desestatização.

As demandas proferidas no Acórdão 1766/2021-TCU-Plenário receberam tratamento contratual e editalício para fins de adequação.

Para tanto, a Superintendência de Concessões elaborou a Nota Informativa SEI SEI Nº 278/2021/SUCON/DIR 7609252), apresentando os ajustes nos estudos técnicos e documentos jurídicos, de forma a atender ao Tribunal de Contas, submetendo o processo à análise da Procuradoria Federal da ANTT, conforme Despacho SUCON (7570432).

Por meio do Parecer nº 00249/2021/PF-ANTT/PGF/AGU 7716948), a Procuradoria Federal concluiu pela legalidade dos documentos relacionados à desestatização do sistema rodoviário

em questão, observadas as recomendações constantes dos parágrafos 31, 32, 47, 48, 52, 55 a 58, 64 a 67 daquela manifestação jurídica.

De forma a atender o mencionado parecer, a SUCON elaborou o Despacho GREG 7726395, cujas conclusões seguem, de forma resumida, no capítulo Análise Processual do presente voto. Ressalte-se que naquela oportunidade, também foram inseridos os aprimoramentos resultantes dos documentos jurídicos da outorga da BR-381/262/MG/ES.

Cumprido esclarecer que, por meio do Despacho 7740590, a GREG informou ter procedido a retificação de cláusula contratual, tendo sido encaminhada nova minuta de edital, contrato e anexos (SEI 7741441). A nova redação do item 12.1 do edital visa permitir o recebimento de recursos da concessão vigente na BR-116/SP/RJ NOVADUTRA, CONTRATO N° PG-137/95-00, conforme previsto no 13° Temo Aditivo ao mesmo contrato.

Ainda, por meio do Despacho 7741458, a GEPEN encaminhou o anexo PER retificado (SEI 7739807), tendo em vista a detecção de falha material no item 3.2.6 Melhorias para a Segurança Viária - Metodologia IRAP do arquivo "Anexo PER - Dutra - Pós TCU (7724046)".

Dessa forma, foram analisados no âmbito do presente voto os documentos SEI 7741441 e SEI 7739807.

Por fim, o processo, bem como o Aviso de Publicação de Edital (7720468), a minuta de Deliberação (7720389) e a minuta de Portaria (7720434) com a sugestão dos integrantes da Comissão de Outorga, vem encaminhados para deliberação da Diretoria Colegiada.

Com isso, a Diretoria-Geral da ANTT, por meio do Despacho 7728475 e considerando o disposto no artigo 56 do Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução n° 5.888, de 12 de maio de 2021, designou o Diretor Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho como Relator *ad hoc* para o presente processo, com base em sua experiência e conhecimentos técnicos, bem como propôs a inclusão da matéria na pauta da 913ª Reunião Deliberativa Presencial, prevista para o dia 17 de agosto de 2021, dada a urgência na apreciação pelo Colegiado.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Lei n° 10.233/2001, que criou a ANTT, estabelece nos artigos 20, 24 e 26 seus objetivos, suas atribuições gerais e específicas para o transporte rodoviário.

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

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

Diante do exposto quanto às atribuições conferidas pela Lei n° 10.233/2001, desde a implementação das políticas formuladas pelos órgãos competentes, a publicação dos editais e celebração dos contratos de concessão de rodovias federais, resta pacífica a competência desta Agência para, em nome da União Federal, atuar como poder concedente.

O pleito vem à apreciação da Diretoria, após aprovação do projeto do sistema rodoviário pelo Tribunal de Contas da União, conforme Acórdão n° 1.766/2021 - TCU - Plenário (7560259) e análise da Procuradoria Federal junto à ANTT, conforme Parecer n. 00249/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (7716948).

O Decreto n° 2.444/1997 (7494138), alterado pelo Decreto n° 9.117/2017(7494143) incluiu o trecho rodoviário no Programa Nacional de Desestatização (PND).

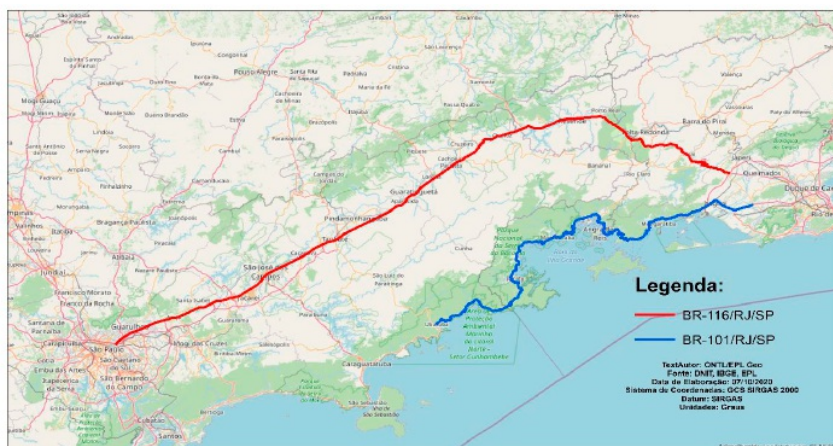
O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI) priorizou o projeto de desestatização da outorga da concessão do sistema rodoviário em tela por meio da Resolução n° 10/2017 (7494140), com base no Decreto 9.972, de 14 de agosto de 2019 (7494145).

