



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 77/2020

OBJETO: Aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 010/2019, minutas de Edital e Contrato, Programa de Exploração da Rodovia e Estudos de Viabilidade para concessão das rodovias BR-381/MG e BR-262/ES.

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA

PROCESSO (S): 50500.316231/2019-98

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00224/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 010/2019, realizada no período de 17 julho a 2 de setembro de 2019, que teve como objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, aos Estudos de Viabilidade e ao Programa de Exploração para concessão das rodovias BR-262/381/MG e BR/262/ES, bem como do encaminhamento do respectivo Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura.

A Audiência Pública nº 010/2019 foi instituída conforme a Deliberação nº 748, de 16 de julho de 2019 (SEI nº 0789408), nos termos da Resolução nº 5.866 de 14 de janeiro de 2020.

A documentação relativa ao objeto da audiência foi disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, www.antt.gov.br – Audiência Pública nº 010/2019.

O período para o recebimento de contribuições foi das 9 horas do dia 17 de julho de 2019 até as 18 horas do dia 2 de setembro de 2019 (horário de Brasília).

O Plano de Outorga a ser submetido ao Ministério da Infraestrutura objetiva detalhar as condições de implementação, via concessão ao setor privado, do projeto de exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração, conservação e implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-381/262/MG/ES, totalizando 686,10 km.

2. DOS FATOS

O pleito vem à apreciação da Diretoria após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social, com a realização da audiência pública nº 010/2019, em atendimento ao artigo 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001:

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”.

O Sistema Rodoviário em questão apresenta uma extensão total de 686,10 km, compreendendo os seguintes trechos:

- BR-381/MG, trecho entroncamento BR-262/MG (para Sabará), entroncamento BR-116/MG (Governador Valadares) – 309,30 km;
- BR-262/MG, trecho entroncamento BR-381/MG (João Monlevade), divisa MG/ES – 196,20 km;
- BR-262/ES, trecho divisa ES/MG, entroncamento BR-101/ES (Viana) – 180,6 km.

Estão incluídos no referido sistema, os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos, alças, edificações, terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais (ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com as rodovias), acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

O trecho em tela está previsto no Programa Nacional de Desestatização – PND, que inclui as rodovias federais, conforme Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997 (SEI nº0589916), alterado pelo Decreto nº 8.054, de 15 de julho de 2013 (SEI nº0589936). Sendo também qualificado no âmbito do

Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, conforme Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019 (SEI nº 3306022):

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre a qualificação de empreendimentos dos setores portuário, aeroportuário, rodoviário, ferroviário e hidroviário no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI e sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND, para os fins do disposto na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

Art. 2º Ficam qualificados no âmbito do PPI os seguintes empreendimentos do setor rodoviário:

Rodovias Federais BR-262-381/MG/ES, nos trechos da BR-262 do entroncamento com a BR-381/MG em João Monlevade, Estado de Minas Gerais, até a divisa entre os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo e dessa divisa até o entroncamento com a BR-101 em Viana, Estado do Espírito Santo, e no trecho da BR-381/MG de Belo Horizonte até Governador Valadares, Estado de Minas Gerais;

A BR-262 liga transversalmente o Espírito Santo ao Mato Grosso do Sul, passando por Belo Horizonte e São Paulo. Conecta áreas destinadas a pecuária, agricultura, mineração e a importantes polos industriais e comerciais importantes (região de Manhaçu/MG).

A BR-381 liga São Mateus/ES a São Paulo/SP, atravessando Minas Gerais e o Vale do Aço, região composta por siderúrgicas indutoras de desenvolvimento econômico. É uma importante via para escoamento de produtos para o setor automobilístico.

