



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

**RELATORIA:** DG

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA.

**NÚMERO:** 35/2022

**OBJETO:** Aprovação do Edital da concessão do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), correspondente às rodovias BR-116/RJ/MG e BR-465/493/RJ.

**ORIGEM:** SUROD

**PROCESSO (S):** 50500.003316/2022-12

**PROPOSIÇÃO PRG:** Parecer n. 00011/2022/PF-ANTT/PGF e Nota n. 00122/2022/PF-ANTT/PGF

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DAS PRELIMINARES**

1.1. Trata-se de proposta de aprovação do edital, referente à concessão do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), correspondente às rodovias BR-116/RJ/MG e BR-465/493/RJ.

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

1.3. Importante ressaltar que o Sistema Rodoviário a ser licitado compreende a rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento c/ a BR 040/RJ, que se encontra atualmente concedido à Concessionária Rio Teresópolis S/A - CRT e, excepcionalmente, com prazo de vigência prorrogado sob a égide do Quinto Termo Aditivo ao Contrato de Concessão PG-156/95-00.

1.4. O referido Termo Aditivo foi firmado em 18 de março 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 PG-156/95-00 em curso até conclusão do procedimento licitatório para a nova outorga (processo 50500.127994/2020-08).

1.5. Cabe registrar que a Portaria nº 3, de 20/01/2021 do Ministério da Infraestrutura - MInfra e a Nota Técnica Conjunta nº 1/2021/SNTT, de 19/01/2021, da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT em parceria com a Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP, estabeleceram diretrizes e procedimentos para extensão de prazo de contratos da 1ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais — PROCROFE e instituíram política tarifária até a conclusão dos certames licitatórios.

1.6. Ainda, é importante mencionar o Ofício CONJUNTO Nº 2/2020/SNTT (SEI nº126478), de 18/09/2020 e o Ofício CONJUNTO Nº 3/2020/SNTT (SEI nº410583), de 29/10/2020, do Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias, que concluíram favoravelmente quanto à extensão do prazo contratual do Contrato de Concessão nº PG-156/95-00.

1.7. Sendo assim, seguindo diretrizes emanadas do MInfra, e com base critérios técnicos e jurídicos, foi definido que a extensão do prazo da concessão seria de 18 (dezoito) meses ininterruptos, com termo final para o dia 21 de setembro de 2022.

1.8. O trecho da BR-116/RJ concedido à CRT é a única rota, a partir da cidade do Rio de Janeiro, para se contornar a Baía de Guanabara, permitindo o acesso à Região dos Lagos, ao Norte do estado e às regiões Norte e Nordeste do Brasil. Recentemente foi incorporada ao Arco Metropolitano, permitindo a ligação de todas as principais rodovias do Estado do Rio de Janeiro sem a necessidade de que veículos (inclusive os pesados) transitem pelo trecho urbano da cidade do Rio de Janeiro.

1.9. O trecho sob a concessão da CRT abrange a região onde estão os municípios de Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Teresópolis, São José do Vale do Rio Preto e Sapucaia. Entre os seus atrativos, destaca-se o Parque Nacional da Serra dos Órgãos - PARNASO, um dos mais antigos e visitados parques do Brasil.

1.10. É importante ressaltar a necessidade de não haver descontinuidade na prestação de serviços aos usuários do referido trecho da BR-116/RJ, Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento c/ a BR 040/RJ, até que o vencedor da nova licitação assuma o trecho concedido, tendo em vista 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.

1.11. Além disso, o cenário de escassez de recursos públicos que é 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, terraplenos e

estruturas de contenção 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.

1.12. Sobre esses serviços operacionais, destaca-se que, de acordo com dados do Centro Nacional de Supervisão Operacional - CNSO da ANTT, até 2019, a concessionária CRT já realizou 230.531 atendimentos operacionais, sendo 205.380 atendimentos mecânicos e 25.151 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.

1.13. Além disso, importante destacar 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. O fato dessa rodovia cruzar dois parques ecológicos e estar localizada numa área com grande instabilidade de encostas faz com que a necessidade de monitoração rotineira seja ainda maior. Destaca-se que problema de instabilidade das encostas se agrava no período compreendido entre os meses de novembro e abril, quando a intensidade das chuvas aumenta.

1.14. Sendo assim, constata-se a importância da licitação do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), antes do encerramento da prorrogação prevista do Contrato de Concessão PG-156/95-00, para a continuidade dos serviços de manutenção, monitoração e operação no trecho atualmente concedido.

1.15. Além disso, ressalta-se que os investimentos decorrentes da nova concessão resultarão na melhoria do nível do serviço ofertado, assegurando maior fluidez e confiabilidade. Ainda, impactarão favoravelmente na segurança do transporte de carga e de passageiros, reduzindo a ocorrência de avarias e acidentes, bem como influenciando no tempo de viagem e no custo logístico.

1.16. Ainda, em relação ao trecho atualmente concedido, cabe registrar a necessidade de iniciar os estudos relativos ao evento geotécnico ocorrido no km 91+400 da BR-116/RJ (Dedo de Deus), que será apresentado com mais detalhes no item 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL.

1.17. Por fim, importante registrar que o cronograma para implementação da futura concessão, cujos documentos ora analisamos, prevê que todas as etapas sejam concluídas no 3º trimestre de 2022, quando se estima que seja assinado o futuro contrato de concessão, conforme exposto na Figura 1 a seguir:

**Figura 1 - Cronograma BR-116/465/493 RJ/MG - Rio de Janeiro (RJ) a Governador Valadares (MG)**

**Fonte:** ANTT

1.18. Do exposto, constata-se que o cronograma 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 no trecho atualmente concedido, o que além de causar os prejuízos na prestação dos serviços aos usuários, tem reflexos negativos ao processo de transição entre a concessionária atual e o vencedor do novo certame.

1.19. Ressalta-se que as minutas de edital e contrato, o Programa de Exploração da Rodovia e os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para concessão do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro/RJ - Governador Valadares/MG, foram submetidos a minucioso processo de participação social (Audiência Pública nº 011/2020), bem como ao exercício de controle prévio com o exame do processo de concessão promovido pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão 3.136/2021-TCU-Plenário - SEI nº9523924). Além disso, registra-se o exame jurídico promovido pela Procuradoria Federal junto à ANTT, tanto na fase que antecedeu a remessa do projeto e respectivos documentos técnicos e jurídicos ao TCU (PARECER n. 00161/2021/PF-ANTT/PGF/AGU), quanto previamente à presente submissão à Diretoria Colegiada (Parecer n. 00011/2022/PF-ANTT/PGF - SEI nº 9595513 e Nota n. 00122/2022/PF-ANTT/PGF - SEI nº 9973730).

