



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DIRETORIA-GERAL - DG**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 84/2024**OBJETO:** Referendo da Deliberação nº 520 de 6 de dezembro de 2024**ORIGEM:** SUCON**PROCESSO (S):** 50500.183287/2024-17**PROPOSIÇÃO PF-ANTT:** não há**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de referendo sobre a Deliberação nº 520 de 6 de dezembro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 9 de dezembro de 2024 (SEI nº 28222974), que submeteu à Consulta Pública, com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições escritas às minutas de Edital de processo competitivo, Termo Aditivo e seus anexos, ao Programa de Exploração da Rodovia e ao Modelo Econômico-Financeiro, que visa à proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão relativo à Rodovia BR-163/MS, atualmente sob concessão da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. – MSVIA, com extensão total de 845,90 km, bem como, no âmbito do *sandbox* regulatório, receber contribuições escritas aos documentos que possam ser aplicáveis aos demais processos de readaptação e otimização de contratos de concessão submetidos à Secex Consenso do Tribunal de Contas da União, conforme IN TCU 91/2022.

2. FATOS

2.1. O pleito vem à apreciação da Diretoria após a elaboração das minutas da proposta de otimização do contrato de concessão atualmente sob concessão da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. – MSVIA para submeter à Consulta Pública visando colher sugestões e contribuições dos parâmetros e disposições do termo aditivo de modernização do contrato a ser celebrado, bem como dos procedimentos a serem adotados no processo competitivo para a eventual transferência do controle societário da concessionária atual.

2.2. A MSVIA é responsável pela administração do trecho da BR-163/MS, do km 0,00 na divisa entre os estados do Paraná e Mato Grosso do Sul (fim da Ponte sobre o Rio Paraná - Porto Cel. Renato) ao km 845,90 na divisa entre os estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso (fim da ponte sobre Rio Correntes). Este trecho foi objeto de licitação promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), conforme o Edital nº 05/2013, e o contrato de concessão foi assinado em 12 de março de 2014. A concessão teve início em 11 de abril do mesmo ano e desde então a concessionária assumiu a gestão, manutenção e ampliação da rodovia, com o intuito de garantir a segurança, eficiência e fluidez do tráfego, sendo este um corredor de vital importância para o escoamento econômico e o deslocamento diário de milhares de usuários.

2.3. Desde o início da concessão, a rodovia BR-163/MS, administrada pela MSVIA, tem desempenhado um importante papel em promover o desenvolvimento regional do Centro-Oeste do país. A rodovia é um corredor de exportação essencial para o estado do Mato Grosso do Sul, além de ser fundamental para o comércio, turismo e logística da agroindústria, principalmente no escoamento da produção agrícola de soja e milho - ao Norte, via Mato Grosso, ou ao sul, em direção aos portos de Paraná e Santa Catarina.

2.4. Contudo, ao longo dos anos, a MSVIA enfrentou dificuldades para manter os altos níveis de investimento e melhorias contínuas exigidos pelo contrato original, principalmente devido a fatores externos, como crises econômicas e a alta volatilidade dos custos operacionais. Essas adversidades culminaram na classificação da MSVIA como um "contrato estressado", situação que sinaliza que os compromissos assumidos inicialmente pela concessionária necessitavam de readequação para garantir a viabilidade e a sustentabilidade da concessão.

2.5. Diante dessa situação, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, implementou uma nova política de remodelagem e otimização dos contratos de concessão rodoviária, visando adequar contratos que se encontravam em situação crítica. Essa política foi formalizada pela Portaria nº 848/2023, que trouxe diretrizes claras sobre como as concessionárias poderiam solicitar a remodelagem de seus contratos, desde que obedecessem a critérios pré-definidos de viabilidade técnica e econômica. A intenção do governo era garantir que essas concessionárias pudessem reequilibrar suas obrigações, assegurando, ao mesmo tempo, a continuidade dos serviços prestados e a retomada dos investimentos necessários para a melhoria da infraestrutura rodoviária.

