



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 18/2024

OBJETO: APROVAÇÃO DA ATUALIZAÇÃO DA MODELAGEM DO PROJETO DE CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO BR-381/MG (NORTE) – TRECHO: BELO HORIZONTE X GOVERNADOR VALADARES

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.048416/2024-21

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER Nº 00039/2024/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta, formulada pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON, para aprovação da **atualização da modelagem do projeto de concessão do Sistema Rodoviário BR-381/MG (Norte) - Trecho: Belo Horizonte x Governador Valadares**.

1.2. O projeto inicial foi ofertado ao mercado em novembro de 2023, porém não obteve propostas, desta forma, foi solicitado pelo Ministério dos Transportes, após rodadas de debates com possíveis players, ajustes para melhorias na modelagem.

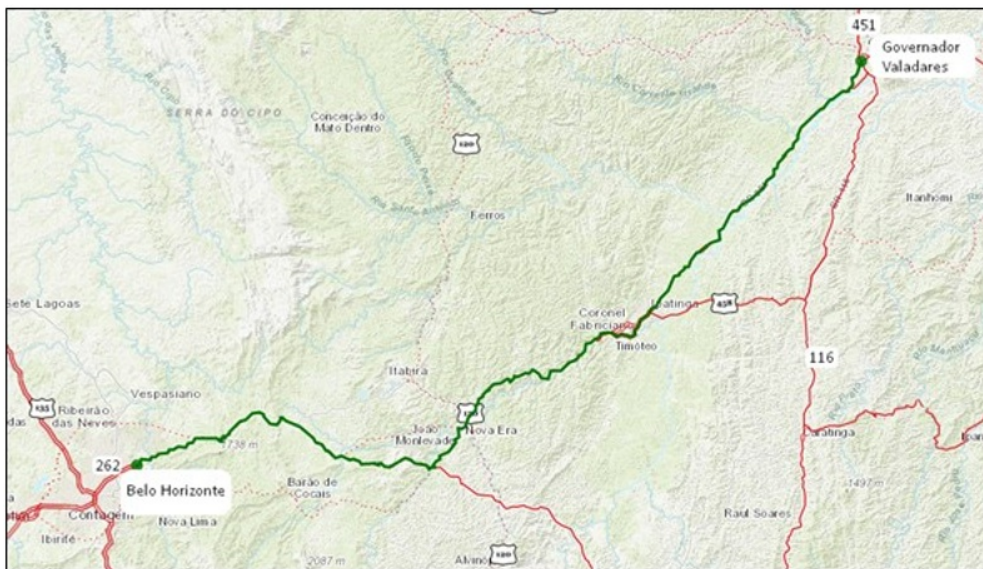
1.3. Deste modo, após internalizadas estas melhorias, o projeto segue novamente para apreciação desta Diretoria Colegiada, com vistas a sua aprovação e posterior envio ao Tribunal de Contas da União, visando sua aprovação e oferta ao mercado.

1.4. Importante ressaltar que os investimentos decorrentes da nova concessão, como obras de ampliação de capacidade, obras de melhorias e operação rodoviária, resultarão num incremento significativo do nível do serviço ofertado, assegurando-se maior fluidez, segurança aos usuários do segmento rodoviário e menor custo operacional, impactando favoravelmente a diminuição do custo logístico.

1.5. Portanto, conclui-se que **há elementos suficientes para a submissão da matéria à deliberação da Diretoria Colegiada**.

2. DOS FATOS

2.1. A proposta de concessão do sistema rodoviário denominado BR-381/MG (Norte), trecho com início em Belo Horizonte/MG, no entroncamento com a BR-262/MG (p/ Sabará) até o entroncamento com a BR-116/MG (Governador Valadares/MG), possui extensão total e 303,46 km, conforme detalhamento abaixo:



Composição das faixas de rolamento:

Rodovia	Simplex (km)	Dupla (km)
BR-381	223,836	79,624

2.2. De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia - PER, as principais obras de ampliação de capacidade e melhorias são:

Obras Remanescentes *		Obras de Ampliação de Capacidade			Obras de Melhorias														
Duplicação (km)	Estabilização de Taludes (un)	Duplicação (km)	Faixa Adicional Dupla (km)	Faixa Adicional (km)	Vias marginais de duas faixas (km)	Acessos (un)	Diamante (un) **	Retorno em X (un)	Retorno em U (un) **	Rotatórias Alongadas (un)	Passagem Inferior (un)	Correções de Traçado (un)	Correção de Traçado – Gasming (un)	Passarelas (un) **	Ilhas de proteção (un)	Passagem de Fauna (un)	Pontos de Ônibus (un)	Rampa de Escape (un)	Iluminação de Curvas Côncavas (un)
27,83	28	90,85	40,460	42,160	9,740	248	7/1	13	1/1	10	1	101	1	20/3	4	15	166	1	13

* Demais obras com tratamento específico, estarão dispostas no Contrato e seus Anexos.

** Implantação/Melhorias

Com destaque para as seguintes obras:

- Duplicação: 90,85 km;
- Faixas Adicionais: 123,08 km;
- Vias Marginais: 9,74 km;
- Passarelas (Implantação): 23 Unidades;
- Dispositivos (Implantação/Melhoria): 33 Unidades;
- Acessos (Regularização): 248 Unidades;
- Correções de Traçado: 101 Pontos;
- Área de Escape: 1 Unidade;
- Pontos de Ônibus: 166 Unidades.

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

2.4. A licitação será realizada na modalidade de concorrência (leilão), com participação internacional, no modelo menor valor da tarifa de pedágio, devendo a proponente apresentar aportes a título de Recursos Vinculados, quando ofertar desconto acima de 18% sobre a tarifa básica de pedágio, conforme previsto no edital.

2.5. As Tarifas Básicas de Pedágio definidas para a concessão, como resultado da conjunção entre as diversas premissas adotadas e as funções matemáticas da modelagem, é de R\$ 0,1834/Km para Pista Simples, sendo a Pista Duplicada de R\$ 0,2567/km (40% maior em relação à tarifa de pista simples), resultando nas seguintes tarifas de face a serem cobradas nas praças, a saber:

	Descrição da Praça do Pedágio				TCP PS	TCP PD	tkm simple (R\$/km)
	Rodovia	km	Nome	UF			
1	BR-381	411,573	Caeté	MG	26,41	34,56	0,1834
2	BR-381	351,085	João Monlevade	MG	53,95	5,78	0,1834
3	BR-381	285,872	Jaguaraçu	MG	29,68	30,68	0,1834
4	BR-381	233,177	Belo Oriente	MG	43,89	10,44	0,1834
5	BR-381	178,814	Governador Valadares	MG	60,93	-	0,1834

Fonte: Planilha Resumo – Linha 21

2.6. Será declarada vencedora a proponente que apresentar o maior desconto sobre a tarifa básica de pedágio.

2.7. Em relação aos investimentos (CAPEX), obras de melhorias e ampliação de capacidade previstos para o trecho, o montante total estimado para os investimentos ao longo dos 30 anos de concessão, conforme as premissas e resultados apresentados nos Estudos de Engenharia, somam R\$ 5,573 bilhões, distribuídos conforme as definições e necessidades previstas para o projeto.

2.8. As despesas operacionais (OPEX) entendidas como o somatório dos custos operacionais, despesas obrigatórias e o conjunto de seguros e garantias, atingiram a cifra de R\$ 3,684 bilhões de reais.

2.9. Valor total de investimentos CAPEX + OPEX, R\$ 9,257 bilhões de reais.

2.10. A data-base dos valores indicados acima é janeiro de 2023.

2.11. Com relação aos quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da frente de serviços operacionais, o Programa de Exploração da Rodovia apresenta a tabela a seguir:

Sistemas de Controle e Monitoração de Tráfego e ITS	Quantidade Inicial prevista
SAT - Sistema de Análise de Tráfego	40
CFTV - Circuito Fechado de TV - Rodovia ⁽¹⁾	219
CFTV - Circuito Fechado de TV - Praças de Pedágio	15
PMVf - Painel de Mensagem Variável - fixo	7
PMVm - Painel de Mensagem Variável - móvel	7
SDA - Sistema de Detecção de Altura	2
SCV - Sistema de Controle de velocidade - fixo	10
SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico	1
Totem de Autoatendimento	7
SAU – Serviço de Atendimento ao Usuário	Em operação
VIT - Viatura de Inspeção de Tráfego ⁽²⁾	7 / 3
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo C ⁽³⁾	6 / 5
APH - Atendimento Pré-Hospitalar - Ambulância Tipo D	2
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Leve	4 / 3
Serv. de Atend. Mecânico - Guincho Pesado	2
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Pipa	1
Serv. de Atend. a Demais Incidentes - CA Apr. de Animais	1
Edificações	
CCO - Centro de Controle Operacional	1
BSO/SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário	7
Praças de Pedágio	5
PPVf - Posto de Pesagem Veicular Fixo	1
PPD - Ponto de Parada e Descanso	1

