



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DIRETORIA-GERAL - DG**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 85/2024**OBJETO:** Referendo da Deliberação nº 516 de 5 de dezembro de 2024**ORIGEM:** SUCON**PROCESSO (S):** 50500.183109/2024-96**PROPOSIÇÃO PF-ANTT:** não há**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de referendo sobre a Deliberação nº 516 de 5 de dezembro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 6 de dezembro de 2024 (SEI nº 28164559), 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 a proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão relativo ao Contrato de Concessão celebrado entre a ANTT e a Autopista Fluminense S/A, para exploração de 322,10 km da Rodovia BR-101/RJ, início no Km 0,0 (cabeceira norte da ponte sobre Rio Itabapoana, divisa entre os Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo) e o km 322,1 (acesso à ponte Presidente Costa e Silva).

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 Autopista Fluminense S.A, com extensão total de 322,1 km, 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 AFL é responsável pela administração de um trecho estratégico da BR-101/RJ, que interliga os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, abrangendo uma extensão total de 322,1 km. Este trecho foi objeto de licitação promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 2007, e o contrato de concessão foi formalizado em fevereiro de 2008. 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-101/RJ, administrada pela Autopista Fluminense S/A, tem desempenhado um papel no desenvolvimento das regiões que abrange, servindo como um corredor estratégico para o transporte de mercadorias na região Sudeste do Brasil. O trecho em questão conecta áreas produtivas e portos, facilitando o fluxo de bens e serviços entre os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. Além de sua relevância econômica, a rodovia é também um eixo fundamental para o turismo, devido à sua proximidade com várias praias e cidades históricas ao longo do litoral brasileiro.

2.4. Contudo, ao longo dos anos, a Autopista Fluminense S.A enfrentou dificuldades para manter os altos níveis de investimento e melhorias contínuas exigidas pelo contrato original, principalmente devido a fatores externos, como crises econômicas e a alta volatilidade dos custos operacionais. Essas adversidades culminaram na classificação da Autopista Fluminense S.A 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 Autopista Fluminense S.A, 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 Autopista Fluminense S.A, 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 Autopista Fluminense S.A foi cuidadosamente analisada pelos órgãos competentes e, em 02 de maio de 2023, o pedido foi aprovado pela Portaria nº 378/2023.

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 09/2023 de 27 de setembro de 2024. Esse parecer técnico, que contou com a anuência da Diretoria Colegiada da ANTT, conforme registrado na ata da 99ª Reunião de Diretoria Administrativa, consolidou o posicionamento da agência reguladora em relação à remodelagem do contrato da Autopista Fluminense S.A. 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 036.368/2023-7, e os trabalhos no âmbito do TCU foram conduzidos com base na Portaria Segecex/TCU nº 5, de 1 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 2318/2024, deu parecer favorável à otimização do contrato de concessão da Autopista Fluminense S.A, 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:

(...)

9.1.3. adoção de providências para realização de consulta pública, nos termos do art. 68 da Lei 10.233/2001 e art. 10 da Lei 13.448/2017, que trate dos parâmetros e disposições do termo aditivo a ser celebrado e dos procedimentos a serem adotados no processo competitivo;

2.11. Com isso, vieram os autos devidamente instruídos com recomendação de publicação de Deliberação Ad referendum, conforme fundamentado e justificado na Nota Técnica ANTT nº 11680 (28060024), Relatório à Diretoria nº 769 (28061103) e Sorteio - Despacho de Instrução (SEI nº 28023684).

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 50500.182634/2024-94, 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 Autopista Fluminense S.A, com interveniência do TCU.

3.1.2. O acordo consensual estabelece:

4.73. 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.

4.74. 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 Eco101 ao mercado. O processo competitivo permitirá que eventual transferência da concessão ocorra de forma regulada, inserido em um regramento 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:

4.83. 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.

4.84. 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 Autopista Fluminense S.A, para que fosse produzida, de forma conjunta, uma minuta de Edital de processo competitivo, nos termos do Parecer 11 (SEI nº 28036505).