O Sistema Rodoviário objeto da concessão apresenta uma extensão total de 625,8 km, compreendendo os seguintes trechos:

- a) Rodovia BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465 no município de Seropédica (km 214,7), e a divisa RJ/SP (km 339,6);

- b) Rodovia BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP (km 0) e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê (km 230,6);
- c) Rodovia BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande) (km 380,8), e a divisa RJ/SP (km 599); e
- d) Rodovia BR-101/SP – entre a divisa RJ/SP (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (km 52,1).

Imagem 2: Mapa do Sistema Rodoviário



Fonte: PER

O sistema rodoviário da presente concessão liga as cidades de São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ), em conjunto com a rodovia Rio-Santos (BR-116/101/SP/RJ), com investimentos que resultarão na melhoria do nível de serviço ofertado, assegurando maior fluidez e confiabilidade. Destaca-se também o impacto favorável na segurança do transporte de cargas e passageiros, reduzindo a ocorrência de acidentes.

O trecho rodoviário conecta as duas maiores regiões metropolitanas do País, São Paulo e Rio de Janeiro, apresentando um Produto Interno Bruto de mais de R\$ 1,3 trilhão (aproximadamente 28% do PIB nacional).

Cerca de 17% da população nacional está concentrada nessa região, onde nas rodovias circulam milhões de veículos carregados em direção aos principais pontos de distribuição de bens e mercadorias, como o Porto de Santos, Aeroporto de Guarulhos, além de servir as regiões sul, nordeste e centro-oeste.

A rodovia Rio-Santos (BR-101/RJ/SP) tem característica predominantemente turística, que liga os municípios da região litoral do Rio de Janeiro e São Paulo, com movimentação essencialmente de veículos leves, com grande movimento em finais de semana e feriados.

O sistema rodoviário BR-116/101/RJ/SP faz a ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do País: Rio de Janeiro e São Paulo. É também a principal ligação entre o Nordeste e o Sul do país, atravessando mais de 30 municípios. Trata-se de um projeto de 30 (trinta) anos, contados a partir da data de assunção da rodovia.

A licitação será realizada na modalidade de concorrência (leilão) admitida a participação internacional, adotando-se modelo híbrido de critério para a escolha da proposta mais vantajosa, devendo a proponente apresentar o valor da tarifa básica de pedágio e o valor de outorga, o qual poderá ser alterado em razão da realização da etapa de lances, se houver.

As Tarifas Básicas de Pedágio definidas para a concessão do sistema rodoviário BR-101/RJ/SP e BR-116/RJ/SP, como resultado da conjunção entre as diversas premissas adotadas e as funções matemáticas da modelagem, é de R\$ 0,1167/Km para a BR-116, R\$ 0,0437/Km para a BR-101 com Pista Simples, sendo a Pista Duplicada da BR-101 de R\$ 0,0569/km (30% maior em relação a tarifa de Simples), resultando nas seguintes tarifas de face a serem cobradas nas praças P1 e P13. A saber:

TABELA 1: TARIFAS DE PEDÁGIO

Praça	Pedágio	Rodovia	Estado	Localização	TCP	Tarifa Simples	Tarifa Duplicada*
P1	Arujá	BR-116	SP	204,2	32,8	n/a	3,83
P2	Arujá (B)	BR-116	SP	204,2	32,8	n/a	3,83
P3	Guararema	BR-116	SP	180,7 / 182,8	32,8	n/a	3,83
P4	Jacareí	BR-116	SP	165,1	59,4	n/a	6,93
P5	Jacareí (B)	BR-116	SP	165,1	59,4	n/a	6,93
P6	Moreira César	BR-116	SP	86,9	124,1	n/a	14,49
P8	Itatiaia	BR-116	RJ	317,5	106,4	n/a	12,42
P11	Paraty	BR-101	RJ	414,9	93,7	4,10	5,32
P12	Mangaratiba	BR-101	RJ	447,3	93,6	4,09	5,32
P13	Itaguaí	BR-101	RJ	538,5	83,0	3,63	4,72

Fonte: Produto 4 – Estudos Econômico-Financeiros

Será declarada vencedora a proponente que apresentar o menor valor da tarifa de pedágio e maior valor de outorga; o valor de outorga será apurado na hipótese de que mais de uma proponente ofereça o valor máximo de desconto na tarifa básica de pedágio.

O trecho rodoviário em questão apresenta a seguinte composição das faixas de rolamento:

- 242,9 km de pista simples;
- 357 km de pista dupla com canteiro central ou barreira rígida;
- 25,9 km de pista quatro faixas com canteiro central ou barreira rígida.

Em relação aos investimentos (CAPEX) previstos para o trecho, o montante total estimado para os investimentos ao longo dos 30 anos de concessão, conforme as premissas e resultados apresentados nos Estudos de Engenharia e Modelo Operacional, soma R\$ 14,83 bilhões, distribuídos conforme as definições e necessidades previstas para o projeto.

As despesas operacionais (OPEX), entendidas como o somatório dos custos operacionais, despesas obrigatórias e o conjunto de seguros e garantias, atingiram a cifra de R\$ 10.99 bilhões de reais.

