



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA.

NÚMERO: 34/2022

**OBJETO:** Proposta de celebração do Segundo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº004/2013, com o objetivo de estabelecer as obrigações relativas à relicitação do trecho concedido da BR-060/153/262/DF/GO/MG, nos termos da qualificação do empreendimento aprovada pelo Decreto nº 10.864/2021, de 19/11/2021.

**ORIGEM:** SUROD

**PROCESSO (S):** 50500.028603/2021-46

**PROPOSIÇÃO PRG:** PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PGF

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DAS PRELIMINARES**

1.1. Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que autoriza a celebração de aditivo contratual com a concessionária CONCEBRA– Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S. A., detentora do Contrato de Concessão de exploração da infraestrutura das rodovias BR-060/153/262/DF/GO/MG, com o objetivo de estabelecer as obrigações relativas à relicitação do trecho concedido, nos termos da qualificação do empreendimento aprovada pelo Decreto nº 10.864, de 19 de novembro de 2021, publicado no Diário Oficial da União (DOU) em 22 de novembro de 2021.

**2. DOS FATOS**

2.1. Em 24/11/2016, o Poder Executivo publicou a [Medida Provisória nº 752/2016](#) que dispôs sobre diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação dos contratos de parceria.

2.2. A referida medida provisória foi convertida na [Lei nº 13.448/2017](#), de 5 de junho de 2017, cuja ementa delimitou o seu objeto nos seguintes termos:

"Estabelece as diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995".

2.3. Com o objetivo de atender os requisitos estabelecidos art. 3º do Decreto 9.957/2019, que regulamenta a Lei nº 13.448/2017, a Concessionária CONCEBRA em 09/04/2020, protocolou o Requerimento de Relicitação (SEI nº 3196686 e anexos).

2.4. A área técnica, por meio do Ofício SEI nº 12064/2020/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 3673151), concluiu pela não instauração do processo de relicitação da Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG, com base nas informações apresentadas pela CONCEBRA, considerando as razões, em especial, "da inviabilidade do processo de relicitação em condições de embate, da insuficiência de clareza do propósito(apresentado)da relicitação e da carência de informações sobre questões essenciais desse processo".

2.5. Em 25/03/2021, a CONCEBRA reformulou o requerimento de qualificação para fins de relicitação do objeto do Contrato de Concessão da Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG (SEI nº 5825362 e anexos).

2.6. Após diversas análises, a SUROD concluiu que o requerimento de relicitação da Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG encontrava-se apto ao seu devido prosseguimento no sentido de sua viabilidade técnica e jurídica para fins de qualificação do empreendimento.

2.7. Assim, em 22/06/2021, por meio da Deliberação nº 216 (SEI nº6951142), a ANTT atestou a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação.

2.8. O Ministério da Infraestrutura, em 10/08/2021, por meio da [Portaria nº 99, de 10/08/2021](#), declarou a compatibilidade do Requerimento de Relicitação com o escopo da política pública formulada para o setor rodoviário.

2.9. Por sua vez, em 25/08/2021, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI recomendou a qualificação do empreendimento no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, por meio da [Resolução CPPI nº 191, de 25/08/2021](#).

2.10. Finalmente, em 19/11/2021, o empreendimento foi qualificado no PPI por meio do [Decreto nº 10.864](#), publicado no Diário Oficial da União em 22/11/2021, constando que a qualificação perderá sua eficácia e será considerada extinta para todos os efeitos, na hipótese de não ser firmado termo aditivo ao contrato de concessão referente ao empreendimento público federal do setor rodoviário, no prazo de até 90 (noventa) dias, contado da data da publicação deste

Decreto, isto é, até 20/02/2022.

2.11. O início das tratativas sobre o cálculo da "tarifa calculada" que deverá constar no Aditivo de Contrato, assim como as obrigações que serão exigíveis durante a vigência do Termo Aditivo de relicitação, se deu por meio da Carta CNB DIR 0403/2021 (SEI nº 7164177), de 23/04/2021, constante no processo relacionado nº 50500.062001/2021-18, onde constam outros documentos que serão citados mais adiante.

2.12. Em 29/10/2021, por meio da NOTA TÉCNICA SEINº 4842/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 7931686), a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR apresentou a análise preliminar do desconto de reequilíbrio que deverá ser aplicado para apurar a tarifa de pedágio decorrente da suspensão das obrigações de investimentos da concessão, de forma a remunerar a Concessionária pelos investimentos essenciais que deverão permanecer durante a vigência do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2013, considerando, também, aqueles investimentos já executados pela Concessionária. A proposta de desconto levou em conta as Frentes de Recuperação e Manutenção, de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, de Conservação, de Serviços Operacionais e Outros Tipos de Investimentos.

2.13. Em 07/12/2021, por meio da NOTA TÉCNICA SEINº 5736/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 8384082), a GEFIR apresentou as alterações no Cronograma Físico-Financeiro, decorrentes do advento do Termo Aditivo relativo ao processo de relicitação.

2.14. Na sequência, a GEFIR encaminhou as referidas notas técnicas para a CONCEBRA (OFÍCIO SEI Nº 30836/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, SEI 8040590) e para Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias - GEGEF (Despacho GEFIR SEI nº 8940221), a fim de prestar subsídios para o cálculo da tarifa de pedágio no âmbito do processo de relicitação.

2.15. A primeira minuta de Termo Aditivo e anexos I e II, que tratam do PER e dos Procedimentos para a Transição Operacional e dos Ativos, respectivamente, foi encaminhada para manifestação da concessionária em 21/12/2021, por meio do e-mail 9575931. Na sequência, em 22/12/2022, a GEGEF enviou e-mail à CONCEBRA com a planilha de cálculo da "tarifa calculada" para o período da relicitação (SEI nº 9514699).

2.16. Em 30/12/2021, a CONCEBRA apresentou considerações ao disposto na NOTA TÉCNICA SEINº 4842/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 7931686) e na NOTA TÉCNICA SEINº 5736/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 8384082), por meio da carta CNB-DIR 1539.2021 (SEI nº 9371796), que foi analisada pela GEFIR, conforme apresentado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 165/2022/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 94420580).

2.17. Em seguida, a NOTA TÉCNICA SEI Nº 165/2022/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 9442058), de 07/01/2022, foi encaminhada para a CONCEBRA (OFÍCIO SEI Nº 608/2022/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, SEI nº 9442932) e para a GEGEF (Despacho GEFIR SEI nº 9442780).

2.18. Na mesma data, a concessionária protocolou a Carta CNB-DIR 0020.2022 (SEI nº 9445824), com as manifestações acerca da minuta de Termo Aditivo e seus anexos, encaminhados pela SUROD em 21/12/2021.

2.19. Assim, após análise das alterações propostas, a GEFIR encaminhou em 11/01/2022 à CONCEBRA (OFÍCIO SEI Nº 875/2022/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, SEI nº 9492522) e à GEGEF (Despacho GEFIR SEI nº 9491540) a proposta de minuta do novo Anexo I - PER (SEI nº 9492493) e do novo Anexo II - Procedimentos para a Transição Operacional e dos Ativos (SEI nº 9492497), ambos anexos ao Termo Aditivo, contendo as alterações e ajustes que julgou ser cabíveis e necessários.