1.20. Portanto, conclui-se que há suficientes elementos que permitem a submissão de exame e voto da matéria à deliberação desta Diretoria Colegiada.

## **2. DOS FATOS**

2.1. O sistema rodoviário em comento foi recomendado como empreendimento prioritário do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI da Presidência da República e do Programa Nacional de Desestatização - PND, por meio da Resolução nº 10, de 7 de março de 2017 (SEI nº 9516257).

2.2. Os trechos integrantes do sistema rodoviário BR-116/465/493/MG/RJ foram incluídos no PND, de acordo com o Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997 (SEI nº9516079), Decreto nº 9.117, de 4 de agosto de 2017 (inciso XLIV, Art. 1º) (9516570) e Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019 (incisos LVIII e LIX, Art. 1º) (SEI nº 9516790).

2.3. A BR-116/RJ foi qualificada no PPI, de acordo com o Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 2017 (Artigo 3º, inciso II) (SEI nº9516376) e, depois, houve a complementação dos trechos da BR-116/465/493/MG/RJ, pelo Decreto nº 10.635, de 22 de fevereiro de 2021 (Artigo2º, incisos V, VI, VII, VIII e IX) (9516957).

2.4. Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foram realizados pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL e são considerados vinculados à concessão e de

utilidade para a licitação, conforme Portaria nº 2432, de 2 de dezembro de 2020 (9517964).

2.5. O projeto foi submetido a Processo de Participação e Controle Social - PPCS, por meio da Audiência Pública nº 11/2020, sendo realizada no período de 17 de dezembro de 2020 a 5 de fevereiro de 2021, cujo relatório final foi aprovado pela Deliberação ANTT nº 212/2021 (SEI nº 9517700).

2.6. Em 18 de junho de 2021, por meio da Portaria nº 749/2021 (SEI nº 9517760), 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.

2.7. Em 14 de janeiro de 2022, a área técnica da ANTT elaborou a Nota Informativa SEI Nº 30/2022/SUCON/DIR 558218), apresentando os ajustes realizados nos estudos técnicos e documentos jurídicos, de forma a atender às recomendações e determinações do Tribunal de Contas da União proferida no Acórdão 3.136/2021-TCU-Plenário (SEI nº 9523924), submetendo o processo à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), conforme Despacho SUCON SEI Nº 558939, de 14 de janeiro de 2022.

2.8. Por meio do Parecer n. 00011/2022/PF-ANTT/PGF (SEI nº 9595513), de 17 de janeiro de 2022, a PF-ANTT não identificou necessidade de ajustes adicionais.

2.9. Posteriormente, por meio da Nota Informativa SEI Nº 56/2022/GEREG/SUCON/DIR (SEI nº 9790415), a área técnica da ANTT apresentou ajustes nos documentos jurídicos em complemento aos já apresentados pela Nota Informativa SEI Nº 30/2022/SUCON/DIR, submetendo o processo novamente para análise da PF-ANTT (SEI nº 9792601), a qual se manifestou por meio da Nota n. 00122/2022/PF-ANTT/PGF (SEI nº 973730), que concluiu que não há óbices jurídicos à sua implementação, observados alguns apontamentos.

2.10. Em 26 de janeiro de 2022, a EPL encaminhou o OFÍCIO Nº 4/2022/DPL-EPL (SEI nº 9823335), que remeteu a Nota Técnica nº 01/2022/GEPRO-2/EPL/DPL-EPL, a qual apresentou ajustes realizados no MEF decorrentes de apontamentos do mercado (SEI nº 5123301), dessa forma, a área técnica da ANTT apresentou na Nota Informativa SEI Nº 65/2022/GEPEM/SUCON/DIR (SEI nº 9948147) os ajustes necessários no MEF, PER e nos documentos jurídicos.

2.11. Em 10 de fevereiro de 2022, a SUCON encaminhou os presentes autos para deliberação da Diretoria Colegiada, apresentando os seguintes documentos: Minuta de Portaria SUCON (SEI nº 9972938), Aviso de Publicação de Edital (SEI nº 9972901), Minuta de Deliberação (SEI nº 9972968) e Relatório à Diretoria SEI Nº 85/2022 (SEI nº 9972981).

2.12. Ato contínuo, o processo foi submetido ao sorteio, e em seguida distribuído a esta Diretoria, por meio do Despacho CODIC (SEI nº 9982583), de 10 de fevereiro de 2022.

2.13. Em 15 de fevereiro de 2022, em atenção à Nota 00122/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 9973730), que trata da análise jurídica de novas alterações promovidas nas minutas de edital e contrato da concessão da BR-116/465/493/RJ/MG, a SUCON encaminhou Relatório à Diretoria SEI Nº 97/2022 (SEI nº 10028702), por meio do qual consolidou as novas alterações, nos termos do Despacho GREG10027009, esclareceu os apontamentos apresentados pela PF- ANTT e encaminhou as novas minutas do edital, contrato de concessão e respectivos anexos (SEI nº 10027117).

2.14. Por fim, a SUCON encaminhou o anexo PER do Edital, tendo em vista a realização de alteração material, sem impacto às premissas inicialmente estabelecidas (Despacho GEPEM SEI nº 10066251).

2.15. É o relatório.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

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

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

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

3.2. Diante do extenso rol de atribuições conferidas pela Lei nº 10.233, envolvendo, 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.

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

3.4. A Nota Informativa SEI Nº 30/2022/SUCON/DIR9(58218), a Nota Informativa SEI Nº 56/2022/GEREG/SUCON/DIR 9(790415), a Nota Informativa SEI Nº 65/2022/GEPEN/SUCON/DIR (9948147) e o Despacho GREG10027009 apresentam as alterações derivadas do processo de fiscalização do Tribunal de Contas da União e melhorias advindas de análises técnicas e da PF-ANTT, para concessão do trecho em questão.