Com relação aos quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da frente de serviços operacionais, o Programa de Exploração da Rodovia apresenta a tabela a seguir.

Registre-se que a adoção de parâmetros de desempenho em contratos de concessão tem por finalidade estabelecer padrões de qualidade do serviço e de atendimento aos usuários. Segundo o modelo, a precificação dos equipamentos necessários ao atendimento dos parâmetros contratuais incumbe aos proponentes que deverão, a partir das regras editalícias e contratuais estabelecidas, oferecer propostas econômicas capazes do atendimento ao requerido.

TABELA 2: INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

SAUs	
Bases de Serviços Operacionais	21
Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	21
Ambulâncias do tipo D	17
Guinchos Pesados	16
Guinchos Leves	29
Inspeção de Trânsito (até o ano 3)	24
Inspeção de Trânsito (após o ano 3)	19
Caminhões pipa	5
Caminhões para a Apreensão de Animais	5
Sistema de Controle de Velocidade	
Lombadas Eletrônicas (Piezo)	42
Postos de Pesagem	
Fixos	7
Edificações Administrativas e de Apoio Operacional	
Unidades Operacionais da PRF – Reforma e Ampliação	1
Unidades Operacionais da PRF – Construção	8
Unidades Operacionais da PRF – Reconstrução	3
Unidades Operacionais da PRF – Demolição	14
Delegacias da PRF – Reforma e Ampliação	1
Delegacias da PRF – Construção	2
Delegacias da PRF – Reconstrução	3
Delegacias da PRF – Demolição	0
Pontos de Parada de Descanso para caminhoneiros	4
Veículos	
Apoio Administrativo	54
ANTT	4
Polícia Rodoviária Federal – Caminhonetes SUV	26 unidades a serem entregues até o ano 4 e posteriormente substituídas a cada 4 anos.

Equipamentos Operacionais	
ITS	
PMVs Fixos	50
PMVs Móveis	23
CFTV	520
Câmeras fixas com DAI	1.282
Postes Wireless	1.185
SAT	49

Câmeras com sistema OCR	226
Radares fixos (equipados com sistema OCR)	75
CCO	1
Estações Meteorológicas	34
Paineis de sinalização para limite de velocidade variável	84
Novas Estações Radiobase (ERBs) para PRF	Implantar 22 unidades no ano 1 e substituí-las nos anos 11 e 21
Estações Radiobase (ERBs) existentes da PRF	3 unidades a serem substituídas nos anos 5, 15 e 25
Unidades Controladoras de Áreas (UCAs) PRF	2

Fonte: PER

Os estudos de viabilidade apontaram a necessidade de nove praças de pedágio ao longo do sistema rodoviário e duas praças de pedágio deslocadas, conforme Tabela 3, abaixo:

TABELA 3: LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

Id	Descrição da Praça do Pedágio				Trecho de cobertura (km)	Sentido de Cobrança	LAT	LONG
	Rodovia	km	Município	UF				
1	116	204+200	Arujá	SP	32,80	Bi-direcional	023° 24' 47.12"S	046° 21' 39.20"O
2 e 3	116	182+800	Guararema	SP	32,80	Bi-direcional	023° 20' 47.22"S	046° 09' 53.61"O
		180+700					023° 20' 19.90"S	046° 09' 01.03"O
4	116	165+100	Jacareí	SP	59,40	Bi-direcional	023° 17' 47.45"S	046° 00' 27.14"O
5	116	86+900	Moreira César	SP	124,11	Bi-direcional	022° 55' 48.81"S	045° 21' 39.07"O
6	116	317+500	Itatiaia	RJ	106,38	Bi-direcional	022° 29' 41.60"S	044° 34' 10.67"O
7	101	414+900	Itaguaí	RJ	93,66	Bi-direcional	022° 54' 16.55"S	043° 53' 04.23"O
8	101	447+300	Mangaratiba	RJ	93,60	Bi-direcional	023° 00' 10.31"S	044° 05' 50.08"O
9	101	538+500	Paraty	RJ	83,04	Bi-direcional	023° 02' 51.10"S	044° 34' 38.12"O

Fonte: PER

Tratando-se das obras de ampliação de capacidade e melhorias, o Programa de Exploração da Rodovia apresenta, entre outras, as tabelas abaixo:

TABELA 4 : IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS ADICIONAIS (BR-116)

Seg.	UF	km inicial	km final	Ext. (km)	Lat - Inicial	Long - Inicial	Lat - Final	Long - Final	Sentido	Ano de Concessão
2-101-SP-2-S1	SP	26+700	30+900	1,200	23° 22' 34,95" S	44° 57' 57,98" O	23° 23' 1,04" S	44° 58' 10,35" O	3ª faixa (LD)	9º
2-101-SP-2-S2	SP	37+300	38+500	1,200	23° 24' 10,26" S	45° 1' 4,68" O	23° 24' 42,59" S	45° 1' 11,87" O	3ª faixa (LD)	9º
2-101-SP-2-S3	SP	46+100	47+300	1,200	23° 25' 22,52" S	45° 4' 24,73" O	23° 25' 47,53" S	45° 4' 57,19" O	3ª faixa (LD)	9º
2-101-SP-2-N1	SP	25+600	26+800	1,200	23° 21' 32,54" S	44° 56' 39,95" O	23° 21' 48,57" S	44° 57' 10,34" O	3ª faixa (LE)	9º
2-101-SP-2-N2	SP	38+700	39+900	1,200	23° 24' 45,55" S	45° 1' 17,79" O	23° 24' 46,66" S	45° 1' 57,66" O	3ª faixa (LE)	9º
2-101-SP-2-N3	SP	48+100	47+300	1,200	23° 25' 22,52" S	45° 4' 24,73" O	23° 25' 47,53" S	45° 4' 57,19" O	3ª faixa (LE)	9º