2.6. Um marco importante para a aplicação dessa política foi a decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que aprovou a adoção de soluções consensuais em contratos de concessão considerados críticos. A decisão do TCU autorizou a suspensão dos processos de relicitação em andamento, o que abriu caminho para que as concessionárias, como a MSVIA, pudessem renegociar seus contratos diretamente com o governo, buscando soluções que permitissem a retomada dos investimentos e a melhoria dos serviços prestados. Esse movimento representou uma mudança significativa na forma como o governo e os órgãos de controle lidavam com os desafios das concessões rodoviárias, sinalizando uma abertura para o diálogo e a busca por soluções mais flexíveis.

2.7. A concessionária MSVIA, atenta a essa oportunidade, formalizou sua solicitação de remodelagem junto ao Ministério dos Transportes, conforme os critérios estabelecidos pela Portaria supracitada. A proposta apresentada pela MSVIA foi cuidadosamente analisada pelos órgãos competentes e, em 28 de abril de 2023, o pedido foi aprovado pela Portaria nº 373/2023.

2.8. Com a aprovação da solicitação da concessionária, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON), dentro da estrutura da ANTT, elaborou o parecer nº 7/2023 de 19 de setembro de 2023. Esse parecer técnico, que contou com a anuência da Diretoria Colegiada da ANTT, conforme registrado na ata da 56ª Reunião de Diretoria Administrativa, consolidou o posicionamento da agência reguladora em relação à remodelagem do contrato da MSVIA. O parecer destacou a necessidade de ajustes no cronograma de investimentos, bem como a readequação de algumas metas contratuais, sempre com o objetivo de garantir que os usuários da rodovia continuem a receber um serviço de qualidade.

2.9. Após a conclusão dessa etapa dentro da ANTT, o processo foi submetido à análise do Tribunal de Contas da União (TCU), órgão responsável por validar as negociações e garantir que as alterações contratuais fossem realizadas de acordo com o interesse público e com a legislação vigente. O processo foi formalizado sob a Tomada de Contas nº 033.777/2023-3, e os trabalhos no âmbito do TCU foram conduzidos com base na Portaria Segecex/TCU nº 6, de 1º de fevereiro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 06 de fevereiro de 2024. Importante destacar que todas as tratativas entre o TCU, a ANTT, o Ministério dos Transportes e as concessionárias foram conduzidas sob sigilo, conforme determinado pelo tribunal, visando proteger informações sensíveis e garantir a transparência e lisura do processo.

2.10. Após meses de análise minuciosa e tratativas entre as partes envolvidas, o TCU, por meio do Acórdão nº 2434/2024, deu parecer favorável à otimização do contrato de concessão da MSVIA, com algumas condicionantes. Entre elas determinou a necessidade de realização de uma consulta pública para discutir as novas diretrizes e metas do projeto de remodelagem, permitindo que a sociedade, os usuários e as partes interessadas pudessem contribuir com sugestões e questionamentos sobre as alterações propostas, conforme excerto:

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator, em:
(...)

9.1.2. realizar procedimento que permita, tal como uma consulta pública, a divulgação para a sociedade:

9.1.2.1. dos parâmetros e disposições do termo aditivo de modernização do contrato a ser celebrado; e

9.1.2.2. dos procedimentos a serem adotados no processo competitivo para a eventual transferência do controle societário da concessionária atual;

2.11. Com isso, vieram os autos devidamente instruídos com recomendação de publicação de Deliberação *Ad referendum*, conforme fundamentado e justificado na Nota Técnica SEI Nº 11529/2024/SUCON/DIR/ANTT (27944434), no Relatório à Diretoria (27944295) e Sorteio - Despacho de Instrução (SEI nº 27944325).

3. ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. DO PROCESSO DE SANDBOX REGULATÓRIO

3.1.1. A abertura da consulta pública também será útil ao Processo SEI nº 50500.182640/2024-41, que dispõe sobre o ambiente regulatório experimental constituído para testar a solução regulatória prevista no Termo de Autocomposição a ser celebrado entre ANTT, União e MSVia, com interveniência do TCU.

3.1.2. O acordo consensual estabelece:

4.59. Para abordar os riscos morais e sistêmicos que foram identificados pela comissão da SSC, as partes concordaram em realizar um processo competitivo. Este foi definido como um instrumento de validação das condições acordadas, especialmente após as profundas atualizações na modelagem econômico-financeira desenvolvidas pela solução consensual.