3.5. O Sistema Rodoviário objeto da concessão apresenta uma extensão total de 726,9 km, compreendendo os seguintes trechos:

- I - Rodovia BR-116/RJ, entre o km 2,1 e o km 148,4; e entre o km 168,1 e o km 214,7 no Estado do Rio de Janeiro.
- II - Rodovia BR-116/MG, entre o km 408,5 e o km 818,1 no Estado de Minas Gerais.
- III - Rodovia BR-465/RJ, entre o km 0,0 e o km 22,8 no Estado do Rio de Janeiro.
- IV - Rodovia BR-493/RJ, entre o km 0,0 e o km 26,0; e entre o km 48,1 e o km 123,7 no Estado do Rio de Janeiro

#### MAPA DO SISTEMA RODOVIÁRIO



Fonte: PER

3.6. Importante destacar que o trecho de cobertura da Praça Viúva Graça será operado temporariamente pela concessionária responsável pelo Sistema Rodoviário BR-116/101/RJ/SP, até que seja finalizada a concessão do sistema rodoviário Rio-Valadares. Esta administração temporária se deve ao descasamento do cronograma da licitação das duas novas concessões, devendo o referido trecho migrar para a concessão Rio-Valadares no momento em que a nova concessionária assumir este trecho.

3.7. O segmento rodoviário objeto desta concessão apresenta no desenvolvimento de sua diretriz rodoviária diversas interseções com outros sistemas rodoviários, municipais, estaduais e federais.

3.8. Trata-se da única rota, a partir da cidade do Rio de Janeiro, disponível para se contornar a Baía de Guanabara, permitindo o acesso à Região dos Lagos, ao norte do Estado, e às regiões Norte e Nordeste do país.

3.9. O trecho também faz a ligação entre as cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Governador Valadares (MG), sendo estratégica pela extensão e pelo volume de tráfego, junto com outras duas rodovias, a BR-040/MG/RJ e BR-116/RJ/SP.

3.10. O trecho apresenta a seguinte composição das faixas de rolamento:

> **BR-116/RJ (Trecho 1):**

- Pista Simples: 105,9 km;
- Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 40,4 km;

> **BR-116/RJ (Trecho 2):**

- Pista Simples: 0,0 km;
- Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 46,6 km;

> **BR-116/MG:**

- Pista Simples: 405,8 km;
- Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 1,8 km;

> **BR-465/RJ:**

- Pista Simples: 22,8 km;
- Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 0,0 km;

> **BR-493/RJ (Trecho 1):**

- Pista Simples: 0,0 km;
- Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 26,0 km;

> **BR-493/RJ (Trecho 2):**

- Pista Simples: 0,0 km;
- Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 75,6 km

3.11. De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia - PER, as principais melhorias incluem 303,22 km de obras de duplicação, 255,23 km de faixas adicionais, 85,51 km de vias marginais, 3 áreas de escape, 75 passarelas, 57 passagens de fauna, 462 pontos de ônibus, 1.630 km de cicloviárias, entre outros.

3.12. De acordo com os estudos apresentados, a concessão prevê o Desconto para Usuários Frequentes -DUF e a opção de pagamento automático para motoristas, com o uso de TAG's. Os usuários frequentes são aqueles que utilizam apenas trechos da rodovia várias vezes por mês, como ocorrem com cidadãos que moram e trabalham em cidades próximas.

3.13. A licitação será realizada na modalidade de concorrência (leilão) com participação internacional, no modelo híbrido de concorrência, 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.

3.14. As Tarifas Básicas de Pedágio definidas para a concessão, como resultado da conjunção entre as diversas premissas adotadas e as funções matemáticas da modelagem, é de R\$ 0,1335/Km para Pista Simples, sendo a Pista Duplicada de R\$ 0,1869/km (40% maior em relação à tarifa de pista simples), resultando nas seguintes tarifas de face a serem cobradas nas praças. A saber:

**TABELA 1: TARIFAS DE PEDÁGIO**

Praça	Pedágio	Rodovia	Estado	Localização	TCP	Tarifa Simples	Tarifa Duplicada*
P1	Eng. P. Berman	BR-493	Rio de Janeiro	Existente	-	-	16,31
P2	Santa Guilhermina (B)	BR-116	Rio de Janeiro	Existente	-	-	11,36
P3	Santo Aleixo (B)	BR-116	Rio de Janeiro	Existente	-	-	11,36
P4	Viúva Graça	BR-116	Rio de Janeiro	212,7 km	69	9,27	12,97
P5	Viúva Graça (B)	BR-116	Rio de Janeiro	212,7 km	69	9,27	12,97
P6	Itaguaí	BR-493	Rio de Janeiro	113,1 km	41	5,45	7,62
P7	Guapimirim	BR-493	Rio de Janeiro	112,5 km	98	13,07	18,29
P8	Itaboraí	BR-493	Rio de Janeiro	12,2 km	85	11,35	15,89
P9	Leopoldina	BR-116	Minas Gerais	789,9 km	75	10,02	14,03
P10	Bom Jesus da Cachoeira	BR-116	Minas Gerais	724,8 km	66	8,87	12,42
P11	Miradouro	BR-116	Minas Gerais	669,4 km	61	8,16	11,43
P12	Orizânia	BR-116	Minas Gerais	616,3 km	50	6,72	9,41
P13	Santa Bárbara do Leste	BR-116	Minas Gerais	556,2 km	56	7,45	10,43
P14	Inhapim	BR-116	Minas Gerais	488,6 km	68	9,06	12,68
P15	Governador Valadares	BR-116	Minas Gerais	430,5 km	55	7,37	10,31

Fonte: Produto 4 – Estudos Econômico-Financeiros

3.15. Será declarada vencedora a proponente que apresentar o menor valor da tarifa de pedágio e maior valor de outorga; hipótese se houver mais de uma proponente com valor máximo de desconto na tarifa básica de pedágio.

3.16. 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, somam R\$ 8,8 bilhões, distribuídos conforme as definições e necessidades previstas para o projeto.

3.17. 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\$ 8,5 bilhões de reais.

3.18. A data-base dos valores indicados acima é janeiro de 2021.

3.19. 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:

**TABELA 2: INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS**

Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	20
Ambulâncias do tipo D	9
Guinchos Pesados	7
Guinchos Leves	12
Inspeção de Trânsito	18* / 9**
Caminhões pipa	5
Caminhões para a Apreensão de Animais	5

\* Pré CFTV (até ano 3) / \*\*Pós CFTV (após ano 3)

Sistema de Monitoração de Tráfego	
SAT	127
SAT (Sistema Free Flow)	66
Radares fixos (equipados com sistema OCR)	74
Lombadas Eletrônicas (Piezo)	21

Postos de Pesagem	
Fixos	5

Edificações Administrativas e de Apoio Operacional	
CCO	1
Bases de Serviços Operacionais (BSO)	18
Praças de Pedágio	11 + 1 Bloqueio
Pontos de Parada de Descanso para caminhoneiros	2
Construção de Unidades Operacionais da PRF	6
Reforma de Unidades Operacionais da PRF	2
Demolição de Unidades Operacionais da PRF	5
Construção de Delegacias da PRF	1