*A extensão útil não compreende o trecho das alças (ou tapers) e faixas de aceleração e desaceleração. A localização e extensão dos tapers/alças de entrada e saída devem ser definidas quando do projeto executivo, conforme as normas aplicáveis.

Fonte: PER

TABELA 6 : DUPLICAÇÃO (BR-101)

Seg.	UF	km inicial	km final	Ext. (km)	Lat - Inicial	Long - Inicial	Lat - Final	Long - Final	Ano de Concessão
2-101-RJ-8	RJ	416+000	428+300	12,300	22° 54' 37,67" S	43° 53' 35,22" O	22° 56' 7,65" S	43° 59' 52,05" O	6º
2-101-RJ-9	RJ	428+300	433+100	4,800	22° 56' 7,65" S	43° 59' 52,05" O	22° 56' 18,62" S	44° 2' 5,21" O	6º
2-101-RJ-10	RJ	433+100	481+800	48,700	22° 56' 18,62" S	44° 2' 5,21" O	23° 0' 25,18" S	44° 17' 33,66" O	8º
2-101-RJ-11	RJ	481+800	496+100	14,300	23° 0' 25,18" S	44° 17' 33,66" O	22° 55' 37,28" S	44° 19' 14,37" O	9º

Fonte: PER

TABELA 6 : SERRA DAS ARARAS (BR-116) - ÁREAS DE ESCAPE

Seg.	UF	km inicial	Ext. (km) (Mínima)	Lat - Inicial	Long - Inicial	Tipo	Ano de Concessão
2-116-RJ-13	RJ	219+500	0,130	22° 41' 44,33" S	43° 46' 7,05" O	Áreas de Escape	6º
2-116-RJ-13	RJ	223+000	0,130	22° 41' 22,88" S	43° 48' 3,42" O	Áreas de Escape	6º

Fonte: PER

TABELA 7 : SERRA DAS ARARAS (BR-116)

Seg.	UF	km inicial	km final	Ext. (km)	Lat - Inicial	Long - Inicial	Lat - Final	Long - Final	Tipo	Ano de Concessão
SUBIDA										
2-116-RJ-13	RJ	218+000	226+000	8,000	22° 40' 38,19" S	43° 48' 57,77" O	22° 40' 0,08" S	43° 50' 28,76" O	4 faixas	6º
DESCIDA										
2-116-RJ-14	RJ	0+000	8+200	8,200	22° 40' 38,73" S	43° 48' 56,79" O	22° 39' 50,67" S	43° 53' 5,05" O	4 faixas	7º

Fonte: PER

Conforme mencionado e mercê das determinações estabelecidas pelo Tribunal de Contas da União, a SUCON, por meio da Nota Informativa nº 278/2021/SUCON/DIR7(609252) apresenta as alterações promovidas a título de cumprimento, conforme resumido abaixo.

Assunto	Análise	Tratamento
Estabeleça mecanismos para redução dos conflitos de interesse na contratação do OAC	Acatado	
Suprima a denominação "Independente"	Não acatado	ANTT analisou a possível restrição de mercado, a que poderia se deparar diante de tal cobrança, diante da exiguidade de organismos cadastrados como tipo A pelo Inmetro. Ainda, alinhou-se junto às demais áreas técnicas que o melhor tratamento das exigências se daria em âmbito de resolução, como é pretendido em projeto de RCR.
Preveja ampla transparência aos pareceres emitidos pelo OAC, oportunizando às associações de usuários das rodovias concedidas apresentarem contestações, dentro de prazo preestabelecido, de maneira a facilitar o acesso às informações relevantes e fortalecer o controle social na concessão rodoviária	Acatado	
Estabeleça com clareza as condições de habilitação para atuação como OAC, atentando para o princípio da isonomia e para a obediência a normas de compliance	Acatado	
Reveja expressamente que eventual comprovação de conluio para atuação fraudulenta do OAC importará em sanções administrativas para a concessionária e para o Organismo, além das possíveis cominações cíveis e penais no âmbito judicial e da comunicação obrigatória à entidade credenciadora	Acatado	

E ainda, por meio do Despacho GREG 7726395), foi demonstrado tratamento a todas as solicitações de alteração de redação propostas pela Procuradoria Federal junto à ANTT, de acordo com a tabela resumida a seguir.