4.60. Foi pactuado que será realizado processo competitivo para seleção de proponente interessada em assumir o controle da concessão, com oferta da Transferência Definitiva de Controle da MSVia ao mercado. O processo competitivo permitirá que eventual transferência da concessão ocorra de forma regulada, inserido em um regimento passível de fiscalização por esta Corte de Contas, como condição para a implementação das adequações contratuais propostas pela CSC.

3.1.3. Ademais, o Termo de Autocomposição prevê:

4.69. Dada a complexidade do assunto e o alto grau de inovação, a Comissão decidiu que o processo competitivo será estruturado em um ambiente regulatório experimental, utilizando o conceito de sandbox regulatório da ANTT, conforme definido na Resolução ANTT 5.999/2022.

4.70. A solução regulatória a ser testada se refere exclusivamente ao processo competitivo, enquanto os ajustes contratuais estão vinculados às definições da CSC. Assim, as definições especificamente acerca dos trâmites do procedimento competitivo podem vir a ser alteradas pelos subsídios recebidos no sandbox, e podem ser ajustados antes da publicação do edital.

3.1.4. Neste sentido, a fim de atender o pactuado consensualmente, a Diretoria da ANTT publicou a Portaria DG nº 245, de 16 de Setembro de 2024, que constituiu a Comissão de Sandbox que iria propor uma Minuta de Edital de Processo Competitivo.

3.1.5. Como resultado de suas atividades, a Comissão de Sandbox propôs a celebração de Termo de Referência com a MSVia para que fosse produzida, de forma conjunta, uma minuta de Edital de processo competitivo, nos termos do Parecer 10 (SEI nº 28024893).

3.1.6. Por fim, a Comissão encaminhou à SUCON sua proposta de minuta de Edital de processo competitivo, que, em ato contínuo, será objeto do procedimento de consulta pública aqui para recebimento de contribuições de modo a ser utilizado nos demais processos de otimização e adaptação dos contratos de concessão submetido à Secex-Consenso do TCU (IN 91/2022).

3.1.7. Dessa forma, considerando a aprovação do processo de otimização do contrato da MSVia e a necessidade de adequar os investimentos e serviços à nova realidade, passo às especificações do projeto que será submetido à consulta pública.

3.2. DO ACORDO DE OTIMIZAÇÃO E READAPTAÇÃO CONTRATUAL

3.2.1. A solução consensual estabelecida no Termo de Autocomposição celebrado no âmbito do TCU, que aqui se propõe submeter ao procedimento de consulta pública, pautou-se pela preservação dos princípios da transparência, eficiência, economicidade, razoabilidade, legalidade, moralidade, segurança jurídica e efetividade. Adicionalmente, a solução consensual baseou-se no princípio da mutabilidade dos contratos administrativos, em especial de contratos complexos, incompletos, relacionais e de longo prazo, à luz da vantajosidade demonstrada.

3.2.2. Buscou-se a realização do interesse público primário, seguindo as balizas definidas pelo Ministério dos Transportes na política pública de exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal e os procedimentos relativos à readaptação e otimização dos contratos de concessão estabelecidos na Portaria MT nº 848, de 25 de agosto 2023, e na Política Nacional de Outorgas Rodoviárias, instituída pela Portaria MT nº 995, de 17 de outubro de 2023, que buscou promover a modernização dos contratos de concessão de rodovias federais e estabeleceu práticas e regras a serem observadas no setor.

3.3. DO PACTUADO NO TERMO ADITIVO

3.3.1. A MSVIA se compromete a realizar os investimentos (CAPEX - Despesa de Capital ou Capital Expenditure) necessários para o cumprimento dos novos cronogramas de execução e parâmetros especificados no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 9,31 bilhões (data-base de jan/2022)

3.3.2. A concessionária se compromete a duplicar um total de 203 km de rodovias, em até 9 anos contados da celebração do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Para priorizar a realização de obras nos primeiros anos e atendendo à exequibilidade, nos três primeiros anos, serão realizados 65 km de duplicações e concluída a construção do Contorno de Mundo Novo. Também será realizado ciclo de execução de sinalização e restauração de pavimento, de natureza estrutural, em duas fases (com a entrega nos 3º e 5º anos), nos trechos que apresentarem parâmetros inferiores ao estabelecido no PER.