Veículos	
Apoio Administrativo	6
ANTT	5
PRF – Caminhonetes SUV	20 und, sendo: 8 und - Ano 1 4 und – Ano 2 4 und – Ano 3 4 und – Ano 4 Substituição a cada 4 Anos

Equipamentos Operacionais	
ITS	
PMVs Fixos	47
PMVs Móveis	20
CFTV (Câmeras) - Pista	464
CFTV (Câmeras) – Sistema Arrecadação (Pista)	176
CFTV (Câmeras) – Sistema Arrecadação (Cabines)	56
Sensores de leitura de TAG	51

Sensores de sensoriamento de solo	51
Pórticos (Sistema Free Flow)	30
PMVs (Sistema Free Flow)	56
Câmeras (Sistema OCR)	10
Estações Meteorológicas	9
Estações Radiobase (ERBs)(PRF)	21
Unidades Controladoras de Área (UCAs)(PRF)	1

Fonte: PER

3.20. Os estudos de viabilidade apontaram a necessidade de 15 (quinze) praças de pedágio ao longo do sistema rodoviário, conforme Tabela 3, a seguir:

TABELA 3: LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

Id	Descrição da Praça do Pedágio				LAT	LONG	Status
	Rodovia	UF	Km (*)	Local			
1	BR-116	RJ	135+200	Engenheiro Pierre Berman	22°38'50,29"S	43°11'16,99"O	Existente (Desativada Final Ano 1)
2	BR-116	RJ	124+000	Santa Guilhermina (B)	22°39'26,68"S	43°5'10,42"O	Existente (Desativada Final Ano 1)
3	BR-116	RJ	116+000	Santo Aleixo (B)	22°36'38,78"S	43°15'4,05"O	Existente (Desativada Final Ano 1)
4	BR-116	RJ	205+870	Víuva Graça	22°42'52,5830" S	43°43'43,12032" O	Existente
5	BR-116	RJ	207+300	Víuva Graça (B)	22°42' 52,5854,95"S	43°43' 43,1249,82"O	Existente
6	BR-493	RJ	112+900	Itaguaí	22°49'16,49"S	43°48'19,16"O	Nova
7	BR-116	RJ	112+500	Guapimirim	22°35'3,27"S	43°0'56,31"O	Nova
8	BR-493	RJ	12+200	Itaboraí	22°40'48,83"S	42°56'3,95"O	Nova
9	BR-116	MG	789+900	Leopoldina	21°40'11,8"S	42°43'57,06"O	Nova
10	BR-116	MG	724+600	Bom Jesus da Cachoeira	21°16'37,1"S	42°24'36,48"O	Nova
11	BR-116	MG	670+700	Miradouro	20°52'7,94"S	42°19'47,25"O	Nova
12	BR-116	MG	615+900	Orizânia	20°27'44,27"S	42°10'32,24"O	Nova
13	BR-116	MG	555+400	Santa Bárbara do Leste	20°0'30,48"S	42°8'50,69"O	Nova
14	BR-116	MG	487+500	Inhapim	19°27'5,26"S	42°7'39,84"O	Nova
15	BR-116	MG	433+200	Governador Valadares	19°1'7,37"S	41°59'28,56"O	Nova

Fonte: PER

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

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

Cód.	Rodovia	UF	km Inicial	km Final	Ext. (km)	Lat - Inicial	Long - Inicial	Lat - Final	Long - Final	Sentido	Ano de Concessão
1	BR-116	RJ	90.500	94.963	4,463	22° 27' 46,46" S	42° 59' 17,19" O	22° 28' 39,47" S	42° 59' 44,58" O	Decrescente	6ª
2	BR-116	RJ	97.563	99.026	1,463	22° 29' 13,88" S	43° 0' 10,14" O	22° 29' 42,6" S	43° 0' 9,32" O	Crescente	6ª
3	BR-116	RJ	98.064	98.516	0,452	22° 29' 21,46" S	43° 0' 23,08" O	22° 29' 30,85" S	43° 0' 20,76" O	Decrescente	6ª
4	BR-116	RJ	101.006	101.350	0,344	22° 30' 9,07" S	42° 59' 51,09" O	22° 30' 18,44" S	42° 59' 48,15" O	Decrescente	6ª
5	BR-116	RJ	103.035	104.032	0,997	22° 31' 1,55" S	43° 0' 5,06" O	22° 31' 26,54" S	43° 0' 4,52" O	Crescente	6ª
6	BR-116	RJ	124.400	134.400	10,000	22° 39' 37,36" S	43° 5' 32,06" O	22° 38' 53,27" S	43° 10' 50,46" O	Decrescente	6ª
7	BR-116	RJ	134.400	139.000	4,600	22° 38' 53,27" S	43° 10' 50,46" O	22° 38' 50,65" S	43° 13' 30,92" O	Decrescente	6ª
8**	BR-116	RJ	139.000	145.200	6,200	22° 38' 50,65" S	43° 13' 30,92" O	22° 40' 17,59" S	43° 16' 44,83" O	Crescente	6ª
9**	BR-116	RJ	139.000	145.400	6,400	22° 38' 50,65" S	43° 13' 30,92" O	22° 40' 19,56" S	43° 16' 51,51" O	Decrescente	6ª
10**	BR-116	RJ	162.198	164.900	2,702	22° 49' 1,87" S	43° 19' 22,1" O	22° 48' 16,99" S	43° 20' 43,47" O	Decrescente	4ª
11*	BR-116	RJ	162.198	164.900	2,702	22° 49' 1,87" S	43° 19' 22,1" O	22° 48' 16,99" S	43° 20' 43,47" O	Crescente	4ª
12*	BR-116	RJ	164.900	167.300	2,400	22° 48' 16,99" S	43° 20' 43,47" O	22° 47' 36,65" S	43° 21' 55,5" O	Decrescente	4ª
13*	BR-116	RJ	164.900	167.300	2,400	22° 48' 16,99" S	43° 20' 43,47" O	22° 47' 36,65" S	43° 21' 55,5" O	Crescente	4ª
14*	BR-116	RJ	167.300	171.400	4,100	22° 47' 36,65" S	43° 21' 55,5" O	22° 46' 31,99" S	43° 24' 0,13" O	Decrescente	4ª
15*	BR-116	RJ	167.300	171.400	4,100	22° 47' 36,65" S	43° 21' 55,5" O	22° 46' 31,99" S	43° 24' 0,13" O	Crescente	4ª
16*	BR-116	RJ	171.400	174.600	3,200	22° 46' 31,99" S	43° 24' 0,13" O	22° 45' 35,99" S	43° 25' 34,29" O	Decrescente	4ª
17*	BR-116	RJ	171.400	174.600	3,200	22° 46' 31,99" S	43° 24' 0,13" O	22° 45' 35,99" S	43° 25' 34,29" O	Crescente	4ª
18*	BR-116	RJ	174.600	178.500	3,900	22° 45' 35,99" S	43° 25' 34,29" O	22° 44' 24,87" S	43° 27' 26,71" O	Decrescente	4ª
19*	BR-116	RJ	174.600	178.500	3,900	22° 45' 35,99" S	43° 25' 34,29" O	22° 44' 24,87" S	43° 27' 26,71" O	Crescente	4ª
20*	BR-116	RJ	178.500	182.600	4,100	22° 44' 24,87" S	43° 27' 26,71" O	22° 44' 22,61" S	43° 29' 48,35" O	Decrescente	4ª