Assunto	Análise	Tratamento
Compatibilização do prazo previsto em item 9.5 do Anexo 15 – Trecho Viúva Graça	Não acatada	Seria incompatível, não conveniente ao caso, uma vez que a previsão é adicional às inspeções anuais, com o objetivo de encerrar o período de transição do segmento rodoviário Viúva Graça
Análise da isenção à cobrança de pedágio para motocicletas	Acatada	A ANTT ponderou por adotar a isenção de pedágio a motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto, tendo sido readequado o EVTEA e revisados os valores indicados nas tabelas de multiplicadores de tarifa no item 19.3.5 do contrato.
Compatibilizar a regra de interpretação contratual à regulamentação da ANTT	Não acatada	Tal regra é de aplicação geral, inclusive quanto às previsões de encerramento, relicitação e extensão deste contrato, não havendo que se alterar a redação do anexo 8, que trata de regulamentação sobre transição
Recomendação para alterar a subcláusula 21.1	Não acatada	Não se trata de questão procedimental, embasado em regras regulamentares, além de sugestão acrescentar insegurança a um tema já sensível aos players entrantes, o que pode gerar prejuízo à concorrência ao lote rodoviário em licitação.
Fazer referência à possibilidade de regulamentação futura alterando os procedimentos para a inclusão de novos investimentos, com ênfase nos contornos alternativo	Tratada	O acatamento da recomendação de alteração da subcláusula 1.2.5 supre o objetivo almejado
Fundamentar a opção por abarcar um menor custo para a concessionária em detrimento da escolha de organismo de certificação acreditado pelo Inmetro	Não acatada	Faculta-se essa flexibilidade à Concessionária, consideradas as características de padronização dos requisitos exigidos pela subcláusula 8.1.1.
Alterar a subcláusula 28.1.3 sobre acordo tripartite	Acatado	Alteração de redação
Demais alterações	Acatado	Alteração de redação

Importa destacar que já após o recebimento dos autos eletrônicos para relatoria, foi identificada a necessidade de um ajuste pontual na minuta de contrato com vistas a possibilitar o recebimento de recursos vigentes provenientes de excedente tarifário formalmente designadas pelo Poder Concedente.

Para formalização do presente ajuste adicionou-se ao processo um despacho SUCON (SE17766905) e a Nota nº 00433/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE1777350), por meio da qual a Procuradoria Federal junto à ANTT manifestou que não apresenta óbices à inclusão proposta pela SUCON.

PONTOS RELEVANTES

Para além dos aspectos técnicos costumeiros dos processos de concessão de rodovias, o presente projeto possui aspectos peculiares concernentes à política tarifária estabelecida pelo Ministério da Infraestrutura, bem como inovações contratuais concebidas para prestigiar a concorrência internacional e garantir melhor gestão contratual.

Registre-se que tais assuntos foram objeto de análise e aprovação do TCU e das áreas técnicas e jurídica da ANTT, ainda assim pugnando pela relevância dos temas, passo a abordá-los com destaque.

3.1 Da política tarifária de isenção de pedágio para motocicletas

O primeiro dos pontos que merece destaque diz respeito à previsão contratual, a partir de diretriz de política tarifária, relativa à isenção da cobrança de tarifa de pedágio para motocicletas.

Por meio de fundamentação técnica, encaminhada a esta ANTT no bojo do Ofício nº 292/2021/GAB – SFPP/SFPP (SE1085877), a Secretaria de Fomento Planejamento e Parcerias e a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres apresentou a esta Agência a diretriz ministerial relativa à isenção da cobrança de tarifa de pedágio para motocicletas, no que concerne aos processos de outorgas de rodovias federais, com o objetivo de se buscar aprimoramentos e inovações aos novos projetos de rodovias em estruturação.

Referida diretriz foi incorporada pela SUCON aos documentos referentes ao projeto, os quais foram submetidos à análise do Tribunal de Contas da União - TCU.

Quando da apreciação decisória da matéria pelo Tribunal de Contas da União, sobreveio o já mencionado Acórdão nº 1766/2021 - TCU/PLENÁRIO - 7560259 que entendeu pela legalidade da isenção de tarifas para motocicletas, bem como da legitimidade do Ministério da Infraestrutura para o estabelecimento da presente diretriz, por tratar-se de política tarifária, matéria de competência daquele órgão setorial.

Em função do mencionado Acórdão, foi editada a Nota Técnica Conjunta nº 3/2021/CGRAR/DEAP/SFPP (SE1744597), encaminhada a esta Agência pelo Ofício nº 586/2021/GAB-SFPP/SFPP (SE17744596) que, ao incorporar os aspectos atinentes à manifestação da Corte de Contas sobre a questão, ressaltou, dentre outros aspectos, que a medida está alinhada aos princípios de eficiência logística e desenvolvimento econômico e social e regional, elencados no Livro de Estado da Política Nacional de Transportes - PNT.

Com o intuito de formalizar de maneira pormenorizada a política tarifária então definida, foi editada a Portaria nº 104, de 11 de agosto de 2021, por meio da qual o Ministério da Infraestrutura estabeleceu a diretriz de política pública de isenção de cobrança de tarifa de pedágio para as motocicletas nos projetos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que se encontrem em fase interna de licitação.

Na sequência, foram procedidos os ajustes finais nos documentos em função dos apontamentos do TCU, os quais resultaram nas minutas de Edital e Contrato submetidas à apreciação deste Colegiado.