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 em análise para recebimento de contribuições de modo a ser utilizado nos demais processos de otimização e adaptação dos contratos de concessão submetido à Secex-Concenso do TCU (IN 91/2022).

3.1.7. Dessa forma, considerando a aprovação do processo de otimização do contrato da Autopista Fluminense S.A e a necessidade de adequar os investimentos e serviços à nova realidade, passamos, a seguir, 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 Autopista Fluminense S/A 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\$ 6.2 bilhões (data-base de março/2023).

3.3.2. A concessionária se compromete a duplicar um total de 49,5 km de rodovias, em até 10 (dez) anos contados da celebração do Termo Aditivo de modernização. Para priorizar a realização de obras nos primeiros anos e atendendo à exequibilidade, serão realizados 22 km de duplicações, 13 km de multivias e 20 km de faixas adicionais. Também será realizado ciclo de execução de sinalização e restauração de pavimento, de natureza estrutural, em até três anos, nos trechos que apresentarem parâmetros inferiores ao estabelecido.

3.3.3. Foi reconhecido o interesse público na realização do Contorno de Campos. Considerando a necessidade de conclusão prévia de licenciamento ambiental com definição de traçado e aprovação de projeto executivo, ficou definido que tais investimentos poderão ser incorporados ao contrato em momento posterior, utilizando-se a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal – FCM, conforme normatização vigente da ANTT.

3.3.4. A Autopista Fluminense S/A se compromete a executar os serviços decorrentes de despesas operacionais (Opex – Operational Expenditure) para o cumprimento de parâmetros de desempenho e tempos operacionais estabelecidos no PER – Programa de Exploração da Rodovia (Anexo 2), com valor estimado de R\$ 4.3 bilhões (data-base de março/2023).

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, à alteração do conceito de velocidade diretriz e à introdução de padrões de desempenho socioambientais do International Finance Corporation (IFC).

3.3.6. No que se refere ao modelo econômico-financeiro, as partes acordam em adotar a TIR – taxa interna de retorno do projeto de 10,42% a.a. em termos reais (referência junho/24). Embora o projeto apresente um Nível de Risco do Projeto – NRP igual a 1, ou seja, uma Classificação de Risco 1 – CR1, de acordo com as Resoluções ANTT nº 6.002/2022, nº 6.003/2022 e nº 6.004/2022, as quais descrevem a metodologia de cálculo do WACC para novas outorgas de

rodovias, entende-se que a concessão da Autopista Fluminense S/A apresenta riscos que não estão sendo capturados por esta metodologia. Sendo assim, em analogia ao permitido pela Resolução nº 6.002/2022, parágrafo único, do art. 13, optou-se por adotar uma Classificação de Risco 2 – CR2 para este projeto.

3.3.7. As partes acordam em atualizar o tráfego inicial do MEF para o real atual, considerando que o volume de tráfego do Plano de Negócios de 879 milhões de eixos equivalentes até o 10º ano vis-a-vis 653 milhões do volume de tráfego realizado, ou seja uma diferença a menor de 26% (fonte: valores apurados nas planilhas de revisão tarifária).

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\$ 0,1056. A TKM do ano 1, a partir do 6º mês, corresponde a R\$ 0,1241. Os patamares de aumento tarifário acordados são de 35%, 35% e 17,5%, resultando em tarifas de R\$ 0,1675 no 18º mês; e R\$ 0,2093 no 30º mês (data base março/23).

3.3.9. A Concessionária somente será elegível a incrementar a sua tarifa por meio dos Degraus Tarifários caso demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de execução de obras e serviços prevista no PER para o período da sua incidência, apurado pela ANTT. Para valores entre 90% e 100% de cumprimento, a alteração da tarifa seguirá a proporcionalidade prevista na regra de reclassificação tarifária.

3.3.10. Foi adotada a sistemática de reclassificações tarifárias para acréscimo da tarifa de forma vinculada à execução de obras, aderente ao previsto na Portaria MT 995/2023. A sistemática considerará o conjunto de obras concluídas entre o 4º e 15º anos, e seus efeitos financeiros se darão na revisão ordinária subsequente ao término do conjunto de obras. O procedimento de vistoria seguirá os moldes normativos em vigor da ANTT.