O projeto foi desenhado com um prazo de 30 anos de concessão e, com o objetivo de aprimorar os modelos de contrato, foram adotadas as seguintes diretrizes, apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura:

- Incorporar princípios de regulação por incentivos e responsiva aos processos de revisão e reajuste;
- Utilizar como critério de leilão o modelo híbrido com menor valor de tarifa com deságio limitado e maior outorga;
- Utilizar a cobrança de outorga variável sobre a receita bruta para mecanismo de proteção cambial;
- Previsão de possibilidade de celebração de Acordo Tripartite; e
- Regime de prioridade das indenizações devidas à concessionária em caso de extinção antecipada do contrato de concessão.

Os estudos foram realizados pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL em dezembro de 2016, conforme Estrato de contrato nº 13/2016, publicado no Diário Oficial da União nº 248, de 27 de dezembro de 2016, seção 3, página 4 (SEI nº 0192337).

Em abril de 2019, o Ministério da Infraestrutura aprovou os estudos técnicos da BR-262/381/MG/ES contratados pela EPL como vinculados à concessão e de utilidade para a licitação, conforme Despacho nº 23, de 25 de abril de 2019, publicado no Diário Oficial da União nº 80, de 26 de abril de 2019, seção 1, página 46 (SEI nº 0455020).

Por meio das Notas Técnicas nº 1/2019/GAB - SFPP/SFPP (SEI nº 0648518) e NOTA TÉCNICA Nº 9/2019/CGRAR/DEAP/SFPP (SEI nº 0648540), o Ministério de Infraestrutura - MINFRA, como formulador de política pública, apresentou as principais premissas e inovações que deveriam ser adotadas pela ANTT, inclusive quanto aos princípios da regulação por incentivos e responsiva, procurando gerar os incentivos corretos para execução do contrato por parte das concessionárias, associados a métodos mais eficientes de fiscalização por parte da ANTT.

Subsidiado pelos referidos estudos, premissas apresentadas pelo Minfra, contribuições recebidas na Audiência Pública, pelo aprimoramento promovido com base nas experiências adquiridas com o manejo dos projetos das BR-153/080/414/TO/GO, BR-163/230/MT/PA e BR-101/SC (objeto do Edital nº 02/2019), e, ainda, resultado da análise jurídica da Procuradoria Federal, foram elaboradas as novas minutas de Edital, PER e Contrato (SEI nº 3540078) e os ajustes necessários nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental desenvolvidos pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL (50500.043706/2020-55).

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Conforme se extrai do RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 406/2020 (DOC. ~~354~~1228), foram devidamente registradas e apreciadas as contribuições ofertadas no âmbito da Audiência Pública. Percebe-se, portanto, que o processo de participação e controle social se processou com a plena observância dos ditames legais e regulamentares.

Ademais, uma vez ultimado o procedimento e submetidos os autos ao crivo da Procuradoria Federal junto à ANTT, sobreveio o PARECER n. 00224/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (DOC ~~354~~29857), onde se concluiu pela possibilidade jurídica da proposta, desde que atendidas as recomendações exaradas nos itens 19,20,38,66 a 70, 73, 77, 82, 85 a 87 do referido Parecer.

Em atenção às recomendações da Procuradoria, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) efetivou ajustes nas minutas de edital e contrato, conforme descrito na NOTA TÉCNICA

Nos documentos objeto desta Nota Técnica constam relatados os ajustes realizados nos documentos apresentados para análise jurídica da Procuradoria Federal e relatadas no Parecer n. 00224/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI n° 3529857).

Edital

Cronograma da Licitação (Parágrafo 19)

Acerca da recomendação gravada no parágrafo 19 do Parecer, não se vislumbra a necessidade de alteração na minuta de edital proposta, uma vez que está prevista a possibilidade de impugnação do edital (evento 6) posteriormente à resposta aos esclarecimentos (evento 5), conforme se apresenta a seguir:

5	Resposta aos esclarecimentos e atualização do valor da Garantia da Proposta	[●]/[●]/[●]
6	Termo final do prazo para impugnação ao Edital	[●]/[●]/[●]

b) Condições de participação (Parágrafo 20)

O referido ponto trata de adequação textual para que o termo "Administração" seja substituído pelo termo "ANTT". Tal ajuste objetiva, segundo a Procuradoria, permitir promover, "em uma situação concreta, a distinção feita no Parecer n° 05/2015/CPLC/DEPCONS/PGF/AGU (ou em outra manifestação jurídica superveniente) sobre o âmbito de aplicação das penalidades de suspensão e impedimento de contratação". Não se vislumbrou óbices ao melhoramento, tendo sido promovida a sua alteração na minuta ora anexada.