2.20. Por seu turno, após discussões internas e reuniões com a Concessionária, por meio do Ofício nº 1065/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 9529483), de 13/01/2022, a SUROD encaminhou os seguintes documentos para manifestação da concessionária, no prazo de 24 horas, em relação ao termo aditivo e seus anexos:

- Minuta de Termo Aditivo (SEI nº 9419505);
- Minuta de Anexo I - PER (SEI nº 9527891);
- Minuta de Anexo II - Procedimentos para a Transição Operacional e dos Ativos (SEI nº 9419524);
- NOTA TÉCNICA SEI Nº 261/2022/GEGEF/SUROD/DIR, relativa ao cálculo da tarifa calculada (SEI nº 9505931 e e anexo SEI nº 9534529);
- NOTA TÉCNICA SEI Nº 98/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº 9419547), relativa às minutas de termo aditivo e de anexos I e II.

2.21. Convém ressaltar que a Concessionária, após provocada a apresentar elementos que fundamentassem a sua proposta de tarifa praticada a ser incluída no Termo Aditivo (OFÍCIO SEI Nº 1065/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT, SEI nº 9529483), o fez inicialmente por meio do "E-mail Proposta de Tarifa Praticada-CONCEBRA-13.01.2022" (SEI nº 9533295), de 13/01/2022, e posteriormente apresentou também a Carta CNB-DIR 0036.2022 (SEI nº 9570162), de 15/01/2022.

2.22. A GEGEF não acatou as justificativas da CONCEBRA, sendo assim sugeriu na Minuta de Termo Aditivo GEGEF (SEI nº 9419505) que a tarifa praticada seja aquela constante da proposta de 5ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste; e 6ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, que ainda estava pendente de aprovação pela Diretoria Colegiada desta ANTT na época (processo 50500.016935/2021-88).

2.23. Por entender que a instrução técnica poderia ser complementada posteriormente, exclusivamente à respeito da tarifa praticada, em 17/01/2022, a SUROD encaminhou os presentes autos, para análise de juridicidade da proposta do termo aditivo (SEI nº 9419505) e anexos (SEI nº

9581024 e SEI nº 9419524), bem como as tarifas, para relicitação do contrato de concessão da BR-060/153/262/DF/GO/MG (DESPACHO SUROD SEI nº 9587736).

2.24. Em resposta, a Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANNT) manifestou-se por meio do PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PGF (SEI nº 9711949), de 24/01/2022, no qual concluiu que as que as minutas apresentadas se encontram aderentes aos normativos legais vigentes, e apresentou algumas ressalvas. Além disso, recomendou à SUROD que *"o processo seja adequadamente instruído para que possa ser assim levado à deliberação da Diretoria Colegiada."*

2.25. No sorteio realizado em 20/01/2022 o processo foi distribuído a esta Diretoria para análise e posterior deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT (DESPACHO CODIC 9623075).

2.26. Em 18/01/2022, a SUROD encaminhou à CONCEBRA os esclarecimentos acerca do termo aditivo e respectivos anexos em discussão, bem como informou que as partes têm até o dia 19/02/2022 para celebração do termo aditivo, sob pena de perda da eficácia da qualificação no âmbito do PPI e informou que o processo foi remetido para análise jurídica pela Procuradoria Federal junto à ANTT e para sorteio de Diretor Relator do processo no âmbito da Diretoria Colegiada. (OFÍCIO SEI nº 1279/2022/SUROD/DIR-ANTT, SEI nº 9587631).

2.27. Em resposta a Concessionária encaminhou o documento SEI nº 9666507, de 22/01/2022, que apresenta considerações, sugestões e ressalvas relativas à minuta do termo aditivo.

2.28. Ainda, em 25/01/2022, a Concessionária no documento SEI nº 9747848 manifestou ciência do PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PG e solicitou que os autos retornassem a PF-ANTT para análise, tendo em vista as considerações apresentadas no documento SEI nº 9666507.

2.29. Na sequência, por meio do OFÍCIO SEI nº 1844/2022/GAB/DIR-ANTT (SEI nº 9751251), de 26/01/2022, a SUROD encaminhou ao Tribunal de Contas da União - TCU informações complementares relativas ao andamento do processo de relicitação da CONCEBRA, considerando que sobre o referido processo recai auditoria de controle externo no bojo do TC 039.581/2019-5.

2.30. Sobre o assunto, cabe registrar que a ANTT informou ao Tribunal de Contas da União que deu cumprimento a três das seis propostas de determinação emanadas pela SeinfraRodoviaAviação e apresentou justificadas para o não atendimento das demais determinações (OFÍCIO SEI nº 1844/2022/GAB/DIR-ANTT, de 26/01/2022, SEI nº 9751251).

2.31. Em 26/01/2022, a CONCEBRA, encaminhou a Carta CNV-DIR 0085.20229771632) e anexo 9771636, manifestando discordância a alguns itens do Programa de Exploração da Rodovia - PER anexo ao termo aditivo da relicitação.

2.32. Em 28/01/2022, a CONCEBRA encaminhou considerações relativas aos cálculos da tarifa calculada (Petição Dutra e Associados - documento SEI nº 9786660 e anexos SEI nº 9816101 e SEI nº 9816104) e acerca da tarifa praticada (Petição Dutra e Associados - documento SEI nº 9817504 e respectivos anexos - SEI nº 9817507 e SEI nº 9817508).

2.33. Após análise preliminar dos documentos presentes nos autos, por meio do DESPACHO D G 9840418 foi solicitado à SUROD manifestação acerca dos documentos protocolados pela Concessionária após o sorteio para relatoria, bem como acerca dos pontos destacados pela PF-ANTT no PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PGF (SEI nº 9711949). Ainda, considerando que, por força do Decreto nº 10.864/2021, as partes têm até 20 de fevereiro para celebrar o termo aditivo, e que a última Reunião Deliberativa Presencial antes dessa data está agendada para o dia 17/02/2022, foi solicitado à SUROD que conclua a instrução processual até o dia 08/02/2022.

2.34. Em 11/02/2022, a Concessionária encaminhou o documento SEI nº 10004975, apresentando mais considerações sobre a minuta do termo aditivo encaminhada por meio do OFÍCIO SEI nº 1279/2022/SUROD/DIR-ANTT, SEI nº (9587631).

2.35. A PF-ANTT, após reunião realizada em 15 de fevereiro de 2022 na sala reunião desta ANTT, a respeito das últimas tratativas relacionadas ao Termo Aditivo de relicitação, complementou por meio da NOTA n. 00172/2022/PF-ANTT/PGF/AGU 10039605), de 15/02/2022, o entendimento jurídico apresentado no PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PGF.

2.36. A análise final da área técnica sobre a denominada "tarifa calculada" se deu por meio da NOTA TÉCNICA SEI nº 502/2022/GEGEF/SUROD/DIR, de 17/02/2022 (SEI nº 9729371).

2.37. Por meio da NOTA TÉCNICA SEI nº 890/2022/GEGEF/SUROD/DIR 973534), de 17/02/2022, a SUROD apresentou suas considerações finais acerca dos últimos pleitos da concessionária, se manifestando sobre as alterações acatadas ou não na minuta de Termo Aditivo e seus anexos anteriormente enviados.