Cód.	Rodovia	UF	km Inicial	km Final	Ext. (km)	Lat - Inicial	Long - Inicial	Lat - Final	Long - Final	Sentido	Ano de Concessão
21*	BR-116	RJ	178.500	182.600	4,100	22° 44' 24,87" S	43° 27' 26,71" O	22° 44' 22,61" S	43° 29' 48,35" O	Crescente	4ª
22*	BR-116	RJ	182.600	189.100	6,500	22° 44' 22,61" S	43° 29' 48,35" O	22° 43' 59,12" S	43° 33' 25,29" O	Decrescente	4ª
23*	BR-116	RJ	182.600	189.100	6,500	22° 44' 22,61" S	43° 29' 48,35" O	22° 43' 59,12" S	43° 33' 25,29" O	Crescente	4ª
24*	BR-116	RJ	189.100	195.450	6,350	22° 43' 59,12" S	43° 33' 25,29" O	22° 43' 53,13" S	43° 37' 0,79" O	Decrescente	4ª
25*	BR-116	RJ	189.100	195.450	6,350	22° 43' 59,12" S	43° 33' 25,29" O	22° 43' 53,13" S	43° 37' 0,79" O	Crescente	4ª
26	BR-116	RJ	195.450	197.300	1,850	22° 43' 53,13" S	43° 37' 0,79" O	22° 43' 42,97" S	43° 38' 3,99" O	Decrescente	4ª
27	BR-116	RJ	195.450	197.300	1,850	22° 43' 53,13" S	43° 37' 0,79" O	22° 43' 42,97" S	43° 38' 3,99" O	Crescente	4ª
28	BR-116	RJ	197.300	204.800	7,500	22° 43' 42,97" S	43° 38' 3,99" O	22° 43' 3,75" S	43° 42' 23,41" O	Decrescente	5ª
29	BR-116	RJ	197.300	204.800	7,500	22° 43' 42,97" S	43° 38' 3,99" O	22° 43' 3,75" S	43° 42' 23,41" O	Crescente	5ª
30	BR-116	RJ	204.800	207,085	2,285	22° 43' 3,75" S	43° 42' 23,41" O	22° 42' 52,63" S	43° 43' 42,77" O	Decrescente	5ª
31	BR-116	RJ	204.800	207,085	2,285	22° 43' 3,75" S	43° 42' 23,41" O	22° 42' 52,63" S	43° 43' 42,77" O	Crescente	5ª

Fonte: PER

TABELA 5 : IMPLANTAÇÃO DE FAIXAS ADICIONAIS (BR-116/MG)







com início imediato dos estudos e serviços a partir da assunção da nova concessionária." (grifo nosso)

III. CONCLUSÃO:

14. Tendo em vista o exposto acima, considera-se desnecessária a inclusão de um veículo adicional de inspeção, como proposto pela CRT. Quanto à implantação de câmera específica no local, para monitoração permanente do talude em questão, afora as questões de visibilidade, esta COINFRJ se manifesta favorável, devendo-se avaliar, por parte da GEENG/SUROD, as características da câmera a ser instalada, que deve ter alta resolução, visão noturna e zoom óptico suficiente para visada do local. Sugere-se que a CRT avalie a possibilidade de incluir em sua proposta, vistorias com drone, para mapeamento do talude como um todo, especialmente após a ocorrência de fortes chuvas ou períodos constantes de precipitação.

15. Por fim, destacamos a necessidade de inclusão das obras de contenção deste ponto no escopo da próxima concessão e com início imediato dos estudos e serviços a partir da assunção da nova concessionária. (grifo nosso)

3.24. Assim, fundamentada no referido Parecer, e considerando que a solução para as instabilidades geológicas apontadas deve se dar com a maior brevidade possível, a SUROD sugeriu que a nova concessionária já assuma a concessão contemplando a obrigação de realizar os estudos e as obras/serviços imediatamente a partir da assunção.

3.25. Ressalta-se que o assunto foi analisado pela Gerência de Projetos de Engenharia e Ambiental - GEPEN e pela Gerência de Estruturação Regulatória - GREG da SUCON.

3.26. Por meio do Despacho GEPEN SEI nº973980, a GEPEN sugeriu duas alternativas para solucionar o problema, considerando que o evento geotécnico encontra-se fora da faixa de domínio da rodovia, são elas:

- a) Alocar à nova concessão a obrigação de realizar estudos e obras (tratando-se de obras fora da faixa de domínio, seria conveniente uma diretriz específica do MINFRA nesse sentido); ou
- b) Alocar à nova concessão apenas a obrigação de realizar estudos, para subsidiar decisão posterior.

3.27. Por seu turno, considerando as análises apresentadas pela GEPEN, por meio do Despacho GREG SEI nº973989, a Gerência de Estruturação Regulatória - GREG apresentou o seguinte:

Quando à primeira (alocar à nova concessão a obrigação de realizar estudos e obras), pondera a Gepen que seriam necessárias diversas medidas preparatórias para a sua inclusão no escopo do PER, ao passo que teriam que ser realizados estudos prévios iniciais com o objetivo de se estimar os custos a serem incorridos para a elaboração de estudos específicos e para as decorrentes intervenções para a mitigação dos riscos geológicos apontados.

(...)

Com base nessas evidências, entende-se que a previsão de valores, mesmo que estimados no âmbito do Modelo Econômico-Financeiro da Concessão Rio-Valadares, seria, sem o desenvolvimento desses estudos iniciais, deveras imprecisa. Ademais, convém ressaltar que a questão vem à tona em momento no qual o processo de concessão do trecho se encontra bastante avançado, tendo já percorrido aproximadamente três anos de desenvolvimento na sua estruturação, passando por diversas etapas: elaboração de estudos de viabilidade, realização de audiências públicas, aprovação de plano de outorga, apreciação pelo Tribunal de Contas da União e ajustes decorrentes. Assim, decorridas todas essas etapas, o Sistema Rodoviário em tela está atualmente em seus trâmites finais para a publicação do respectivo leilão.