Contrato

c) Apreciação do Acordo Tripartite pela Procuradoria (Parágrafo 30)

Nesse item a Procuradoria afirma que mantém "recomendação anterior no sentido de que a celebração do Acordo Tripartite seja objeto de análise por esta Procuradoria, em oportunidade própria, para fins de verificar sua adequação com as diretrizes previstas no Anexo 9, ou sua eventual alteração".

Nesse aspecto, cabe repisar a que por ocasião da revisão da minuta de contrato da concessão da BR-153/080/414/TO/GO, com base no PARECER n. 00104/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, a redação relativa à formatação final do Acordo Tripartite foi ajustada, retirando a sua vinculação no caso de alteração da redação prevista no Anexo 9, redação que se mantém nesta proposta, conforme se apresenta a seguir:

27.1.1 A assinatura do Acordo Tripartite é facultativa para Concessionária e Financiadores e obrigatória para o Poder Concedente somente caso mantida a minuta estabelecida no Anexo 9.

27.1.2 Caso alterada a redação estabelecida no Anexo 9, o Acordo Tripartite será facultativo para todas as Partes.

Entende-se desnecessária a previsão contratual de que a nova minuta deverá passar por análise da Procuradoria, pois tal prática é seguida em diversos momentos da execução contratual, a exemplo de revisões, aditivos, entre outros procedimentos, sem que seja necessária determinação contratual para tanto. É o que se vislumbra para o caso do Acordo Tripartite, independentemente da sua formatação final.

d) Free Flow (Parágrafo 73)

No referido parágrafo do Parecer, a consultoria jurídica tão somente registra que "diante da ausência de uma regulamentação sobre esse sistema na minuta de Contrato apresentada, recomenda-se que esta Procuradoria seja instada para promover uma análise jurídica desse sistema em outro momento, seja diante de uma proposta de aditivo contratual ou mesmo de normativo regulamentar dessa Agência". Entende-se a recomendação procedente, contudo, não se verifica a necessidade de alterações nas minutas para o seu atendimento.

e) Comitê de Resolução de Conflitos - dispute board (Parágrafo 77)

De forma análoga ao ponto anterior, também não se verifica a necessidade de alterações para o adequado tratamento da redação relativa ao *dispute board*. A própria Procuradoria destaca que os devidos cuidados para que a competência da Agência não seja invadida foi tratado na minuta ora submetida à análise.

78. É certo que, da forma como previsto na minuta de contrato, sobretudo em razão de seu caráter facultativo e recomendatório, nos parece que as atribuições desse Comitê poderiam ser harmonizadas com o exercício dessa competência regulatória técnica pela Agência.

79. Contudo, vale aqui destacar que essa compatibilização ou harmonização será melhor aferida no âmbito de sua aplicabilidade, eis que se trata de mecanismo novo, motivo pelo qual foi recomendado e acolhida a referência à sua adoção "a situações concretas excepcionais e complexas", não extrapolando a competência dessa Agência para estabelecer normas gerais e abstratas e para interpretá-las em um sentido isonômico para todos os regulados.

80. Também foi prevista a possibilidade de regulamentação da Agência, o que permitirá contemplar maiores detalhes de seu rito e de suas condições de uma forma geral.

f) Outras questões (Parágrafos 82 e 85 a 87)

Quanto ao parágrafo 85, trata-se de recomendação de exclusão de referência feita na subcláusula 20.2 da minuta de contrato, quanto à incidência de multa moratória em razão da seguinte conduta: "deixar de corrigir infração dentro do prazo determinado pelo Contrato ou PER, ou pela

ANTT, objeto de penalidade ou advertência".