3.3.11. As partes consentem em alterar o prazo contratual de forma a totalizar 22 (vinte e dois) anos, contados a partir da data de assinatura do termo aditivo de modernização do contrato. Não sendo admitido novo pedido de relicitação e/ou prorrogação desse novo prazo, com exceção dos casos expressamente previstos no Termo Aditivo.

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) Substituição da gestão contratual que consistia em fluxo de caixa (plano de negócios) por regulação por fatores com a introdução de 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) Regramentos 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.

o) Implementação de sistema Free Flow em determinados trechos da rodovia, prestigiando a modicidade tarifária em decorrência do aumento da base pagamento e aprimorando a experiência dos usuários com uma cobrança mais justa e mais célere.

3.3.13. Dada a excepcionalidade da solução aqui proposta as Partes acordaram 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, independentemente da avaliação de culpa, 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 instaurado processo de extinção antecipada consensual da concessão, com a imediata comunicação ao Ministério dos Transportes, com o objetivo de apurar o descumprimento das metas pactuadas, em rito sumário, com prazo máximo de 120 dias, a ser definido no termo aditivo de modernização.

3.3.16. As Partes aceitaram, para fins de solução consensual que o valor da venda integral das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE, a ser pago por eventual novo controlador, será de R\$ 700 milhões (data base dezembro 24).

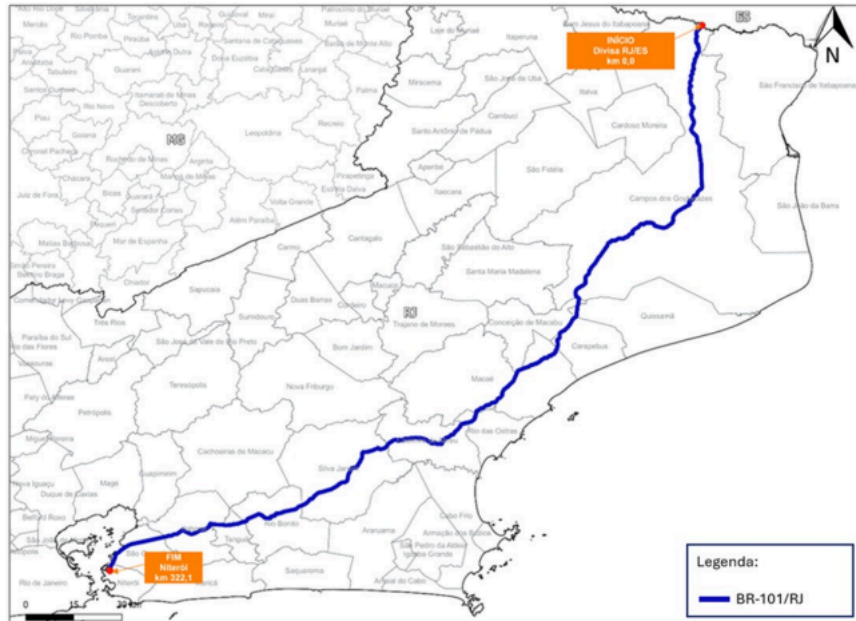
3.3.17. Em apertada síntese, são esses os termos do acordo pactuado entre a ANTT e a Autopista Fluminense S.A, que estão refletidos no Termo Aditivo, no PER e no MEF, submetidos ao procedimento de consulta pública.

3.4. DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

3.4.1. A atual conjuntura do projeto em questão abrange uma extensão total de 322,10 km, contemplando os seguintes trechos:

- BR-101/RJ: início no Km 0,0 (cabeceira norte da ponte sobre Rio Itabapoana, divisa entre os Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo) e o km 322,1 (acesso à ponte Presidente Costa e Silva).