3.3.3. O compromisso de realização de investimento prevê que além das duplicações, serão implementados 150 km de faixas adicionais, 23 km de marginais, 467,4 km de acostamento, 28,8 km de contorno, referente aos Contornos de Mundo Novo, Eldorado, Itaquairai, Vila São Pedro e Vila Vargas, conforme obrigações descritas no PER (Anexo 2).

3.3.4. A MSVIA se compromete a executar os serviços decorrentes de despesas operacionais (Opex – Operational Expenditure) para o cumprimento de parâmetros de desempenho e tempos de atendimento estabelecidos no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 7,15 bilhões (data-base de jan/2022).

3.3.5. A estrutura e serviços que compõem o Opex foram ajustados para estarem de acordo com o modelo de 5ª etapa de concessões da ANTT. As principais adaptações se referem à atualização de parâmetros de desempenho de pavimento, aos tempos de atendimento médico e mecânico, às obrigações relacionadas aos sistemas de monitoramento e à introdução de padrões de desempenho socioambientais do International Finance Corporation (IFC).

3.3.6. No que se refere ao novo modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno de 9,45% a.a. em termos reais. O valor foi calculado de acordo com a metodologia do WACC -weighted average cost of capital estabelecida pelas Resoluções ANTT nº 6.002/2022, nº

6.003/2022 e nº 6.004/2022, que indicaram o NRP - Nível de Risco do Projeto de 25,2 (Risco 1), ou seja, CR1 – Classificação de Risco 1.

3.3.7. As partes acordam em atualizar o tráfego previsto nos estudos da Infra S.A., considerando o volume realizado nos últimos meses. A projeção de crescimento de demanda de tráfego pactuada foi de 1,44% por ano em média

3.3.8. A Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é fixada em patamares tarifários menores durante o período de transição (três primeiros anos do projeto) em 3 degraus tarifários. A TKM atual é de R\$ 0,0752/km (base jan/2022). A TKM do ano 1 será a mesma. Os patamares de aumento tarifário serão de 33,70%, 25,21% e 20,13% nos 3 primeiros anos, resultando assim em tarifas de R\$ 0,1006/km no 13º mês; R\$ 0,1259/km no 25º mês e R\$ 0,1513/km a partir do 37º mês (data base jan/2022).

3.3.9. A tarifa será incrementada por meio dos Degraus Tarifários caso a Concessionária demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de execução acumulada de obras e serviços prevista no PER para o período da sua incidência, apurado pela ANTT. Caso a execução acumulada fique entre 90% e 100% da meta, a alteração da tarifa seguirá a proporcionalidade prevista na regra de degrau tarifário prevista no Termo Aditivo de Modernização.

3.3.10. A Partir do 4º ano da Concessão, passará a ocorrer a Reclassificação Tarifária, ou seja, serão acrescidos à TKM de pista simples, incrementos em função do aumento da capacidade ofertada, conforme os Editais da 5ª Etapa, de forma proporcional à ampliação de capacidade disponível em cada Trecho Homogêneo da seguinte forma: 30% para pista dupla, 15% para 3ª faixa, 5% para primeira faixa adicional em pista dupla e 10% para a segunda faixa adicional em pista dupla e o total de 5,6% decorrente da conclusão dos contornos previstos no PER. Além disso, a partir do 10º ano, será concedido acréscimo adicional de 5% na tarifa de pedágio de todas as praças, em caso de conclusão das obras de melhoria previstas, nos termos do modelo contratual da ANTT, conforme o Termo Aditivo. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

3.3.11. **Atendendo à modicidade tarifária, à necessidade de amortização de investimento e financiabilidade do projeto, para manutenção de novo equilíbrio do contrato, as partes consentem que o prazo remanescente do contrato de concessão será de 29 (vinte e nove) anos a partir da vigência do termo aditivo de modernização definitivo.**

3.3.12. As partes pactuaram que a otimização do contrato observará os parâmetros de 5ª etapa de concessões da ANTT, com objetivo de modernização, otimização e padronização regulatória, cujas principais inovações são assim resumidas:

- a) Nova matriz de riscos com nova distribuição de riscos entre o poder concedente e concessionária, para os riscos mais relevantes: cambial, demanda, insumos, geotécnicos, desapropriação e desocupação, licenciamento ambiental, extraordinários (insumos e demanda) e residuais;
- b) Reformulação da regulação por fatores, com a exclusão dos Fatores Q e X, e aplicação dos fatores paramétricos de reequilíbrio, por meio dos Fatores A, D e E, e de compensações financeiras por meio do Fator C, conforme regulamentação vigente da ANTT;
- c) Estabilidade tarifária e regulatória, com foco na utilização de contas vinculadas para a constituição de reserva de contingência, fatores paramétricos de reequilíbrio incidentes sobre a alíquota de recursos vinculadas e a concentração de efeitos sobre a tarifa nas revisões quinquenais;
- d) Política tarifária com isenção de cobrança de pedágio para motos, conforme definido pelo Ministério dos Transportes;
- e) ESG: introdução de padrões de desempenho do IFC (International Finance Corporation), carbono zero; recurso de resiliência climática; boas práticas de governança corporativa e questões de integridade;
- f) Novo modelo de penalidades, com valores proporcionais ao fato gerador, multas fixas e moratórias e abandono da unidade de referência de tarifa (URT);
- g) Cláusulas expressas e específicas incluindo estoque de melhorias, manutenção do nível de serviço, contornos alternativos e obras supervenientes.
- h) Atuação de Verificador, organismo acreditado pelo Inmetro para Avaliação da Conformidade, encarregado de avaliar projetos, obras e parâmetros de desempenho da infraestrutura;
- i) Alavancas financeiras no contrato de concessão, as quais modularão as obrigações financeiras em decorrência da deterioração do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA);
- j) Introdução dos Descontos Básicos de Tarifa (DBT) de 5% por uso de tags de pagamento automático e Descontos de Usuário Frequente (DUF) progressivos ao longo de um mês;
- k) Itens de infraestrutura acessória para a Polícia Rodoviária Federal (PRF), limitados a 0,5% em termos de impacto na tarifa básica de pedágio;
- l) Regulação por incentivos por meio de degraus e reclassificações tarifárias condicionadas à entrega de pacotes de obras durante o período de transição e, posteriormente, pela execução de obras de ampliação de capacidade (duplicação ou faixas adicionais);
- m) Regrimentos específicos para cada hipótese de extinção serão estabelecidos, incluindo detalhamento da metodologia para cálculo de indenização, além da introdução do Índice de Inexecução Acumulada (IIA), que enseja a expedição de alertas e a indicação de caducidade; e
- n) Novo padrão de Programa de Exploração da Rodovia (PER) com a racionalização e objetividade dos parâmetros de desempenho exigidos, assim como maior assertividade na indicação de soluções de ampliação de capacidade.

3.3.13. Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta as Partes acordam em estabelecer um Período de Transição de 3 (três) anos, durante o qual a fiscalização contratual será mais rigorosa, exigindo o cumprimento das metas de concentração de investimentos neste período, cujo descumprimento dará causa à extinção antecipada consensual.

3.3.14. No caso de descumprimento superior a 20% (vinte por cento) das metas acumuladas estabelecidas para o Período de Transição, conforme o relatório trimestral de apuração do adimplemento, a Concessionária será notificada para ajustar seus níveis de adimplemento em um prazo adicional de três meses.

3.3.15. Persistindo o inadimplemento acima de 20% (vinte por cento) das metas acumuladas, será apresentada defesa pela concessionária em 15 dias, e a ANTT terá 15 dias para manifestação acerca de arquivamento em caso de ausência de nexo de causalidade para a instauração do processo. Findo este prazo sem que tenha havido o arquivamento pela ANTT, será instaurado pela ANTT processo de extinção antecipada consensual da concessão, de forma imediata, independentemente da avaliação de culpa, salvo caso fortuito ou força maior, fato da administração ou fato de terceiros, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes. O rito será sumário, com prazo máximo de 120 dias, a ser regulamentado no Termo Aditivo de modernização

3.3.16. As Partes aceitam, para fins de solução consensual, observada a metodologia descrita no Relatório da SSC, que não haverá pagamento pelo eventual novo controlador pela aquisição da integralidade das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE.

3.3.17. Em apertada síntese, são esses os termos do acordo pactuado entre a ANTT e a MSVIA, que estão refletidos no Termo Aditivo, no PER e no MEF, submetidos ao procedimento de consulta pública.