2.38. Finalmente, após a devida instrução, o presente processo foi encaminhado novamente para esta Diretoria, fundamentando a proposição final de minuta de Termo Aditivo (10032728) e seus anexos (10033017 e 10033039), em atenção às últimas análises realizadas sobre o tema.

2.39. É o relatório.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Inicialmente cabe lembrar que, segundo o Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR SUROD (SEI nº 903525), que compõe o processo que avalia a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação da concessão da Rodovia BR-060/153/262/DF/GO/MG (SEI nº 50500.036380/2020-18), a ação regulatória da Agência foi restringida especialmente pela Ordem Processual nº 03 do Procedimento Arbitral nº 24595/PFF, junto à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, a qual obsta a instauração de processo de caducidade em face da Concessionária. Logo, em que pese remanescem elementos jurídicos e fáticos que sustentem o processo de caducidade, este tornou-se inviável, restando somente a relicitação como alternativa.

3.2. Destaca-se que a fundamentação para a celebração do aditivo contratual para

estabelecer as obrigações relativas à relicitação do trecho concedido, se encontram art. 26 da Lei nº 10.233/2001, no art. 15 da Lei nº 13.448/2017, e no art. 7º do Decreto nº 9.957/2019:

**Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001**

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;

**Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017**

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

(...)

**Decreto nº 9.957, de 6 de agosto de 2019**

Art. 7º Caberá à agência reguladora competente ou ao Ministério da Infraestrutura, quando for o caso, adotar as medidas necessárias à realização da relicitação do empreendimento qualificado nos termos do disposto no Capítulo II, em especial:

I - elaborar e celebrar o termo aditivo de que trata o art. 15 da Lei nº 13.448, de 2017 ;

3.3. À respeito do termo aditivo, dispõe o art. 4º da Resolução ANTT nº 5.926/2021:

Art. 4º Será celebrado termo aditivo para formalizar as obrigações assumidas pela concessionária em decorrência do processo de relicitação ou de extensão de prazo, o qual conterá, ao menos, as seguintes cláusulas:

I - obrigações das partes;

II - condições para prestação dos serviços;

III - tarifa de pedágio a ser praticada;

IV - tarifa calculada, no caso de relicitação;

V - garantias e seguros que deverão ser mantidos e renovados pela concessionária;

VI - regras de transição operacional e de ativos;

VII - sanções pelo descumprimento das obrigações;

VIII - hipóteses de rescisão;

IX - prazo de vigência; e

X - possibilidade de prorrogação do termo aditivo, observados os limites previstos na [Lei nº 13.448, de 2017](#).

3.4. Preliminarmente à análise da proposta de termo aditivo, faz-se necessário rememorar que sobre este processo de relicitação recai auditoria de controle externo no âmbito do Tribunal de Contas da União, no bojo do TC 039.581/2019-5, instaurado por representação da SeinfraRodoviaAviação, com pedido de medida cautelar para que, entre outros, a ANTT suspenda a tramitação do processo de relicitação e se abstenha de celebrar termo aditivo de relicitação.

3.5. Sobre o assunto, conforme disposto no OFÍCIO SEI Nº 1844/2022/GAB/DIR-ANTT, de 26/01/2022 (SEI nº9751251), a ANTT informou ao Tribunal de Contas da União que deu cumprimento a três das seis propostas de determinação emanadas pela SeinfraRodoviaAviação e apresentou justificativas para o não atendimento das demais determinações, conforme relacionado a seguir:

Determinação SeinfraRodoviaAviação	Providências ANTT
Autue processo administrativo da Concebra tendo em vista a ocorrência de irregularidades relacionadas ao desvio de finalidade na aplicação de recursos da concessão	Foi autuado processo nº 50500.095843/2021-56 para apuração da conduta e lavrado o Auto de Infração nº 540/2021
Autue processo em desfavor da Concebra para apurar emissão de relatórios de monitoração fraudulentos para o 4º ano de concessão	Foi autuado o processo nº 50500.098398/2021-86 para apuração da conduta da concessionária
Abstenha-se de firmar termo aditivo de relicitação	Discordância. Análise de impacto regulatório indica a relicitação como a melhor alternativa para que sejam mitigados de forma mais eficiente e rápida as celeumas causadas pela gestão insuficiente do serviço público.
Conclua o processo administrativo de caducidade	Impedimento jurídico. A ação regulatória da agência foi limitada pela Ordem Processual nº 03 do Procedimento Arbitral nº 24595/PFF, junto à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI)
Abstenha-se de formalizar as indenizações a que se referem a Resolução nº 5.860/2019, sem levar em consideração a redução ao valor recuperável dos ativos	Impedimento jurídico. A ação regulatória da agência foi limitada pela Ordem Processual nº 03 do Procedimento Arbitral nº 24595/PFF, junto à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI)
Avalie o grau de atendimento dos parâmetros de desempenho exigidos contratualmente, dando publicidade aos resultados encontrados e comunicando-os ao TCU no prazo de 120 dias	Foi autuado Processo nº 50500.098398/2021-86 para apuração da conduta da concessionária

3.6. Ainda, informou que foram previstas na minuta do termo aditivo cláusulas que visam salvaguardar preocupações manifestadas pelo TCU, que são: desconto da indenização devida à concessionária dos débitos decorrentes de fraudes em relação a questões contábeis e nos relatórios de monitoração (subcláusula 9.2.1); e renúncia à medida cautelar arbitral, permitindo a instauração de processo de caducidade em vista do eventual descumprimento das obrigações do termo aditivo (subcláusula 13.5.1).

3.7. Feitos os apontamentos, apresenta-se a seguir a análise da minuta de termo aditivo e respectivos anexos.

3.8. Quanto ao teor do termo aditivo e seus anexos, cabe registrar que as cláusulas obrigatórias estabelecidas pelo Decreto nº 9.957/2019 e pela Resolução ANTT nº 5.926/2021 foram

atendidas na minuta de termo aditivo, as quais foram sinteticamente apresentadas na NOTA TÉCNICA SEI N° 98/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI n° 9419547), cujas informações foram posteriormente complementadas pela Nota Técnica n° 890/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI n°9973534), diante das análises das manifestações feitas pela concessionária nos seguintes documentos:

- Documento SEI n°9666507, de 22/01/2022 -considerações, sugestões e ressalvas sobre a minuta do termo aditivo
- Documento SEI n°9771632 de 26/01/2022, e anexo 9771636 do quadro com os itens que ainda seguem sem a concordância da Concessionária no Novo PER;
- Documento SEI n°9816097, de 28/01/2022, e Relatório Técnico 9816104-encaminha os documentos técnicos anexos com os esclarecimentos e análises dos números referentes à "tarifa calculada";
- Documento SEI n°9817504, de 28/01/2022, e Nota Técnica 9817508 - encaminha os documentos técnicos anexos com os esclarecimentos e análises dos números referentes à "tarifa praticada";
- Documento SEI n°10004975, de 11/02/2022 - mais considerações sobre a minuta de termo aditivo;
- Documento SEI n°10052817, de 16/02/2022 - manifestação de concordância com os termos da Nota n. 00172/2022/PF-ANTT/PGF/AGU e apresentação de considerações sobre a redação da cláusula referente à garantia.