Nesse particular, julgamos pertinente expor algumas considerações que se fazem relevantes no contexto da decisão que ora se encaminha.

A diretriz defendida pelo Ministério da Infraestrutura consiste na adoção da isenção de cobrança de tarifa de pedágio para as motocicletas em projetos de concessão de rodovias em fase de estruturação. Defende aquela pasta ministerial que tal medida tem o objetivo claro de aprimorar os novos projetos de concessões rodoviárias. Justificou que “*Havendo cobrança, entende-se prudente, quando possível, haver pista e cabines exclusivas para as motocicletas, dada a questão de segurança*”

relacionada a esses veículos. Ainda, observou-se que o volume de motocicletas que transitam nas rodovias é muito pequeno em relação a outros tipos de veículos, sua contribuição financeira é pequena e sua isenção levaria a uma redistribuição de valores, mas com impacto ínfimo da tarifa das outras categorias" [1].

O assunto consiste, inequivocamente, em mecanismo de política tarifária, ou seja, faz parte do conjunto de medidas, regras e normas estabelecidas pelo poder público que delimitam a forma de financiamento da operação desse serviço e a cobrança da contrapartida financeira por parte dos usuários.

A adoção da diretriz ora proposta não importa conferir precedência hierárquica ao Ministério da Infraestrutura perante esta Agência. Como se sabe, a relação entre a Agência Reguladora e a Pasta Setorial é de vinculação e não de subordinação.

No entanto, é de se registrar que a vinculação pressupõe coordenação de atividades à luz da legitimidade democrática do exercício de competências institucionais, que se revelam na necessária convergência do exercício de definir versus implementar políticas públicas. No presente caso, qual seja, estabelecimento de diretrizes de políticas tarifárias em momento prévio ao lançamento do edital é de se reconhecer que há prevalência de atuação a título de diretrizes de política pública que não afetam a ato jurídico perfeito.

Isso porque a competência para o estabelecimento de políticas e diretrizes pelo Ministério da Infraestrutura é matéria pacífica ao se verificar a legislação de regência, das quais destacam-se os seguintes dispositivos:

Constituição Federal:

Art. 87 [...] Parágrafo único. Compete ao Ministro de Estado, além de outras atribuições estabelecidas nesta Constituição e na lei:

I - exercer a orientação, coordenação e supervisão dos órgãos e entidades da administração federal na área de sua competência e referendar os atos e decretos assinados pelo Presidente da República;

II - expedir instruções para a execução das leis, decretos e regulamentos.

Decreto-Lei nº 200/67:

Art. 26. No que se refere à Administração Indireta, a supervisão ministerial visará a assegurar, essencialmente:

I - A realização dos objetivos fixados nos atos de constituição da entidade.

II - A harmonia com a política e a programação do Governo no setor de atuação da entidade.

III - A eficiência administrativa.

IV - A autonomia administrativa, operacional e financeira da entidade.

Lei nº 13.844, de 2019:

Art. 35. Constituem áreas de competência do Ministério da Infraestrutura:

I - política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário;
[...]

VI - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes;

VII - elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica;
[...]

Parágrafo único. As competências atribuídas ao Ministério da Infraestrutura no caput deste artigo compreendem:

I - a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais.

Acrescento ainda que os contornos gerais das políticas tarifárias das concessões de serviços públicos estão definidos na Lei nº 8.987/1995, especificamente em seu Capítulo IV, artigos 9º a 13. Entretanto, não se poderia exigir que a lei formal dispusesse de maneira pormenorizada e exaustiva acerca de todos os contornos dos casos concretos. Cabe à Administração, orientada por aquelas diretrizes gerais, estabelecer detalhadamente a política tarifária a ser implementada, aí incluídas diferenciações, estruturas específicas de cobrança e benefícios tarifários. Conclui-se, portanto, pela legalidade da fixação de isenção tarifária para motocicletas, como parte de uma política tarifária federal a ser incorporada em projetos de concessões em fase de estruturação.

Importante destacar que esse benefício tarifário, justamente por estar sendo implementado em momento anterior à realização do certame licitatório, fará parte das regras contratuais e deverá ter seus impactos considerados e precificados pelos licitantes. Em suma, integra o conjunto das variáveis que compõem a equação econômico-financeira do contrato e não poderá ser fundamento para futuro pleito de reequilíbrio contratual.

Conforme já mencionado a presente isenção constará do documento editalício e é, portanto, informação pública e equânime para todos os interessados, de modo que qualquer pedido futuro de reequilíbrio econômico-financeiro para atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos pelo contato devem, desde já, ser rechaçados de plano.

Convém, para registro, apontar também a distinção entre a presente situação e eventual concessão de isenção futura para qualquer outra categoria de usuários. Trazemos à baila o disposto no art. 35 da Lei nº 9.074/1995, segundo o qual "a estipulação de novos benefícios tarifários pelo poder concedente, fica condicionada à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato". Para o caso em análise, a dispensa de lei formal específica para esse fim reside justamente no aspecto temporal do estabelecimento do benefício. Tendo sido essa política incorporada às regras contratuais anteriormente à publicação do edital, dispensada está a edição de lei formal específica.