Mapa do Sistema Rodoviário



Fonte: Autopista Fluminense

3.4.2. Quanto às obras de ampliação de capacidade e melhoria, estão previstas as seguintes obras, conforme quadro abaixo:

RESUMO - OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS

Tabela 26 – Resumo das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias
(km referente ao Estaqueamento dos Estudos de Engenharia)

Rodovia	Duplicação (km)	Variante (km)	Faixas Adicionais (km)	Multivias (km)	Vias Marginais (km)	OAE Construção, Reconstrução e Demolição (un)	OAE Reforço/ Reforma (un)	Alargamento OAE (un)	Trombeta(un)	Diamante (un)	Trevo Parcial(un)	Trevo Parcial com Rotatória (un)	Interseção tipo Direcional (un)	Melhoria Viária (un)	Retornos (un)	Rotatória Alongada (un)	Passarelas Implantação (un)	Passarelas Demolição (un)	Acessos (un)	Pontos de Ônibus (un)	Ciclofaixa (km)
BR-101/RJ	49,550	5,660	52,597	81,708	11,847	6	39	6	1	4	4	1	1	1	6	1	21	8	16	40	59,221

Fonte: PER II

3.4.3. No que tange ao trecho denominado Contorno de Campos, atualmente sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), informamos que a execução está prevista entre o 3º e o 5º anos a partir da assinatura do termo aditivo de modernização, e iniciar a adoção das providências para o licenciamento do projeto executivo quando da sua aprovação pela ANTT, buscando a finalização do processo ambiental até o 8º ano, contado da assinatura do Termo Aditivo de modernização, respeitada a alocação de riscos consignada na matriz do contrato de concessão. A obrigação da Concessionária, durante o período indicado, é restrita à elaboração, entrega e licenciamento do projeto executivo para a execução do Contorno de Campos.

3.5. DO PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

3.5.1. O Regimento Interno da ANTT, aprovado por meio da Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, no art. 88 estabelece os objetivos do Processo de Participação e Controle Social.

- I - incentivar ou provocar a efetiva participação dos servidores e colaboradores da ANTT, das partes interessadas e da sociedade em geral; (Redação dada pela Resolução 6023/2023/DG/ANTT/MT)
- II - recolher subsídios para o processo decisório da ANTT; (Redação dada pela Resolução 6023/2023/DG/ANTT/MT)
- III - oferecer aos agentes econômicos, sociedade e usuários dos serviços e das infraestruturas de transportes terrestres administrados pela ANTT um ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões relacionados à matéria objeto do processo; (Redação dada pela Resolução 6023/2023/DG/ANTT/MT)
- IV - identificar, de forma ampla, todos os aspectos relevantes à matéria objeto do processo; e
- V - dar publicidade a sua ação regulatória.

3.5.2. 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.

3.5.3. O AVISO DA CONSULTA PÚBLICA Nº 2/2024 (SEI 28165085) publicado no Diário Oficial da União, dispõe a realização de apresentação do projeto no dia 18 de dezembro de 2024 no Rio de Janeiro (RJ), com início às 14h00 e encerramento às 18h00.

3.5.4. 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.

3.5.5. 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 vantagem 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.

3.5.6. Por fim, a Comissão de consulta pública foi composta por membros da Sucon, conforme disposto na Publicação DOU PORTARIA DG Nº 313, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2024 (SEI nº 28164742).

3.5.7. 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 2318/2024, 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 11680 (28060024), minuta de Portaria DG (SEI nº 28022876), (PPCS) minuta Aviso CP (SEI nº 27855215) e Despacho de Instrução (SEI nº 28023684), 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 5 de dezembro de 2024 resultando no Despacho (SEI nº 28130992) 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 preferir 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 6 de dezembro de 2024 a Deliberação nº 516 de 5 de dezembro de 2024 (SEI nº 28164559), 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 a proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão relativo ao Contrato de Concessão celebrado entre a ANTT e a Autopista Fluminense S/A, para exploração de 322,10 km da Rodovia BR-101/RJ, início no Km 0,0 (cabeceira norte da ponte sobre Rio Itabapoana, divisa entre os Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo) e o km 322,1 (acesso à ponte Presidente Costa e Silva).

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 516 de 5 de dezembro de 2024, publicada no Diário Oficial da União em 6 de dezembro de 2024 (SEI nº 28164559).

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 **28337790** e o código CRC **512C5E05**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br