3.9. Conforme mencionado na NOTA TÉCNICA SEI N° 98/2022/GEGEF/SUOD/DIR (SEI n° 9419547), e as análises dispostas na NOTA TÉCNICA SEI N° 890/2022/GEGEF/SUOD/DIR (9973534), a minuta do termo aditivo (SEI n° 9419505) encaminhada pela SUOD para deliberação da Diretoria desta ANTT, segue o modelo de redação adotado nos termos aditivos de relicitação já celebrados com as concessionárias Via040 e MSVia.

3.10. De acordo com as análises, as **cláusulas primeira, segunda, terceira e quarta** seguem "o modelo adotado nos termos aditivos de relicitação já celebrados com a Via040 e a MSVia, de modo a manter a padronização no acompanhamento e fiscalização".

3.11. A **cláusula quinta** trata das questões relativas à tarifa a ser praticada pela concessionária durante a vigência do termo aditivo, e da tarifa calculada considerando a suspensão das obrigações de investimento.

3.12. A fundamentação do cálculo da "tarifa calculada" se deu por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 261/2022/GEGEF/SUOD/DIR (9722775), sendo retificada por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 502/2022/GEGEF/SUOD/DIR (9729371), e constou na versão final de minuta de Termo Aditivo encaminhada a esta Diretoria.

3.13. Segundo a SUOD, a metodologia de cálculo seguiu as mesmas diretrizes técnicas usadas para o cálculo da tarifa de pedágio calculada da VIA040 e da MSVIA, considerando tanto a suspensão das obrigações de investimentos não essenciais, quanto o possível restabelecimento dos encargos anteriormente previstos, em caso de desqualificação do empreendimento.

3.14. Os valores das Tarifas de Pedágio calculadas por praça de pedágio foram:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa (R\$)
Praça 1	106,65	3,09879
Praça 2	78,35	2,25922
Praça 3	114	3,31684
Praça 4	137,75	4,02143
Praça 5	121,25	3,53193
Praça 6	72,2	2,07677
Praça 7	99,1	2,87481
Praça 8	102,5	2,97567
Praça 9	109	3,16851
Praça 10	129,35	3,77223
Praça 11	106,35	3,08989

3.15. No que concerne à tarifa de pedágio praticada, o caput do art. 7° da Resolução n° 5.926/2021 estabelece que:

*"Na relicitação, a tarifa de pedágio a ser praticada será a tarifa vigente ou, excepcionalmente, demonstrada a insuficiência desta para conclusão do processo de relicitação, poderá ser fixada por negociação entre as partes."*

3.16. Assim, pela norma transcrita, em regra, a tarifa praticada deve ser a **tarifa vigente** que, no presente caso, por premissa, se adota a tarifa aprovada na 5ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste; e 6ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, sendo aproximadamente de R\$ 2,82, por 100 km, para a categoria 1 de veículos.

3.17. Ocorre que a concessionária vem demonstrando, durante as tratativas, que o referido valor não resulta em receita tarifária suficiente para fazer frente às obrigações constantes do termo aditivo de relicitação.

3.18. Diferentemente do processo de relicitação pactuado com a Via040 e a MSVia, em que a tarifa vigente foi resguardada por decisão cautelar judicial, posteriormente confirmada em sede arbitral, sem que sobre ela incidissem os descontos (Fator D) tidos como devidos pela ANTT, no

contrato de concessão da BR-060/153/202/DF/GO/MG, houve redução da tarifa mediante aplicação do desconto de reequilíbrio pela inexecução das obrigações pela concessionária.

3.19. Em face do estrito cumprimento das obrigações da Agência Reguladora ante o contrato de concessão, foi imposta à Concessionária a redução das suas receitas e, entre outras razões relacionadas à sua governança, na impossibilidade de cumprimento a contento das obrigações constantes do contrato de concessão:

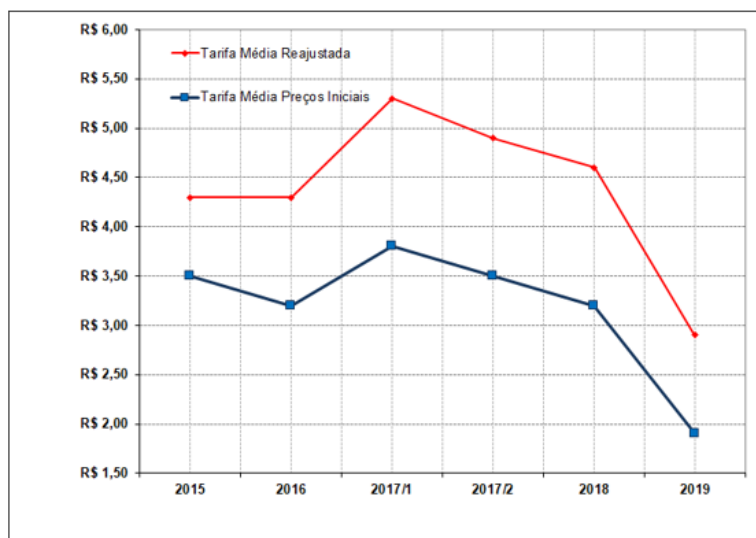


Figura 1 - Comparação entre as Tarifas Quilométricas de Pedágio (R\$ / 100km).

3.20. Em verdade, as fiscalizações realizadas pela equipe da ANTT vêm, há tempos, demonstrando que o estado de conservação do sistema rodoviário é crítico, assim como a precariedade dos serviços prestados. Inclusive, tal realidade é reconhecida pela própria concessionária. Por meio do IRI, a concessionária mostra que o estado da rodovia em 2020 é pior que aquele de 2013, quando o contrato foi assinado.

3.21. Ao remetermos a 2013, é importante também trazeremos à luz o fato de que o desconto praticado pela companhia quando do processo licitatório foi bastante elevado, especialmente quando comparamos a sua tarifa à das outras concessionárias, ainda que da 3ª Etapa:

### Tarifas Quilométricas de Pedágio (R\$ / 100km)

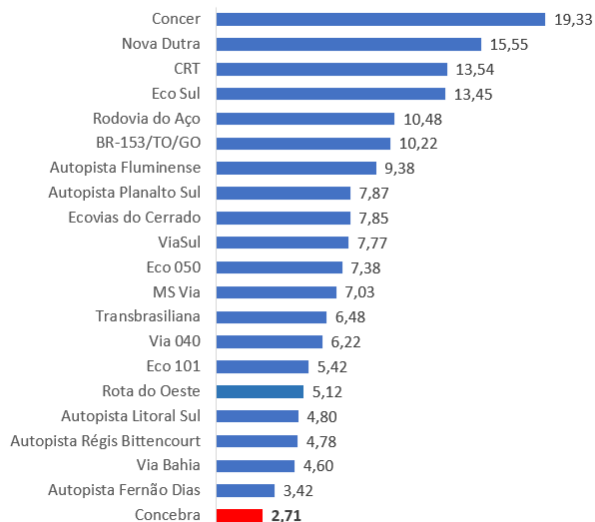


Figura 2 - Comparação entre as Tarifas Quilométricas de Pedágio (R\$ / 100km).

3.22. Em tal cenário de reiterados descumprimentos, não somente dos parâmetros de desempenho, como também de itens contratuais (como a manutenção de seguro-garantia de execução contratual), como regra, a ANTT deveria ter instaurado o processo de caducidade em desfavor da CONCEBRA.