Pelos motivos acima elencados, entende-se que a opção por realizar os estudos iniciais previamente para uma inserção de obrigações lastreadas em custos estimados mostra-se inadequada, na medida em que acarretaria importante retrocesso ao processo de concessão, sobretudo em função da consequente obsolescência de dados coletados quando da realização dos estudos de viabilidade. (grifo nosso)

(...)

Quando à segunda opção (alocar à nova concessão apenas a obrigação de realizar estudos, para subsidiar decisão posterior), a Gepen pondera que nesse caso seria necessário somente a previsão inicial da obrigação quanto à realização dos estudos, sendo o resultado desses elemento balizador para que o o poder público defina o melhor encaminhamento para a questão do Dedo de Deus durante a execução do futuro contrato. Ressalta também que, neste caso, deve ser avaliado tratamento regulatório para a matéria.

Essa opção parece-nos mais adequada quando cotejadas as questões de complexidade do caso e de evolução do processo de concessão de Rio-Valadares. De fato, qualquer estimativa quanto aos custos a serem incorridos nos estudos, assim como a definição a priori de uma solução para a questão poderiam restar pouco apuradas e, portanto, insuficientes ou de baixa efetividade. Nesse sentido, entende-se como melhor opção a previsão da realização de estudos iniciais, conforme indicado pela atual Concessionária CRT, os quais indicarão a necessidade de estudos mais específicos e de maior robustez. Esses, por sua vez, terão o condão de indicar soluções de instrumentação e, por ventura, intervenções mitigatórias, capazes de endereçar o problema definitivamente. (grifo nosso)

Quanto aos custos a serem incorridos, entende-se, diante dos elementos técnicos contidos no processo em tela, que não é possível a sua antecipação com base nas informações disponíveis, motivo pelo qual mostra-se razoável a possibilidade de que sejam orçados durante a gestão contratual, discutidos e validados junto à ANTT e posteriormente reequilibrados em favor da concessionária por meio de fluxo de caixa marginal. Desse modo, garante-se que os estudos e as soluções deles decorrentes poderão ser customizadas de forma adequada para o efetivo tratamento da questão, sob a supervisão da ANTT, sem alocar riscos demasiados ao parceiro privado quanto ao suporte dos seus custos. (grifo nosso)

Logo, propõe-se que seja prevista obrigação no PER da realização de estudos iniciais que dimensionem o escopo dos estudos específicos a serem executados e que deles decorra programa de atuação dirigida ao equacionamento da questão. Por sua vez, no contrato, alocar-se como risco do poder concedente os custos envolvidos tanto com estudos quanto com as intervenções e monitorações necessárias, mediante reequilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária. Em termos contratuais, sugere-se a adição da seguinte previsão na Cláusula 22 do Contrato (Alocação de Riscos):

22.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão:

(...)

22.2.24 custos de estudos, monitorações e intervenções preventivas de estabilização no monumento geológico Dedo de Deus, que comprovadamente tenham relação direta com o Sistema Rodoviário, conforme previsto no PER, em acordo com a administração do Parque Nacional da Serra dos Órgãos e com a ANTT.

3.28. Conforme se observa no Relatório à Diretoria SEI N° 97/2022 (SEI nº10028702), quanto ao conjunto de ajustes e melhorias promovidos nos estudos e documentos jurídicos, a SUCON se posicionou de forma favorável pela sua aceitação, destacando a superioridade da alternativa regulatória indicada pela GREG (Despacho SEI nº9973989) para o evento geotécnico do Dedo de Deus.

3.29. Ante o exposto, considerando as análises técnicas constantes nos autos, entendo pertinente a solução proposta.

#### **PONTOS RELEVANTES DO PROJETO DA CONCESSÃO**

3.30. Do mesmo modo que no caso dos editais do sistema rodoviário da BR-116/101/RJ/SP, 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.

Registra-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.

#### **Da política tarifária de isenção de pedágio para motocicletas**

3.31. O primeiro dos pontos que merece destaque diz respeito à previsão contratual, a partir da diretriz de política tarifária, relativa à isenção da cobrança de tarifa de pedágio para motocicletas (Ofício nº 292/2021/GAB – SFPP/SFPP (SEI nº 7085877)).

3.32. Em relação ao tema, é oportuno mencionar que foi decidido e aprovada por unanimidade, com base no Voto DFR 011/2011, de 17/08/2021, a implementação da diretriz de política pública, estabelecida por meio da Portaria nº 104/2021 (SEI7720812), de 11/08/2021, relativa à isenção da cobrança de tarifa de pedágio para motocicletas no projeto de 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 (processo nº 50500.070266/2021-90).

3.33. Na concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro - Governador Valadares, a isenção da tarifa de pedágio para as motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto está prevista na subcláusula 19.3.3 do Contrato de Concessão. Sobre esse ponto, destaco que a isenção não se aplica na cobrança da tarifa de pedágio efetuada por meio do Fluxo Livre (*Free Flow*) no Trecho Metropolitano.

3.34. Do exposto, e considerando o exame do processo de concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro - Governador Valadares pelo Tribunal de Contas da União (Acórdão 3.136/2021-TCU-Plenário - SEI nº9523924), concluo 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, cabendo à ANTT sua implementação.

#### **Dos aperfeiçoamentos do contrato e do PER**

3.35. Assim como no edital do sistema rodoviário da BR-116/101/RJ/SP, 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.

3.36. Para evitar lances excessivamente agressivos e preservar o fluxo de caixa do projeto, o Edital em discussão estabelece limite para deságio de 17,50% (dezessete inteiros e cinquenta décimos por cento), incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio, conforme cláusula 13.4 do Edital (SEI nº 10027117).