Nesse item, alega-se a possibilidade de geração de bis in idem em relação à aplicação de penalidades que já preveem multas moratórias. Assim, ajustou-se a redação para retirar a aplicação da penalidade sobre objeto de outra penalidade, ficando restrito à reiteração de infração que tenha sido previamente alvo de advertência.

Em relação ao parágrafo 85, recomenda-se a inserção da definição de receita acumulada no contrato. Assim, mantendo o paralelismo em relação aos demais conceitos trazidos pelo Anexo 14, inseriu-se a definição no seu corpo, estabelecendo na legenda da fórmula presente do item 2.2.3 que a "RA_n" representa a Receita Acumulada no ano n°.

No que tange ao parágrafo 86, inseriu-se menção a "direitos indisponíveis não transacionáveis", *in fine*, na subcláusula 40.3.8 (iii) de forma a harmonizar a redação com a previsão da subcláusula 40.1.4 (i).

Por fim, quanto ao disposto no parágrafo 87 do Parecer, aderiu-se à redação proposta pelo órgão jurídico, tendo em vista a justificativa apresentada de que o tema será alvo de iminente regulamentação pela ANTT quanto ao seu procedimento.

Nestes termos, ultimada a instrução técnica e jurídica, o processo foi distribuído para este Diretor, mediante sorteio realizado em 4.6.2020.

Na sequência, o processo foi incluído na pauta da 859ª Reunião de Diretoria, realizada em 9.6.2020. Entretanto, nesta ocasião, foi retirado do rol das matérias a serem deliberadas pelo Colegiado, tendo em conta a reunião realizada em 8.6.2020, por videoconferência, que contou com a participação de gestores do Minfra, ANTT, PPI, EPL, IFC, assessores do Ministro Vital do Rêgo, do Coordenador-Geral de Controle Externo de Infraestrutura do TCU e equipe técnica da SeinfraRodoviaAviação, oportunidade em que foram apresentados os principais questionamentos formulados nos autos do TC 016.936./2020-5, conforme registrado na respectiva instrução técnica enviada para a ANTT por meio do Ofício 28277/2020-TCU/Seprac, de 9.6.2020 (50500.042034/2020-61).

O citado TC 016.936./2020-5, que versa sobre o acompanhamento da concessão das rodovias BR-153, BR-080 e BR-414, reitera determinados apontamentos já feitos no âmbito do TC 018.901/2020-4 (50500.053495/2020-69), que trata da concessão de trechos da BR-163/MT/PA e BR-230/PA, por meio dos quais se questiona a atualidade dos estudos que lastreiam as pretendidas concessões, no que se refere às suas premissas econômicas, que não teriam levado em consideração os impactos negativos decorrentes da pandemia do Covid-19.

Assim, de modo a subsidiar a decisão do Colegiado a ser proferida nestes autos, por meio do DESPACHO DG3591183 foi solicitada a manifestação da Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON quanto às repercussões dos referidos questionamentos do Tribunal de Contas da União em relação à modelagem da concessão da rodovias BR-381/262/MG e BR/262/ES.

Em atenção à referida diligência, foram acostados aos autos diversos documentos, bem como emitidos a NOTA TÉCNICA SEI N° 3167/2020/SUCON/DIR (SE766301) e o RELATÓRIO À DIRETORIA SEI N° 514/2020 (SE3829066), por meio dos quais a SUCON indicou os ajustes efetivados nos estudos e documentos correlatos, que envolveram não somente os impactos do Covid-19, mas também questões técnicas que já tinham sido objeto de pretéritos apontamentos apresentados pela então GREG/SUINF e, ainda, atualizações solicitadas pelo Ministério da Infraestrutura, conforme registrado na seguinte passagem do citado relatório:

De modo a subsidiar a decisão da Diretoria Colegiada acerca do processo em questão, foi solicitada a manifestação da Superintendência de Concessão da Infraestrutura - Sucon quanto aos questionamentos daquele Tribunal em relação à modelagem da concessão do trecho rodoviário da BR-381/262/MG e BR-262/ES.