3.23. Contudo, a ação regulatória da agência foi limitada pela Ordem Processual nº 03 do Procedimento Arbitral nº 24595/PFF, obtida junto à Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI), a qual obsta a instauração de processo de caducidade em face da Concessionária. Tendo em vista que a decisão arbitral se reveste da mesma força de uma decisão judicial, somente cabendo à ANTT o seu cumprimento, conforme assentado pela PF-ANTT em diversos pareceres. Por exemplo, assim pronunciou-se o órgão de assessoria jurídica (NOTA n. 01166/2021/PF-ANTT/PGF/AGU - SEI nº 8693732):

3.24. Assim, se, por um lado, há decisão arbitral impedindo a instauração da caducidade, por outro lado, não há decisão que impeça a aplicação de sanção em razão da irregularidade apontada

pela Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória. Ressalva-se somente dessa conclusão que a exequibilidade da sanção pecuniária a ser eventualmente aplicada estaria prejudicada enquanto perdurar o comando arbitral, em vigor, que determina a esta Agência: (i) não promover a cobrança dos valores, (ii) não os considerar para fins de revisão tarifária, e (iii) não proceder à execução da garantia contratual

3.25. Assim, consoante ao registrado no RELATÓRIO DE ANÁLISE DE IMPACTO REGULATÓRIO - AIR SUROD (SEI nº903525), diante das alternativas de ação disponíveis a esta Agência, a complexidade do contexto fático em que se insere o presente processo resultou na escolha da relicitação com única alternativa considerada viável (tanto do ponto de vista do usuário, como da própria ação regulatória da ANTT).

3.26. Os reiterados descumprimentos destes elementos sugerem à unidade técnica haver evidências de que a tarifa vigente pode não ser suficiente para fazer frente às obrigações constantes do termo aditivo de relicitação.

3.27. Ocorre que o art. 7º da Resolução nº 5.926/2021 não estabeleceu diretriz ou critério técnico quanto às bases para a "negociação entre as partes" a respeito da tarifa praticada, a impor o desenvolvimento de frentes de análise por esta Gerência, nesta oportunidade.

3.28. Notemos se tratar de situação inédita nesta Agência, uma vez que até o presente processo de relicitação não houve qualquer negociação de tarifa, haja vista que nas relicitações da Via040 e da MSVia, a tarifa vigente se mostrou suficiente para que as concessionárias executassem as obrigações pactuadas, e estas foram definidas em sede arbitral.

3.29. Ressalta-se que a tarifa a ser praticada deve ter direta relação com as obrigações a serem cumpridas, objeto do termo aditivo, durante o período de sua vigência, não devendo abranger itens alheios a essas obrigações.

3.30. Até o momento da elaboração da NOTA TÉCNICA SEI Nº 98/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº9419547), ainda não se tinha definição sobre o valor dessa tarifa, apesar de haver manifestação da concessionária, formalizada por mensagem de e-mail (SEI nº 9533295), contendo proposta no valor de R\$ 6,50, sendo subentendido tratar-se da tarifa por 100 quilômetros.

3.31. A Superintendência provocou a concessionária a apresentar os elementos que demonstrassem a possibilidade de aplicação da excepcionalidade regulatória para negociação da tarifa praticada fundada na *"insuficiência [da tarifa vigente] para conclusão do processo de relicitação"*.

3.32. Os documentos técnicos - Documento SEI nº9817504 e Nota Técnica 9817508 - da concessionária com os esclarecimentos e análises dos números referentes à "tarifa praticada", foram protocolados em 28/01/2022.

3.33. Desse modo, sobre a cláusula 5.1, a concessionária por meio do Documento SEI nº 10004975, de 11/02/2022, reitera que o valor de tarifa deve ser proporcional à entrega de parâmetros e apresenta justificativas para que seja acolhida sua proposta de fixação da TBP média no valor de R\$ 6,50.

3.34. Por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 890/2022/GEGEF/SUROD/DIR nº 973534), a área técnica da SUROD apresentou, dentre outras análises, a avaliação da proposta de Tarifa Praticada apresentada pela Concessionária CONCEBRA. Cabe transcrever os seguintes trechos da análise:

"2.1 Sobre a tarifa praticada, esta área técnica propõe um estudo de alternativas para estimar qual seria o seu valor da tarifa o que, frisamos, constituiu-se um desafio de complexidade ímpar, principalmente em vista de:

(a) ser o primeiro caso em que a ANTT foi instada a estabelecer uma tarifa praticada distinta da vigente (em outros processos de relicitação, a tarifa praticada foi estabelecida em decisão arbitral);

(c) a Resolução nº 5.926/2021 não estabelece critérios para analisar a razoabilidade de uma proposta de tarifa praticada, menos ainda para o seu cálculo;

(b) a concessionária, abusando do seu direito de peticionar, procurou limitar a capacidade de resposta e também diminuir o tempo disponível para a elaboração de manifestações da área técnica, em outras palavras, a concessionária buscou aproveitar-se do tempo limitado para a conclusão da negociação;

(d) a assimetria de informação (um dos agentes possui um conjunto de informações maior que o outro, abrangendo os problemas de "seleção adversa" e "risco moral"), já natural na relação regulador-regulado, ganha contornos ainda mais fortes quando se está diante de uma situação de negociação (que pode ser vista, economicamente, como um jogo de barganha, por exemplo), onde a interação estratégica (sequencial em determinados momentos, simultânea em outros), torna mais complexo minimizar a alocação ineficiente dos recursos.

(e) relacionado a (b), além de não serem permitidas interações infinitas entre os agentes, existe uma taxa de desconto intertemporal  $\delta > 0$ , relacionada ao perfil mais "paciente" ou "impaciente" do jogador. De modo muito simplificado, a taxa de desconto intertemporal afeta a propensão em aceitar propostas e realizar contrapropostas que, naturalmente, está relacionada à escassez de recursos dos agentes<sup>[1]</sup>. Assim, em uma barganha, os jogadores negociam através de ofertas e contraofertas até que um acordo seja alcançado, ou não. O intervalo de tempo entre a manifestação de cada um deles pode ser fixo, ou não, sendo que cada jogador atribui valor ao tempo, ou seja, cada um prefere que o termo aditivo - que expressa o valor esperado dos benefícios líquidos - seja feito hoje, ao invés de amanhã, de acordo com a sua taxa de desconto intertemporal;

(f) há ainda de se considerar os problemas de aversão ao risco, sinalização, coordenação, comprometimento e reputação dos agentes (especialmente complexo no caso em questão, pois a CONCEBRA possui notórios problemas reputacionais);

(g) os modelos há também os problemas de racionalidade limitada<sup>[2]</sup> (ou viés cognitivo), como a representatividade, a disponibilidade e a ancoragem. (...)

2.6 Como o intuito desta Nota Técnica não é discorrer sobre todas as nuances e complexidades relacionadas à resposta para o problema - nada trivial - de definir uma tarifa, por meio de um

modelo que considere objetivamente todos os pontos elencados nos itens de (a) a (g), com o devido rigor matemático e aprofundamento teórico (lembrando novamente que a escassez de tempo e recursos condiciona a tomada de decisão), a proposta é justamente partir para a construção de cenários, os quais que propiciem à Diretoria Colegiada da ANTT a avaliação da razoabilidade do valor de Tarifa Praticada proposto pela Concessionária. A construção *ex-ante* do juízo de ponderação, especialmente de um colegiado, dificilmente pode ser bem aproximado por um modelo de agentes racionais. Por isso, não pretendemos abranger todos os aspectos que devem ser ponderados pelo colegiado da ANTT na tomada de decisão.