3.37. O presente projeto também apresenta as inovações contratuais concebidas para prestigiar a concorrência internacional e garantir melhor gestão contratual, quais sejam:

- a) 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;
- b) Previsão de Recursos Vinculados - 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;
- c) Tarifa diferenciada para pista dupla e simples - tarifa de pista dupla corresponderá a um incremento de 40% sobre a de pista simples;
- d) Desconto de Usuário Frequente - desconto para usuários que transitam de forma frequente por determinada praça de pedágio, restrita aos usuários que disponham de Sistema de Cobrança Eletrônica - AVI e trafeguem em veículos leves;
- e) 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;

f) Mecanismo de Contas - conjunto de todas as contas relacionadas ao Contrato e 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;

g) Mecanismo de Proteção Cambial - mecanismo de proteção financeira ao Poder Concedente e à concessionária com a finalidade de mitigar os efeitos advindos da variação cambial para dívidas de financiamento contraídas pela concessionária perante financiadores no âmbito da concessão;

h) Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo - mecanismo de proteção financeira ao Poder Concedente e à concessionária com a finalidade de mitigar os efeitos advindos da variação desproporcional do preço de insumos;

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

j) Verificador - Organismo de Inspeção Acreditado - OIA que, nos termos da Portaria Inmetro nº 367/2017, do contrato e da regulamentação da ANTT, executa serviços de Avaliação da Conformidade.

3.38. Em relação ao Programa de Exploração da Rodovia, destaco a previsão de implantação de pontos de parada e descanso para caminhoneiros, de implantação do Programa Internacional de Avaliação de Rodovias - IRap, de implantação de sistema de detecção automática de incidentes e a exigência de atendimento pela concessionária dos padrões de desempenho da *Internacional Finance Corporation*.

#### ATENDIMENTO ÀS RECOMENDAÇÕES JURÍDICAS

3.39. No Acórdão 3.136/2021-TCU-Plenário o Tribunal de Contas da União promoveu determinações e recomendações à ANTT. Sendo assim, a SUCON promoveu alterações nos documentos jurídicos da futura concessão em observância ao referido acórdão, bem como em decorrência de outros aprimoramentos que foram também incorporados, conforme esclarecido na Nota Informativa SEI Nº 30/2022/SUCON/DIR (9558218).

3.40. Cabe registrar que, por meio do Parecer n. 00011/2022/PF-ANTT/PGF (SEI nº9595513), a Procuradoria Federal concluiu que a área técnica desta ANTT cumpriu as determinações proferidas pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão 3.136/2021-TCU-Plenário (SEI nº 9523924).

3.41. Posteriormente, a área técnica promoveu novas alterações em adição às previamente realizadas e relatadas por meio da Nota Informativa SEI Nº 30/2022/SUCON/DIR (SEI nº 9558218), as quais foram apresentadas na Nota Informativa SEI Nº 56/2022/GEREG/SUCON/DIR (SEI nº 9790415) e na Nota Informativa SEI Nº 65/2022/GEPEM/SUCON/DIR (SEI nº 9948147).

3.42. A primeira alteração promovida pela SUCON e apresentada na Nota Informativa SEI Nº 56/2022/GEREG/SUCON/DIR, refere-se à inclusão, no edital, da previsão de utilização de valores dos recursos vinculados captados por meio do lance do leilão para indenização da concessionária anterior, "*visando reduzir ao máximo a exposição do Tesouro Nacional*". Com esse propósito, foram inseridas as cláusulas 8.5, 8.5.1 e 8.5.2.

3.43. A minuta de edital, ao disciplinar a matéria, prevê que o valor do lance ofertado pela concessionária será repartido, sendo 90% desse valor direcionado à Conta Única do Tesouro e 10% à Conta de Aporte, como Recursos Vinculados. A nova disciplina permite que a ANTT utilize o valor dos Recursos Vinculados (10% do lance) para indenização da concessionária anterior, por meio de transferência da Conta de Aporte, a ser feito no prazo de até 5 dias úteis contados da realização do depósito.

3.44. A segunda alteração promovida refere-se ao mecanismo de compartilhamento de risco da variação do preço de insumos, com a finalidade de conferir maior clareza ao texto inicialmente elaborado. A terceira alteração tem a mesma finalidade de conferir maior precisão ao texto anterior, determinando com exatidão a localização do Trecho Viúva Graça, que possui um regramento especial no contrato de concessão.

3.45. A quarta alteração proposta unifica no contrato os casos de desapropriações e desocupações, exclusivamente para fins de delimitação das responsabilidades financeiras das partes em tais ações. No novo regramento, o contrato fixa um valor inicialmente previsto para indenizações e compensações decorrentes de desapropriações e desocupações, prevendo que, caso tal valor seja ultrapassado, a concessionária assume em apenas 40% os custos excedentes, tendo direito ao reembolso de 60% desse valor, cuja responsabilidade é assumida pelo Poder Concedente.

3.46. A quinta alteração proposta trata de aprimoramento de redação, visando deixar claro que o regramento de inclusões, exclusões ou alterações de obras e serviços excetua de revisão quinquenal a adequação ou complementação de obras supervenientes do Poder Concedente. A sexta alteração vai no mesmo sentido, esclarecendo o dever do usuário de pagamento também da tarifa das Pistas Expressa.

3.47. A sétima alteração proposta busca disciplinar a abertura das praças de pedágio, prevendo as datas de abertura das praças de Viúva Graça e Viúva Graça B e regulando a forma de cálculo de eventual compensação decorrente de atraso nessa abertura. Disciplina, ainda, a vedação de operação simultânea das praças P1, P2 e P3 com as praças P7 e P8, e os eventuais impactos

financeiros da postergação da abertura dessas últimas.

3.48. A oitava e nona alterações propostas referem-se à alocação de riscos do contrato. Nessa parte, a nova redação atribui à concessionária o risco de alterações nas localizações ou tipos de dispositivos previstos nas Obras de Melhorias do PER, salvo quando causadas pelo Poder Concedente ou decorrente de risco alocado ao Poder Concedente.

3.49. Acresceu-se, ainda, aos riscos assumidos pelo Poder Concedente, o de criação ou alteração de regulamentação sobre a circulação de veículos na Ponte Rio-Niterói, que resultem na variação de demanda nas praças P1, P2 e P3.

3.50. Passou-se a prever a responsabilidade do Poder Concedente pelos custos de eventuais estudos, monitorações e intervenções preventivas de estabilização no monumento geológico denominado "Dedo de Deus", desde que comprovadamente tenham relação direta com o Sistema Rodoviária, dado que "a modelagem do projeto originalmente não contemplava custos para essa finalidade".

3.51. Na sequência, por meio da Nota n. 00122/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº973730), a PF-ANTT apresentou a análise jurídica quanto às novas alterações promovidas nas minutas de edital e contrato da concessão, apresentando recomendações a serem atendidas pela SUCON.