Assim, faz-se pertinente ressaltar que, estando vigente o contrato de concessão, ato jurídico perfeito, qualquer nova isenção ou benefício tarifário, para ser revestida de legalidade e

surtir efeitos práticos deve ser precedida de lei específicas que preveja a origem dos recursos ou da respectiva revisão tarifária.

Outro ponto relevante a ser abordado sobre a instituição do benefício ora tratado consiste no instrumento jurídico por meio do qual o Ministério da Infraestrutura estabelece a política tarifária.

Assim e conforme já abordado, em sendo da competência do Ministério da Infraestrutura o estabelecimento da política tarifária, deve referido órgão fazê-lo por meio dos instrumentos de que regimentalmente dispõe para suas manifestações técnicas. O que, no presente caso, ocorreu por meio da edição da Portaria nº 104, de 11/08/2021.

Relembramos que não há ineditismo nem no que se refere à competência do definidor da política nem quanto ao instrumento de sua formalização em matérias dessa natureza. Em verdade, providência semelhante já havia sido adotado pelo MInfra quando da edição da Portaria nº 03/2021, a qual se prestou a estabelecer diretrizes e procedimentos para extensão de prazo de contratos da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCROFE além de instituir a política tarifária até a conclusão dos certames licitatórios.

Pelo que exposto, entendo que no presente caso cabe à ANTT a implementação da política estabelecendo os contornos e tratamentos contratuais devidos que devem sopesar os aspectos incidentes de segurança, fluidez do tráfego, bem como a normalização necessária junto ao CONTRAN, tais elementos estão verificados e possuem previsão contratual.

Tecidas tais considerações que ao meu sentir, resolvem o tema, passo a apresentar as principais inovações contratuais típicas da nova etapa de concessões rodoviárias.

3.2 Dos aperfeiçoamentos do contrato

No caso do Edital do sistema rodoviário da BR-116/101/RJ/SP, conforme mencionado anteriormente, será adotado o modelo híbrido de concorrência (leilão). A proponente deve apresentar lance que contempla proposta de Desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio e proposta relativa ao somatório do Valor de Outorga e dos Recursos Vinculados ofertados.

Para evitar lances excessivamente agressivos e preservar o fluxo de caixa do projeto, o Edital em discussão estabelece limite para deságio de 15,31% (quinze inteiros e trinta e um décimos por cento) incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio, conforme cláusula 13.4 do Edital (SEI 7727970).

O critério híbrido proposto para julgamento da proposta mais vantajosa do leilão, com limite para o deságio sobre a tarifa teto, é superior ao modelo puro de deságio na tarifa em termos de proteção à sustentabilidade econômico-financeira do projeto. Tal afirmação baseia-se nas discussões do processo de concessão do trecho rodoviário de Aliança do Tocantins (TO) a Anápolis (GO), compreendido pelas BR-153/TO/GO e 080/414/GO.

Cabe esclarecer que o presente contrato prevê a existência de Recursos Vinculados, que são valores a serem depositados nas contas da concessão, para a formação de reserva de contingência da concessão, com destinação exclusiva à compensação de eventos previstos no contrato. Os Recursos Vinculados serão constituídos por transferências oriundas da Conta Centralizadora, da Conta de Aporte, da Conta do Trecho Viúva Graça e da Conta de Free Flow para as Contas da Concessão ou proveniente de outros contratos de concessão, conforme decisão do Poder Concedente, com utilização destinada exclusivamente nas compensações decorrentes da adesão da concessionária ao mecanismo de proteção cambial e decorrentes do desconto de usuário frequente, na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, além de ser utilizado para o pagamento de indenizações em função da extinção do contrato.

O **mecanismo de proteção cambial** é um mecanismo de proteção financeira ao Poder Concedente e à concessionária que tem por finalidade mitigar os efeitos advindos da variação cambial para dívidas de financiamento contraídas pela concessionária perante financiadores no âmbito da concessão. Esse mecanismo terá aplicabilidade para compartilhamento de risco cambial decorrente de instrumento(s) de financiamento em moeda estrangeira firmado(s) nos primeiros 5 (cinco) anos a partir da assinatura do contrato.

O **mecanismo de contas** é o conjunto de todas as contas relacionadas ao contrato, incluindo a Conta Centralizadora, Conta do Trecho Viúva Graça, Conta de Free Flow, Contas da Concessão e a Conta de Livre Movimentação, tem por finalidade garantir a sustentabilidade econômico-financeira da concessão, destinando-se a manter, com recursos financeiros oriundos da própria concessão, e viabilizar o pagamento direto da Verba de Fiscalização para a Conta Única do Tesouro, seguindo orientações da ANTT.

Ainda, podemos citar outros aperfeiçoamentos considerados nesse contrato e respectivo PER:

Acordo Tripartite - acordo de caráter facultativo firmado entre o agente fiduciário, representando os financiadores, a ANTT e a concessionária, que disciplina a relação entre as três partes, visando à plena execução do contrato e a preservação dos interesses dos financiadores. O acordo amplia as alternativas à disposição dos financiadores para que possam precificar os riscos envolvidos no financiamento, criando um canal direto de comunicação com a Agência, de forma a reduzir a assimetria informacional. O acordo ainda oferece mecanismos efetivos para que os próprios financiadores possam agir e preservar o ativo.