2.7 Um dos pontos de partida para a construção de cenários de avaliação, é o indicado no PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PGF (SEI 9711949), especialmente em face do §2º, do art. 7º da Resolução nº 5.926/2021: esta área técnica tem como possível baliza "um cálculo, ainda que não preciso, sobre o montante de eventual indenização devida, de modo a se evitar que a diferença entre a tarifa calculada e a tarifa praticada ultrapasse eventual indenização devida e passe a constituir um futuro crédito do Poder Concedente contra a concessionária". (...)

## 6. ANÁLISE DE CENÁRIOS PARA A TARIFA PRATICADA

(...)

### 6.2 Abordagens complementares adotadas

(...)

6.2.3. Em seu pedido e demonstrações contábeis, uma das premissas utilizadas é a de que a tarifa é a mesma para todas as praças de pedágio, ou seja, R\$ 6,50 (seis reais e cinquenta centavos).

6.2.4. Embora seja verdade que a concessionária submete suas demonstrações financeiras à auditoria independente, esta Superintendência reputa não recomendável a assunção indistinta dos cálculos apresentados pela concessionária, haja vista recair dúvidas sobre a credibilidade das informações prestadas pela concessionária em sua contabilidade, no âmbito de investigações executadas pela Polícia Federal e Tribunal de Contas da União.

6.2.5. Assim, tendo em vista inexistir metodologia definida em norma para orientar o parâmetro da tarifa a ser praticada quando admitida a negociação entre as partes, sugerimos uma análise multifacetada em diversas abordagens complementares.

6.2.6. Se individualmente consideradas, referidas análises mostram-se insuficientes e não absolutas na formação do juízo por parte desta Agência. No entanto, quando ponderadas em conjunto, permitirão deduzir um patamar tarifário razoável a todos os agentes envolvidos: concessionária, usuários e Poder Concedente.

6.2.7. Pretendemos, assim, fornecer à Diretoria Colegiada instrumentos para avaliar qual seria o patamar razoável para a tarifa praticada com a qual, ao mesmo tempo, de um lado, a concessionária esteja apta a realizar as intervenções e atender às obrigações pactuadas no termo aditivo e, de outro, o usuário não seja prejudicado pelo ônus de uma tarifa excessivamente alta. Ao mesmo tempo, a tarifa praticada não deve expor o Poder Concedente ao risco de autorizar cobrança de tarifa em patamar tal que a receita tarifária excedente seja demasiadamente vultosa, superando o crédito decorrente da indenização da concessionária, e dificultando assim a recuperação do valor em posterior cobrança.

6.2.8. Assim, recorremos às seguintes abordagens:

**Cenário (a): Aferição da tarifa contratual sem o desconto do Fator D;**

**Cenário (b): Aferição da tarifa contratual, sem a aplicação de Fatores Tarifários;**

**Cenário (c) Cobertura da receita tarifária excedente pela estimativa de indenização devida à concessionária (LIMITE SUPERIOR);**

**Cenário (d) Cobertura da receita tarifária excedente pela estimativa de indenização devida à concessionária (LIMITE INFERIOR);**

**Cenário (e) Tarifa calculada com inclusão de montante relativo a investimentos em pavimento por meio do FCM.**

7.2.9. Finalmente, com os parâmetros definidos, partimos para uma Simulação de Monte Carlo que objetiva buscar mais informações sobre a distribuição dos cenários traçados em face das incertezas inerentes a cada abordagem, bem como propiciar à Diretoria Colegiada a incluir na sua avaliação questões não consideradas pela unidade técnica, como o risco de futuro inadimplemento da concessionária frente às obrigações do Termo Aditivo de Relicitação.

(...)

### 7.3 Simulação de Monte Carlo - Análise de Sensibilidade

(...)

A Figura 5 mostra a distribuição dos cenários simulados, considerando válidos os parâmetros de entrada da função de distribuição de probabilidade, conforme colocado acima. **Os resultados da Figura 6, por seu turno, devem ser interpretados no sentido de que, a tarifa média de R\$ 6,53824, por exemplo, corresponde a 95% dos cenários possíveis, partindo da premissa de que os cenários de (a) a (e) são válidos, e possíveis. De outro modo, o mesmo resultado pode ser interpretado no sentido de que, somente em 5%, dos casos, o valor da tarifa seria superior a tal valor.**

Finalmente, a análise proposta tem o intuito de permitir que a Diretoria Colegiada, dentro do seu juízo de ponderação, avalie qual seria o patamar tarifário adequado ante todas as restrições expostas ao longo desta Nota Técnica, bem como das incertezas e riscos que envolvem qualquer cálculo em um cenário como este de relicitação."

3.35. Destaco que a área técnica fez a análise de sensibilidade (Simulação pelo Método de Monte Carlo). O resultado dessa análise indicou que a tarifa média de R\$ 6,53824, por exemplo, corresponde a 95% dos cenários possíveis.

3.36. Desse modo, conclui-se que a tarifa de R\$ 6,50 por 100 km não é desarrazoada, sendo suficiente para garantir as obrigações de conservação e manutenção e coerente com as projeções de indenização.

3.37. Sobre a sugestão de nova redação da concessionária para a subcláusula 5.2, apresentada por meio do Documento SEI nº10004975, de 11/02/2022, foi acatada parcialmente pela área técnica, com vistas a aperfeiçoar a redação.

3.38. Em relação à subcláusula 5.4, no intuito de acolher o proposto pela CONCEBRA e também garantir maior segurança jurídica à minuta de termo aditivo, foi acatada a retificação da redação.

3.39. As cláusulas sexta, sétima, oitava e nona são baseadas nos termos aditivos de



relicitação da Via040 e MSVia e disciplinam, respectivamente, o acesso da ANTT às informações relevantes, a garantia de execução, as obrigações das partes e o pagamento das indenizações.

3.40. Sobre a cláusula sétima, temos definido o valor da garantia de execução, que conforme se depreende da NOTA TÉCNICA SEI Nº 98/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI194119547), de 13/01/2022, leva em consideração as obrigações que foram sobrestadas em razão da presente relicitação, tendo em vista o menor volume de investimentos do que o previsto no Contrato de Concessão Originário. Nesse sentido, o valor de garantia do Termo Aditivo equivale ao valor após o atendimento da meta total de duplicação prevista no item 3.2.1.1 do PER do Contrato Originário até o final da concessão, equivalente à metade do valor de garantia para o atendimento total de duplicação previsto no PER originário, conforme cálculos baseados no próprio EVTEA.