3.4. DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

3.4.1. O sistema rodoviário explorado, objeto da referida concessão, compreende o trecho da BR-163/MS do km 0,00 do Entr. MS-386(A) (Div. PR/MS) (fim da Ponte S/ Rio Paraná - Porto Cel Renato) ao km 845,90 na Div. MS/MT (fim da ponte S/ Rio Correntes), conforme imagem a seguir.



Fonte: ANTT

3.4.2. O CAPEX (Despesa de Capital ou Capital Expenditure) se refere aos investimentos de capital a serem realizados durante o contrato de concessão. Este valor compõe os serviços de conservação especial (reparos significativos ou substituições que são necessárias devido a eventos excepcionais, como desastres naturais), obras de ampliação de capacidade e melhorias (duplicações e terceiras faixas), construção de edificações, desapropriação, sistema de equipamentos e arrecadação, gestão ambiental, International Finance Corporation – IFC (com requisitos ambientais), ressarcimento de estudos e demais investimentos da concessionária, detalhados no modelo econômico-financeiro. O contrato modernizado prevê investimentos totais no valor R\$ 9,31 bilhões.

3.4.3. Para a escolha de obras a serem executadas nos primeiros anos, priorizou-se o nível de serviço da rodovia, bem como a existência de projetos executivos e licenciamento ambiental já aprovados, ou em estágio avançado de análise nos respectivos entes ambientais, com o objetivo de garantir sua execução imediata.

3.5. DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

3.5.1. Importa também citar que o artigo 12º, da Resolução nº 6.020, de 20 de julho de 2023 estabelece que as matérias as quais devem ser submetidas à consulta pública.

Art. 12. A ANTT deverá realizar Consulta Pública quando a matéria não ensejar a realização obrigatória de Audiência Pública e envolver assunto de interesse geral que necessite de contribuição das partes interessadas e da sociedade, nos seguintes casos:

I - minutas de ato normativo; e

II - outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

3.5.2. O AVISO DA CONSULTA PÚBLICA Nº 3/2024 (SEI 28223055) publicado no Diário Oficial da União, dispõe a realização de apresentação do projeto no dia 17 de dezembro de 2024 em Campo Grande (MS), com início às 09h00.

3.5.3. O período para conhecimento do projeto e o envio de contribuições pelos usuários será de 31 (trinta e um) dias, de 13 de dezembro de 2024 até às 18 horas do dia 13 de janeiro de 2025, justificado com as datas de leilões previstas para o primeiro semestre de 2025.

3.5.4. O prazo de 31 dias de consulta pública é inferior aos 45 dias previstos no Art. 24, §1º, da Resolução nº 6.020/2023. No entanto, a norma prevê possibilidade de redução deste prazo em situações de excepcionalidade, em casos de urgência e relevância, se devidamente motivados pelo gestor. Considera-se para tanto que a o processo de otimização tem como um dos seus principais elementos de vantajosidade a antecipação da modernização contratual e da retomada dos investimentos, que az com que o seus processos tramitem em regime de urgência. Sendo assim, consigna-se que a urgência deve ser aprovada pela Diretoria Colegiada da ANTT, nos termos Resolução nº 6.020/2023, para reduzir o prazo de participação social previsto na norma.

3.5.5. Por fim, a Comissão de consulta pública foi composta por membros da Sucon, conforme disposto na Publicação da Portaria DG 314 (SEI nº 28223095).

3.5.6. Dessa forma, demonstrado o interesse em proporcionar grande visibilidade e oportunidade de participação de todos os interessados, sejam proponentes licitantes ou usuários das rodovias.

3.6. DA DELIBERAÇÃO AD REFERENDUM

3.6.1. Conforme consta dos autos, após meses de análise minuciosa e tratativas entre as partes envolvidas durante as negociações junto à SecexConsenso, o TCU, por meio do Acórdão nº 2434/2024, deu parecer favorável à otimização do contrato de concessão da MSVia, com algumas condicionantes. Entre elas determinou a necessidade de realização de uma consulta pública para discutir as novas diretrizes e metas do projeto de remodelagem, permitindo que a sociedade, os usuários e as partes interessadas pudessem contribuir com sugestões e questionamentos sobre as alterações propostas, conforme excerto já destacado no item 2.10 deste voto.

3.6.2. De acordo com o informado pela área técnica, as tratativas junto ao Ministério dos Transportes revelaram que o prazo ideal para deliberação do assunto era **até dia 06/12/2024**, para que houvesse tempo hábil de execução dos processos de consulta pública descritas no relatório à diretoria, ressaltando o senso de urgência que o caso requer.