Diante dos fatos, em 8 de julho de 2020, a Gerência de Planejamento de Engenharia e Ambiental solicitou à Empresa de Planejamento e Logística esclarecimentos acerca dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do lote da BR-381/262/MG/ES (SEI n° 3752538).

Novos estudos foram apresentados pela EPL, em 10 de julho de 2020, por meio do Ofício n° 21/2020/DPL/EPL (SEI n°3767601), chamada de "revisão E" com as alterações descritas na Nota Técnica n° 6/2020/GEPRO2-EPL/DPL-EPL (SEI n° 3767334).

Em 13 de julho de 2020, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL encaminhou o Ofício n° 23/2020/DPLEPL (SEI n°3752503) que, por sua vez apresenta a Nota Técnica n° 1/2020/CEPRO3-EPL/GEPRO2-EPL/DPL/EPL (SEI n°3752527) com as considerações acerca dos apontamentos realizados por esta Agência.

Considerando que foram solicitadas pelo Ministério da Infraestrutura novas atualizações no modelo econômico-financeiro, tais como: requalificação de tarifa em pista dupla (40%); e, ônus variável de 15% do 1° ao 10° ano de concessão e 3% do 11° ano de concessão em diante; a EPL encaminhou uma nova versão dos estudos de viabilidade (denominada "Revisão F"), conforme Ofício n° 24/2020/DPL-EPL (SEI n°3807856) e Nota Técnica n° 8/2020/GEPRO2-EPL/DPL-EPL (SEI n° 3808997).

Deste modo, após os esclarecimentos realizados pela EPL, a revisão dos estudos de viabilidade disponibilizados a esta Agência, as minutas de Edital, Contrato e PER foram ajustadas, bem como o Plano de Outorga.

Cabe destacar que, além da revisão quanto aos impactos do Covid-19, a EPL realizou a verificação quanto aos apontamentos apresentados na Nota Técnica SEI N° 1998/2020/CEOUT/GREG/SUINF/DIR, bem como consequentes ajustes nos estudos, quando aplicável.

Por seu turno, a referida Nota Técnica detalha os ajustes levados a efeito, nos seguintes termos:

2.10. Em 10 de julho, por meio do Ofício n° 21/2020/DPL/EPL (SEI n°3767601) e Nota Técnica n° 6/2020/GEPRO2-EPL/DPL-EPL (SEI n° 3767334) a EPL encaminhou nova versão dos estudos (revisão

"E")-, a qual contemplava já revisão dos estudos relativa aos pontos de melhoria identificados pela GEREG. Diante da necessidade de esclarecimentos adicionais, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL encaminhou em 13 de julho de 2020, o OFÍCIO N° 23/2020/DPEL (SEI n° 3752503) que, por sua vez apresenta a Nota Técnica n° 1/2020/CEPRO3-EPL/GEPRO2-EPL/DPL/EPL (SEI n° 3752527).

2.11. Considerando que o Ministério da Infraestrutura solicitou atualizações no modelo econômico-financeiro, decorrentes do avanço das discussões junto ao TCU, a EPL encaminhou a revisão "F" dos estudos de viabilidade, conforme Ofício n° 24/2020/DPL-EPL (SEI n° 3807856) e Nota Técnica n° 8/2020/GEPRO2-EPL/DPL-EPL (SEI n° 3808997).

2.12. Dessa forma, além da revisão quanto aos impactos do Covid-19, os quais contemplaram ajustes no modelo regulatório e nos estudos de viabilidade que serão explorados a seguir, a EPL realizou também a verificação quanto aos apontamentos apresentados na NOTA TÉCNICA SEI N° 1998/2020/CEOUT/GEREG/SUINF/DIR, referentes a otimizações nos estudos de viabilidade, efetivando os consequentes ajustes quando entendidos procedentes.