3.41. A cláusula 12.5 do contrato de concessão da CONCEBRA estabelece quatro hipóteses para execução da garantia:

12.5.1 quando a Concessionária não realizar as obrigações de investimentos previstas no PER ou as intervenções necessárias ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho, dos Parâmetros Técnicos ou executá-las em desconformidade com o estabelecido;

12.5.2 quando a concessionária não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas, na forma do Contrato e de regulamentos da ANTT;

12.5.3 nos casos de devolução de Bens Reversíveis em desconformidade com as exigências estabelecidas no Contrato, incluindo, mas não se limitando, ao cumprimento do PER, dos Parâmetros de Desempenho e do plano de ação e demais exigências estabelecidas pela ANTT, em decorrência do disposto na subcláusula 15.7; ou

12.5.4 quando a concessionária não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba de fiscalização, conforme previsto na subcláusula 15.9 abaixo, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da Concessionária, relacionadas à Concessão.

3.42. Assim, a aferição da conveniência e razoabilidade do valor da garantia a ser exigida, caso admitida a redução do parâmetro contratual originário, perpassa a análise quanto à sua suficiência para fazer frente a essas quatro destinações, em linha à metodologia adotada nos processos de relicitação da MSVia e da Via040.

3.43. É relevante destacar a **subcláusula 9.2.1**, inédita entre os termos aditivos de relicitação e que faz frente às preocupações externadas pela SeinfraRodoviaAviação no TC 039.581/2019-5. O comando estabelece regra especial de desconto da indenização devida à concessionária em relação a eventuais multas e débitos, apurados em face desta, quais sejam: (i) eventuais irregularidades relacionadas ao desvio de finalidade na aplicação de recursos da concessão e (ii) eventuais atos ilícitos relacionados à emissão de relatórios de monitoração.

3.44. A revisão desse texto ocorreu por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 890/2022/GEGEF/SUROD/DIR, após ter sido acatado parcialmente pela SUROD a sugestão de texto da concessionária apresentada por meio do Documento SEI nº 10004975, de 11/02/2022.

3.45. A **cláusula décima** trata da transição dos ativos e das obrigações, segue o modelo de redação adotado nos termos aditivos de relicitação já celebrados com a Via040 e da MSVia, de modo a manter a padronização no acompanhamento e fiscalização. As demais condições da transição operacional e dos ativos estão disciplinadas no Anexo II do Termo Aditivo.

3.46. A **cláusula décima primeira** trata das reuniões do conselho de administração da concessionária e está baseada no texto do termo aditivo de relicitação da Via040 e da MSVia. Sendo assim, a partir da celebração do termo aditivo em discussão, fica facultado à ANTT o acompanhamento das reuniões do conselho de administração da concessionária

3.47. A **cláusula décima segunda** trata das sanções pelo descumprimento das obrigações firmadas no termo aditivo a ser firmado, sendo integralmente baseada nos textos dos termos aditivos de relicitação da Via040 e MSVia.

3.48. A **cláusula décima terceira** trata da vigência e publicação e está baseada no texto do 2º Termo Aditivo da Via040, isto é, o termo aditivo entra em vigor na data de sua assinatura, ficando sua eficácia condicionada à publicação de seu extrato no Diário Oficial da União.

3.49. Além disso, outra particularidade justificou o acréscimo de cláusula que prevê a renúncia da concessionária quanto à cautelar arbitral que impede a instauração e processamento de processo de caducidade na hipótese de desqualificação do empreendimento no âmbito do PPI (subcláusula 13.6.1), que assim dispõe:

13.6.1. A Concessionária renuncia exclusivamente ao direito e desiste do pedido de medida cautelar que impede a instauração, o processamento e eventual declaração de caducidade na hipótese de desqualificação do **EMPREENHIMENTO** no âmbito do PPI, nos termos do item (i) do parágrafo 204 da Ordem Processual nº 03 proferida pelo Tribunal Arbitral no âmbito da Câmara de Comércio Internacional (CCI), o que será formalizado em petição da Concessionária naquele processo no prazo de 5 (cinco) dias, contado da celebração deste Termo Aditivo.

3.50. A Concebra, por meio do Documento SEI nº 10004975, de 11/02/2022, se manifestou no sentido de aceitar ceder à inclusão da cláusula 13.5.1 no termo aditivo, condicionada, isto é, em contrapartida à aceitação, pela Agência, da tarifa no nível proposto de R\$ 6,50, capaz de permitir que ela execute tudo o que assumirá em termos de compromisso de serviços no período, e garanta a plena satisfação dos usuários, e uma licitação com tarifa menor no futuro.

3.51. A **cláusula décima quarta** ratifica as demais cláusulas contratuais e está baseada no texto do termo aditivo de relicitação da Via040.

3.52. A **cláusula décima quinta**, usando-se de base o termo aditivo de relicitação da MSVIA, traz renúncia da concessionária ao direito de impugnar a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados, prevista na Resolução ANTT nº 5.860/2019, o que não impede a impugnação do cálculo

efetivamente realizado.

3.53. Sobre a sugestão de nova redação da concessionária para a subcláusula 15.2, apresentada por meio do Documento SEI nº10004975, de 11/02/2022, a SUROD não acatou, por entender não haver razão para conferir tratamento diferenciado à Concebra.

3.54. A **cláusula décima sexta** apresenta os anexos I - Programa de Exploração da Rodovia e II - Procedimentos para a Transição Operacional e dos Ativos.

3.55. As cláusulas **décima sétima** e **décima oitava** estão baseadas no texto do Termo Aditivo de relicitação da Via040 e tratam, respectivamente, das disposições finais e da resolução de controvérsias.

3.56. Na cláusula décima sétima foi incluído o seguinte texto proposto pela Concessionária: *Durante a vigência do presente Termo Aditivo, o montante correspondente à redução ao valor recuperável de ativos ("impairment") relacionada à extinção antecipada do contrato de concessão não implicará obrigação de recomposição do patrimônio líquido prevista na cláusula 24.3 do Contrato de Concessão.*

3.57. A Concessionária em petição protocolada propõe a inclusão de nova cláusula por entender necessária a explicitação que a renúncia se limita ao disposto nas subcláusula 13.5.1.

3.58. Entendo que a preocupação da concessionária pode ser atendida com a inclusão da palavra EXCLUSIVAMENTE na subcláusula 13.6.1., de forma que não parem dúvidas que a renúncia está limitada aquele assunto.

3.59. Em relação ao Anexo I, que é o Programa de Exploração da Rodovia - PER (SEI nº 9581024), por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 98/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº 9419547), a SUROD esclareceu que passa a ser vigente, sobrestando o PER do Contrato Original, uma vez que foram suspensas as obrigações de investimentos não essenciais. Ainda, informou que *"o novo PER caracteriza todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária, ao longo do prazo de vigência do Aditivo Contratual, bem como as diretrizes técnicas, normas, características geométricas, escopo, parâmetros de desempenho, parâmetros técnicos, além dos prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos e o seu atendimento é dividido em quatro frentes: Frente de Manutenção; Frente de Investimentos; Frente de Conservação; e, Frente de Serviços Operacionais"*.

3.60. Quanto ao Anexo II - Procedimentos para a Transição Operacional e dos Ativos (SEI nº 9492497), a SUROD informou que *"o texto original foi baseado no Anexo II do Termo Aditivo de relicitação da Via040, mas com modificações na redação com o objetivo de deixar a redação mais objetiva e para estar de acordo com a RESOLUÇÃO Nº 5.926, de 02/02/2021, que estabelece diretrizes para encerramento, relicitação e extensão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres"*.