3.52. Por fim, em atenção à Nota n. 00122/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº973730), a área técnica efetuou novas alterações nas minutas de edital e contrato da concessão (SEI nº 10027117), conforme informado por meio do Despacho GREG 10027009, os quais são descritos a seguir:

#### **MINUTA DE EDITAL**

Item 8.2 - Correção de erro material referente aos percentuais distribuídos a título de Recursos Vinculados e de Valor de Outorga;

Item 8.5 - Em atendimento ao parágrafo 5 da Nota da PF-ANTT, a redação foi alterada para compatibilização com o Contrato e com a redação do subitem 8.5.1.

#### **MINUTA DE CONTRATO**

Subcláusula 1.1.1 (xxi) - Ajuste referente aos Recursos Vinculados derivados do Lance vencedor, sem a especificação percentual já representada na minuta de Edital;

Subcláusula 6.3.1 (ii) - Inclusão de definição do conceito de reassentamento e da opção de combinação entre reassentamento e indenização referente às desocupações da Faixa de Domínio;

Subcláusula 6.3.1 (iii) - Inclusão de definição do conceito de compensação social, clarificando, adicionalmente, a não aplicação do compartilhamento de risco na materialização de tal hipótese;

Subcláusula 6.3.1 (iv) - Clarificação quanto à não aplicação do compartilhamento de risco na materialização de invasões à Faixa de Domínio não impedidas pela Concessionária;

Subcláusula 19.1.4 (iii) - Exclusão de previsão de reequilíbrio econômico-financeiro, tendo em vista a equalização dos valores entre os dois conjuntos de praças por meio de ajuste de TCP no modelo econômico-financeiro;

Subcláusula 22.1.26 - Aprimoramento redacional utilizando a expressão "quando causadas pelo Poder Concedente", de maneira a delimitar adequadamente o risco.

3.53. Em atenção ao parágrafo 22 da Nota da PF-ANTT, a área técnica entende que a Portaria MT nº 961/2017 (atual Ministério da Infraestrutura), expressamente no seu art. 7º, não prevê necessidade de elaboração de novo Plano de Outorga no caso de aperfeiçoamentos no projeto. O artigo 9º da referida Portaria destaca que a reapresentação dos Planos de Outorga deverão ser reavaliados nos casos que ocorrerem ajustes no caso de caracterização dos trechos a serem licitados e indicação do tipo e prazo da concessão e modalidade da licitação. Assim dispõe a referida Portaria:

Art. 7º - Os processos administrativos que tratam dos planos de outorga, a serem submetidos ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, serão instruídos com o parecer da Procuradoria Federal junto à ANTT e o ato de aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT, sendo que nos planos de outorga deverão constar as seguintes informações:

**I - caracterização dos trechos a serem licitados;**

**II - indicação do tipo e prazo da concessão e modalidade de licitação;**

**III - variável utilizada para definição do vencedor do certame e outras variáveis com impacto sobre a concorrência;**

**IV - síntese da política tarifária e posicionamento das praças de pedágio;**

**V - modelagem econômico-financeira e seus resultados, com a indicação das variáveis macroeconômicas utilizadas;**

**VI - repartição de riscos entre concessionário e poder concedente;**

**VII - obras e melhoramentos previstos para os trechos a serem licitados;**

**VIII - parâmetros de desempenho de infraestrutura e de operação a serem observados pelo concessionário; e**

**IX - serviços a serem prestados pelo concessionário.**

Parágrafo único - No caso do inciso V, a ANTT deverá apresentar os valores consolidados acerca dos seguintes aspectos:

**I - investimentos;**

**II - custos operacionais;**

**III - estimativa de demanda e variáveis utilizadas para sua projeção;**

**IV - taxa interna de retorno do projeto; e**

**V - valores de referência para tarifa, contraprestação pública, outorga, subvenção econômica ou outros, de acordo com a modelagem adotada.**

(...)

Art. 9º - No caso de ajustes e complementações aos projetos de parceria, decorrentes de demandas

dos órgãos de controle ou aprimoramentos solicitados pelo próprio poder concedente, caberá à Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário avaliar quanto à necessidade de reapresentação dos respectivos planos de outorga pela ANTT para nova aprovação, observado o art. 7º.

§ 1º - Nos casos em que ocorrerem ajustes quanto aos incisos I e II do art. 7º será obrigatória a reapresentação.

§ 2º - Na hipótese de reapresentação de plano de outorga ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, fica dispensada apreciação pela Consultoria Jurídica caso os ajustes sejam exclusivamente técnicos, assim declarados pela Diretoria Colegiada da ANTT e confirmados pela Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário.

3.54. Em função dos fatos relatados, a SUCON, em atendimento ao art. 9º da Portaria MT nº 961/2017, encaminhou o OFÍCIO SEI Nº 3569/2022/SUCON/DIR-ANTT (SEI nº 10035479) à Secretaria Nacional de Transporte Terrestres (SNTT), informando sobre os ajustes e complementações realizados na alocação de riscos da minuta contratual.

3.55. A SNTT, por meio do Ofício nº 424/2022/SNTT (SEI nº 10067079), de 16 de fevereiro de 2022, concluiu não haver necessidade de reapresentação dos respectivos planos de outorga pela ANTT para nova aprovação.

3.56. Por fim, a SUCON informou que os documentos de leilão serão encaminhados ao Tribunal de Contas da União, constando os aprimoramentos e ajustes realizados no projeto.

3.57. Do exposto, entendo que fica evidenciada a urgência na tramitação do presente processo, considerando especialmente os impactos negativos da descontinuidade do serviço.

3.58. Ademais, o processo encontra-se com as recomendações apontadas pela PF-ANTT devidamente tratadas conforme exposto no Relatório à Diretoria SEI Nº 97/2022 (SEI nº 10028702).

3.59. Assim, fundamentado nas manifestações técnicas e jurídicas, proponho ao Colegiado desta ANTT a aprovação do Edital de Concessão referente ao sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), correspondente às rodovias BR-116/RJ/MG e BR-465/493/RJ.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Do exposto, 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 nº 10027117 e 10066430), para concessão do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), correspondente às rodovias BR-116/RJ/MG e BR-465/493/RJ, nos termos da Minuta de Deliberação SEI nº 10040380;

II - Autorizar a divulgação do Aviso de Publicação do Edital para concessão do sistema rodoviário das rodovias BR-116/RJ/MG e BR-465/493/RJ (SEI nº 10054379);

III - Determinar que o Edital de Concessão supramencionado e seus anexos sejam disponibilizados no sítio da ANTT - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br).

Brasília, 17 de fevereiro de 2022.

**RAFAEL VITALE RODRIGUES**  
Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL VITALE RODRIGUES, Diretor Geral**, em 17/02/2022, às 17:39, 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 9983249 e o código CRC 543E7CAD.