3.1. Quanto aos estudos de viabilidade apresentados, as justificativas da EPL quanto aos apontamentos realizados pela ANTT constam do processo 50500.044220/2020-34.

23.2. Considerando os apontamentos supracitados, a Gerência de Projetos de Engenharia e Ambiental (Gepen), ao avaliar os esclarecimentos e justificativas apresentadas, destaca as seguintes alterações relevantes:

I - Foi retirada a aplicação do REIDI nos serviços relativos à manutenção.

II - Foram revistos os estudos para dimensionamento dos custos indiretos do projeto, relativos à Administração Local, Mobilização e Desmobilização e Instalação de Canteiros de Obras. estes foram ajustados de acordo com o Manual do Novo Sicro, bem como com as premissas dos projetos, como cronograma das obras, picos de mão de obra. Também foram realizadas otimizações de equipe em serviços em alguns serviços simultâneos, bem como na locação dos canteiros de obras, cujo impacto resultou significativamente na revisão das DMTs e consequente custo de transporte de massa e insumos.

III - Foram revistos alguns itens referentes às Despesas Diversas, como adequação dos itens de limpeza para edificações de acordo com o porte do empreendimento, revisão do aluguel de sede, bem como de despesas pré-operacionais, consultoria e outros itens, bem como custos com pessoal.

IV- Foi revisado o dimensionamento de iluminação, bem como o valor da referida tarifa, adotando-se valores médios por classe de consumo e região.

Por fim, no que tange aos questionamentos acerca das referências de custos para alguns dispositivos, bem como volumes de terraplenagem de alguns projetos, ressalta-se que a empresa esclareceu que estes confirmam-se superiores relativamente aos projetos em que foram comparados, em função das características topográficas da concessão em comento, por se tratar de terreno mais acidentado, o que resulta em maiores movimentações de terra e soluções de geotecnia e, consequentemente, em grande impactos financeiros, em função da sua relevância dentro de um projeto.

Destaca-se ainda que, considerando a revisão dos estudos de viabilidade, o Programa de Exploração da Rodovia - PER foi revisado pela Gepen, ajustando de acordo com as necessidades, conforme novo arquivo disposto nos autos (SEI n° 3834470).

Com relação à localização das praças de pedágio, foram realizados pequenos ajustes na quilometragem (inicial e final) e identificação dos municípios.

Quanto aos documentos jurídicos, minutas de Edital e Contrato (SEI n°3834678) e Plano de Outorga (SEI n°3834601), bem como o Relatório Final da audiência pública (SEI n° 3467959 e 3834870), a Gerência de Estruturação Regulatória (Gereg), realizou os ajustes necessários e informa o que segue.

O Plano de Outorga objetiva detalhar as condições de implementação, via concessão ao setor privado, do projeto do sistema rodoviário em tela e para sua elaboração foi observado o disposto na Portaria MT n° 961, de 24 de novembro de 2017, que conceitua a política de outorgas e estabelece procedimentos relativos a estruturação de projetos de parceria, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário, e disciplina o conteúdo, a sistemática e a apresentação do conjunto de documentos que devem compor o Plano de Outorga referente à exploração da infraestrutura rodoviária federal.

Assim, foram considerados os seguintes elementos no Plano de Outorga ora apresentado:

a) Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental revisados pela Empresa de Planejamento e Logística EPL e disponibilizados para ANTT em 24 de julho de 2020;

b) Contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública n° 10/2019, realizada durante o período de 17 de julho a 2 de setembro de 2019;

c) Considerações apresentadas pelo Tribunal de Contas da União acerca dos processos de fiscalização dos lotes rodoviários da BR-153/414/080/TO/GO e da BR-163/MT/PA;

d) Revisão dos estudos de viabilidade, considerando os efeitos da pandemia do Covid-19 nas projeções do Produto Interno Bruto (PIB), refletida nas projeções de volume de tráfego e receita dos estudos técnicos.