3.6.3. Por conta disso, subiram os autos devidamente instruídos com Nota Técnica - ANTT 11529 (SEI nº 27944434), Relatório à Diretoria 762 (SEI nº 27944295), Minuta de Deliberação (SEI nº 27944246), Minuta de Portaria DG (SEI nº 27868237), (PPCS) Minuta Aviso CP (SEI nº 27867648), e Despacho de Instrução (SEI nº 27944325), permitindo a análise detida dos aspectos jurídicos e os interesses públicos envolvidos, restando devidamente justificadas a situação de urgência e relevância, em conformidade com artigos 47 e 58 do Regimento Interno da ANTT.

3.6.4. O presente processo foi recebido na Diretoria-Geral no dia 6 de dezembro de 2024 resultando no Despacho (SEI nº 28164266) que autorizou a publicação de Deliberação *ad referendum*, em atendimento ao art. 58 do Regimento Interno da ANTT, *in fine*:

Art. 58. Na impossibilidade de cumprimento do disposto no art. 47, o Diretor- Geral poderá proferir decisão ad referendum da Diretoria Colegiada.

§ 1º A decisão de que trata o caput deverá ser apresentada à Diretoria Colegiada, por meio de voto propondo sua aprovação, até a segunda reunião ordinária subsequente à data de publicação do ato.

§ 2º A decisão ad referendum perderá eficácia se não confirmada pela Diretoria Colegiada, salvo se houver pedido de vista ou decisão Colegiada em sentido contrário, ficando preservados os efeitos que produziu durante sua vigência.

3.6.5. Como se observa, em situações de urgência e relevância justificadas, a Diretoria Colegiada pode se reunir extraordinariamente, o que, no entanto, não foi possível na situação mencionada, visto que os autos foram submetidos pela área técnica à Diretoria em regime de extrema urgência, de modo que vislumbrou-se a aplicabilidade da decisão *ad referendum*.

3.6.6. Diante da urgência e relevância do tema, além da adequada instrução dos autos, com fundamento no art. 58 do Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.976 de 7 de abril de 2022, foi publicada no Diário Oficial da União de 9 de dezembro de 2024 a Deliberação nº 520 de 6 de dezembro de 2024 (SEI nº 28222974), que submeteu à Consulta Pública, com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições escritas às minutas de Edital de processo competitivo, Termo Aditivo e seus anexos, ao Programa de Exploração da Rodovia e ao Modelo Econômico-Financeiro, que visa à proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão relativo à Rodovia BR-163/MS, atualmente sob concessão da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. – MSVia, com extensão total de 845,90 km, bem como, no âmbito do *sandbox* regulatório, receber contribuições escritas aos documentos que possam ser aplicáveis aos demais processos de readaptação e otimização de contratos de concessão submetidos à Secex Consenso do Tribunal de Contas da União, conforme IN TCU 91/2022.

3.6.7. Ante o exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso VIII § 1º da Lei nº 9.784/1999, esta Diretoria entende prestados os requisitos para que seja referendada a Deliberação nº 520 de 6 de dezembro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 9 de dezembro de 2024 (SEI nº 28222974).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Com estas considerações, VOTO por aprovar a Minuta de Deliberação (SEI nº 28337594) para referendar a Deliberação nº 520 de 6 de dezembro de 2024, que submeteu à Consulta Pública, com objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições escritas, às minutas de Edital de processo competitivo, Termo Aditivo e seus anexos, e ao Programa de Exploração da Rodovia e ao Modelo Econômico-Financeiro, que visa a proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão relativo à Rodovia BR-163/MS, atualmente sob concessão da Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. – MSVia, com extensão total de 845,90 km, bem como, no âmbito do *sandbox* regulatório, receber contribuições escritas aos documentos que possam ser aplicáveis aos demais processos de readaptação e otimização de contratos de concessão submetidos à Secex Consenso do Tribunal de Contas da União, conforme IN TCU 91/2022.

Brasília, 12 de dezembro de 2024.

RAFAEL VITALE

Diretor-Geral



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL VITALE RODRIGUES, Diretor Geral**, em 13/12/2024, às 13:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 **28336579** e o código CRC **C81A7B1D**.