Tarifa diferenciada para pista dupla e simples - mais justa tarifaria para o usuário, que pagará de acordo com a capacidade ofertada, além de proporcionar incentivos à execução dos principais investimentos do contrato.

Desconto de Usuário Frequente - desconto para usuários que transitam de forma frequente por determinada praça de pedágio, sendo a tarifa gradualmente reduzida ao longo de 30 passagens ao mês.

Desconto Básico de Tarifa: desconto de 5% (cinco por cento) sobre a Tarifa de Pedágio para os usuários que utilizarem meios de pagamento eletrônico e identificação automática do veículo (AVI).

Certificação de Projetos - os projetos deverão ser entregues à Agência com certificado emitido por organismo de inspeção acreditada, garantindo padrão de qualidade, reduzindo o seu custo de análise e facilitando uma rápida aprovação.

Verificador - Organismo de Inspeção Acreditado que, nos termos da Portaria Inmetro

nº 367/2017, do contrato e da regulamentação da ANTT, executa serviços de Avaliação da Conformidade.

Fluxo Livre (Free Flow) - sistema de cobrança sem necessidade de desaceleração dos veículos, sem praças de pedágio, ou seja, em fluxo livre.

Programa Internacional de Avaliação de Rodovias (IRap) - Esse instrumento realiza mapeamento quilômetro a quilômetro da rodovia, identificando, por meio de escala de uma a cinco estrelas, o grau de segurança de cada trecho. Fatores como a existência de obstáculos (como pedras e postes) às margens da rodovia ou a inexistência de separador central rígido pesam negativamente na análise, indicando risco mais alto de acidentes. Com base nesse diagnóstico inicial, são previstas intervenções pontuais, as quais atuam no sentido de tornar o segmento em uma "rodovia que perdoa". Nesse contrato, há previsão de investimentos iniciais direcionados para essa finalidade, além do emprego do levantamento iRap ao longo de todo o contrato, permitindo prever novos investimentos direcionados para a segurança dos usuários.

Iluminação inteligente - Implantação de sistema de iluminação inteligente em toda a BR-116 com acionamento e controle de intensidade de luminosidade, via rede de comunicação Wireless, por meio de comandos enviados pelo CCO.

Padrões de desempenho da International Finance Corporation - Consiste na garantia do atendimento às exigências dos Padrões de Desempenho da *Internacional Finance Corporation* pela concessionária, que preveem uma série de requisitos socioambientais que deverão ser aplicados a todas as atividades da concessão, incluindo: avaliação e gestão de riscos e impactos socioambientais; condições de trabalho e emprego; eficiência de recursos e prevenção da poluição, saúde e segurança da comunidade, aquisição de terra e reassentamento involuntário, conservação da biodiversidade e gestão sustentável dos recursos naturais vivos, povos indígenas e patrimônio cultural

Deteção Automática de Incidentes - Câmeras com sistema de análise de vídeo que emitem alertas ao centro de controle operacional automaticamente, dinamizando a identificação de casos que demandem a atenção da concessionária, reduzindo o tempo de resposta a essas ocorrências e, por conseguinte, salvando vidas.

4. CONCLUSÕES

Em face do exposto, resta evidenciada a urgência na tramitação do presente processo, considerando especialmente os impactos negativos da descontinuidade do serviço. Ademais, o processo encontra-se com

Ainda, conforme Nota Informativa SEI nº 278/2021/SUCON/DIR 7609252), as determinações do Tribunal de Contas da União foram integralmente atendidas.

Por fim, as recomendações apontadas pela Procuradoria Federal junto à ANTT foram devidamente tratadas por meio do Despacho GEPEN 5075982.

Assim, fundamentado nas manifestações técnicas e jurídicas, proponho ao Colegiado a aprovação do Edital de Concessão referente ao sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-116/101/SP/RJ.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

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

I - Aprovar o Edital de Concessão e seus anexos nos termos das minutas constantes dos presentes autos (SEI 7741441), para concessão do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - São Paulo SP), compreendido pela rodovia Rodovia BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465 no município de Seropédica (km 214,7), e a divisa RJ/SP (km 339,6); Rodovia BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP (km 0) e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê (km 230,6); Rodovia BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande) (km 380,8), e a divisa RJ/SP (km 599); e Rodovia BR-101/SP - entre a divisa RJ/SP (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (km 52,1);

II - Autorizar a divulgação do respectivo Aviso de Publicação do Edital para concessão do sistema rodoviário das rodovias BR-116/101/RJ/SP;

III - Determinar que o Edital de Concessão supramencionado e seus anexos sejam disponibilizados no sítio da ANTT - www.antt.gov.br

Brasília, 17/08/2021.

Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho

DIRETOR

[1] Nota Técnica Conjunta nº 1/2021/CGRAR/DEAP/SFPP (SEI 7085987)



Documento assinado eletronicamente por **FABIO ROGERIO TEIXEIRA DIAS DE ALMEIDA CARVALHO**, Diretor, em 17/08/2021, às 15:32, 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 **7729176** e o código CRC **0BBFF8BB**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br