Considerando as alterações relativas ao modelo regulatório, além daquelas decorrentes da atualização dos estudos de viabilidade, destacam-se as seguintes inovações nas minutas de edital e contrato:

a) ajuste do percentual de incremento tarifário relativo à reclassificação tarifária, passando o incremento de 30% para 40% para pista dupla; e

b) extensão da aplicação do mecanismo de mitigação de receita para o 1° ciclo de investimentos da concessão, com recolhimento de 15% da receita bruta a título de recursos vinculados do 1° ao 10° ano de concessão e de 3% do 11° ano de concessão em diante. De forma a potencializar a formação de colchão de liquidez para a utilização do mecanismo de mitigação, introduziu-se regra no edital de que deverá ser depositado nas contas da concessão o valor corresponde a 3 vezes o ofertado a título de outorga fixa no leilão.

Quanto às minutas de Edital e Contrato, cita-se ainda que os documentos apresentados contemplam também os ajustes e aprimoramentos regulatórios já realizados anteriormente e dispostos na NOTA TÉCNICA SEI N° 2200/2020/GEREG/SUCON/DIR (SEI n° 38468113) e na NOTA TÉCNICA SEI N° 2451/2020/GEREG/SUCON/DIR (SEI n° 3529921).

Por fim, a aludida manifestação técnica sintetiza do seguinte modo a vantajosidade dos ajustes

efetivados:

4.3. A partir da evolução das revisões dos estudos, pode-se verificar que inúmeras melhorias foram realizadas, as quais resultaram em uma **otimização de mais de 2 Bilhões no Capex** nos estudos.

4.4. Ressalta-se que, a redução da tarifa inicial seria de aproximadamente R\$ 2,00, caso não houvesse ocorrido a Pandemia do Corona vírus, com impactos na curva de demanda de tráfego e projeção de receita.

4.5. Com os ajustes realizados, mesmo com os efeitos do Covid-19, conseguimos uma **redução tarifária de mais R\$ 1,00**.

Constata-se, portanto, que foram revisados os estudos de viabilidade, considerando os efeitos da pandemia do Covid-19 nas projeções do Produto Interno Bruto (PIB), refletida nas projeções de volume de tráfego e receita dos estudos técnicos, conforme reclamado pelo Tribunal de Contas da União noutros casos da mesma natureza. Ademais, foram promovidos aperfeiçoamentos pela EPL, como decorrência de apontamentos da SUCON, bem como efetivadas atualizações sugeridas pelo Ministério da Infraestrutura.

Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso II, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, esta Diretoria entende presentes os requisitos para a aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 010/2019, das minutas de Edital, Contrato, Programa de Exploração da Rodovia e Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, bem como do encaminhamento do Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** por:

- a) Aprovar o Relatório da Audiência Pública nº 010/2019, realizada com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital, Contrato, Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, para concessão da rodovia BR-381/MG, trecho entroncamento BR-262/MG (para Sabará), entroncamento BR-116/MG (Governador Valadares); rodovia BR-262/MG, trecho entroncamento BR-381/MG (João Monlevade), divisa MG/ES e, rodovia BR-262/ES, trecho divisa ES/MG, entroncamento BR-101/ES (Viana).
- b) Determinar, conforme o art. 27 da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, a divulgação do relatório no endereço eletrônico da ANTT.
- c) Propor ao Ministério da Infraestrutura, nos termos do inciso III do art. 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, o Plano de Outorga para a concessão do Sistema Rodoviário da rodovia BR-381/MG, trecho entroncamento BR-262/MG (para Sabará), entroncamento BR-116/MG (Governador Valadares); rodovia BR-262/MG, trecho entroncamento BR-381/MG (João Monlevade), divisa MG/ES e, rodovia BR-262/ES, trecho divisa ES/MG, entroncamento BR-101/ES (Viana).

Brasília, 30 de julho de 2020.

MARCELO VINAUD PRADO

Diretor-Geral

Em Exercício



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO VINAUD PRADO, Diretor Geral em Exercício**, em 04/08/2020, às 18:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3835715** e o código CRC **221E646C**.