3.61. A Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) manifestou-se por meio do PARECER n. 00016/2022/PF-ANTT/PGF (SEI nº9711949) em relação à análise jurídica da primeira proposta de minuta de termo aditivo (SEI nº 9419505) e anexos (Anexo I SEI nº9581024 e Anexo II SEI nº9419524) que havia sido encaminhada para deliberação da Diretoria Colegiada. Destaca-se os seguintes pontos da manifestação:

"47. A análise jurídica aqui empreendida limitou-se aos aspectos normativos e contratuais das propostas, não ingressando na avaliação das decisões de natureza técnica (como a determinação dos investimentos essenciais, o cronograma de execução dos serviços, etc.) ou de natureza econômico-financeira (como os cálculos relativos à tarifa calculada, à tarifa praticada, à definição do patamar tarifário necessário para o cumprimento do termo aditivo ou os valores estimados de indenização). Dentro desses bem definidos limites, entendo que as minutas apresentadas encontram-se aderentes aos normativos legais vigentes, com as ressalvas expressamente apontadas neste Parecer.

48. Em conclusão, recomendo que o processo seja adequadamente instruído para que possa ser assim levado à deliberação da Diretoria Colegiada. No estágio atual do processo faltam atos dados e informações de extrema relevância como a prévia aprovação das 5ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste e 6ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste, a regularização da garantia de execução contratual, a definição da tarifa a ser praticada levando em conta os serviços a serem efetivamente executados no período de vigência do TA e a estimativa de indenização devida."

3.62. Após reunião realizada em 15 de fevereiro de 2022 na sala reunião desta ANTT, a respeito das últimas tratativas relacionadas ao Termo Aditivo de relicitação, a PF-ANTT encaminhou a NOTA n. 00172/2022/PF-ANTT/PGF/AGU 1(0039605), de 15/02/2022, sugerindo a inclusão das seguintes cláusulas:

"a) Em substituição à cláusula 13.1, recomenda-se adotar a seguinte redação, devendo as subcláusulas remanescentes serem renumeradas:

13.1. Este Termo Aditivo entra em vigor na data de protocolo na ANTT da garantia de execução de que trata a Cláusula Sétima, a exceção da tabela tarifária de que trata o Quadro 1 da Cláusula Quinta, que entra em vigor quinze dias após a data de protocolo na ANTT da garantia de execução de que trata a Cláusula Sétima.

13.2. A eficácia do Termo Aditivo fica condicionada à publicação de seu extrato no Diário Oficial da União (DOU) às expensas da ANTT, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

b) que seja inserida, após a cláusula décima terceira a cláusula abaixo, devendo as cláusulas subsequentes serem renumeradas:

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA

DA CONDIÇÃO RESOLUTIVA

14.1. O presente TERMO ADITIVO é celebrado sob condição resolutiva, nos termos dos art. 128 do Código Civil, extinguindo-se de pleno direito se, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da assinatura deste Termo Aditivo, não for protocolada na ANTT a garantia de execução de que trata a Cláusula Sétima."

3.63. Ainda, foi alertado no parágrafo 7 que antes da vigência da nova tabela tarifária faz-se necessário o seu envio ao Ministério da Economia, desse modo, recomendou-se que, uma vez cumprida a garantia, a tabela tarifária passe a vigor apenas 15 dias após, com a finalidade de atendimento ao prazo.

3.64. Sobre as manifestações da PF-ANTT, no que se refere à revisão tarifária proposta na 5ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e no reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBPaplicável ao trecho concedido da BR-060, BR-153, BR-262/DF/GO/MG, cabe destacar que já foi aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT, por meio da Deliberação nº 48, de 28/01/2022 (SEI nº 9822381), no âmbito do processo SEI nº 50500.016935/2021-88.

3.65. Em relação à tarifa praticada durante a relicitação, a análise final sobre o tema - levando em consideração as manifestações da concessionária - se deu por meio da Nota Técnica nº 890/2022/GEF/SUROD/DIR, de 17/02/2022, e o valor constou na subcláusula 5.1 da minuta do Termo Aditivo, conforme já mencionado anteriormente.

3.66. Conforme registrado pela PF-ANTT em sua primeira manifestação sobre o tema, a ausência de garantia de execução contratual constitui um obstáculo jurídico à assinatura do termo aditivo de relicitação.

3.67. Uma vez que ainda não foi comprovada pela concessionária a regularização da mesma no valor constante na cláusula sétima do Termo Aditivo, e tendo em vista o prazo limite de 20/02/2022 para assinatura do Termo Aditivo pelas partes, sob pena de desqualificação do empreendimento no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, entendo que a proposta de texto para as subcláusulas 13.1, 13.2 e 14.1 apresentada posteriormente pela PF-ANTT, que foi acatada pela área técnica e consta na minuta do Termo Aditivo 10032728, viabiliza o cumprimento do prazo de assinatura e deixa a vigência do Termo Aditivo condicionada ao cumprimento da apresentação da garantia.

3.68. Desta forma, com fundamento nas manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, **entendo que a minuta do termo aditivo e seus anexos estão aptos a serem deliberados pela diretoria colegiada.**

3.69. **Proponho o estabelecimento do prazo até o dia 20/02/2022, data máxima permitida no Decreto nº 10.864/2021,** para que a concessionária providencie a assinatura do aditivo ora aprovado, sob pena de desqualificação do empreendimento no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Do exposto, considerando as instruções técnicas e jurídicas constantes dos autos, **VOTO por:**

a) Aprovar, conforme a minuta de deliberação anexa (9993882), a celebração do Segundo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº004/2013, nos moldes da minuta final anexa aos autos (10069649) e seus anexos (10069727 e 10069670), com o objetivo de estabelecer as obrigações relativas à relicitação do trecho concedido da BR-060/153/262/DF/GO/MG, nos termos da qualificação do empreendimento aprovada pelo Decreto nº10.864/2021, publicado no DOU em 22/11/2021;

a.1) Determinar que a SUROD complete o "Quadro 1 - Tarifas de Pedágio Praticada" - constante da minuta final anexa aos autos (10069649), apresentando os valores de tarifa por cada categoria de veículo em cada praça de pedágio, nos termos da decisão do presente voto (R\$ 6,50/100 km), de modo a permitir a assinatura do Termo Aditivo dentro do prazo;

b) Estabelecer prazo até o dia 20/02/2022 para que as partes assinem o Segundo Termo Aditivo do Contrato de Concessão;

c) Determinar à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária que, após o decurso do prazo estabelecido no artigo 2º da minuta de deliberação sem a devida assinatura do Termo Aditivo ou após o decurso do prazo estabelecido na subcláusula 14.1 da minuta de Termo Aditivo sem a apresentação da devida garantia, adote novas providências necessária para a proposta de desqualificação do empreendimento no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República; e

d) Determinar à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária que notifique a referida empresa acerca dos termos da decisão adotada.

Brasília, 17 de fevereiro de 2022.

**RAFAEL VITALE**  
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL VITALE RODRIGUES, Diretor Geral**, em 17/02/2022, às 17:37, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **9977790** e o código CRC **8C06DFD8**.

Referência: Processo nº 50500.028603/2021-46

SEI nº 9977790

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](http://www.antt.gov.br)