3. DA EVOLUÇÃO DOS ESTUDOS

3.1. No que se refere à evolução dos estudos para a concessão do segmento rodoviário em exame, importante destacar o grande empenho empreendido pelas diversas equipes e órgãos de governo para que o projeto obtivesse êxito, conforme se depreende do detalhamento do caminho até aqui percorrido, bem como da descrição das ações tomadas em cada uma das suas fases.

3.2. **PPI - Qualificação do Projeto – Em 08/05/2019**, o projeto foi qualificado pela Resolução nº 52, que em seu artigo 2º, opinou favoravelmente pela deliberação do Presidente da República para inclusão da BR-262/381/MG/ES, para qualificação no PPI. (SEI 12221393).

3.3. Importante ressaltar que após a qualificação dos estudos, foi modelada a concessão com as rodovias BR-381/MG e BR-262/MG/ES. Ocorre que durante este processo após diversas interações com o mercado, não foi possível obter a atratividade necessária para que este segmento completo fosse ofertado.

3.4. Desta forma o governo optou então em desmembrar o projeto, ofertando nesta fase somente o segmento da BR-381/MG, segmento entre Belo Horizonte à Governador Valadares, passamos a detalhar abaixo as fases desta nova configuração do projeto.

3.5. **Ministério dos Transportes – Em 07/07/2022**, publicou Portaria Nº 851 (SEI 17422850), onde:

"Aprova os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a concessão da BR-381/MG."

3.6. **ANTT – Diretoria Colegiada – Em 12/07/2022**, no uso de suas atribuições, publicou no DOU Nº 130, Seção 3, o **Aviso de Audiência Pública nº 007/2022**, com o objetivo de colher subsídios para a concessão da rodovia BR-381/MG, trecho com início em Belo Horizonte/MG, no entroncamento com a BR-262/MG (p/ Sabará) até o entroncamento com a BR-116/MG (Governador Valadares/MG), com extensão de 304 km (SEI 17423032).

3.7. **ANTT – Diretoria Colegiada – Em 20/09/2022** no uso de suas atribuições, publicou Deliberação nº 275, no DOU Nº 180, Seção 1, a **aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 007/2022**, realizada no período de 18 de julho a 8 de agosto de 2022. Encaminhou ainda ao Ministério da Infraestrutura o Plano de Outorga para a concessão do Sistema Rodoviário da rodovia BR-381/MG (SEI 17423055).

3.8. **Ministério da Infraestrutura – Em 22/09/2022**, publicou Portaria Nº 1.284 (SEI 17423113), onde:

"Aprova o Plano de Outorga da concessão para exploração da Rodovia BR-381/MG no trecho entre Governador Valadares e Sabará"

3.9. **Tribunal de Contas da União - Em 07/06/2023**, o TCU emite o Acórdão nº 1142/2023 - TCU - Plenário (SEI 17423113).

3.10. **ANTT – SUCON – Em 26/06/2023** a área técnica emitiu Nota Informativa CONJUNTA Nº 5/2023/GINOP/GEMEF/GEREG/SUCON (SEI 17563927), onde apresenta as alterações promovidas no projeto e nos respectivos documentos jurídicos após as deliberações do Tribunal de Contas da União – TCU, dispostas em Acórdão nº 1142/2023, proferido nos autos do TC 020.917/2022-8 que trata do processo de acompanhamento de desestatização da rodovia federal BR-381/MG. **Foram demonstrados os ajustes realizados nos documentos jurídicos e técnicos, de forma a atender às determinações da Corte de Contas, bem como às recomendações, julgadas convenientes e oportunas, justificando-se os demais casos.**

3.11. **Procuradoria Federal – Em 28/06/2023**, emitiu PARECER n. 00168/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 17591005), onde conclui que:

"Considerando o exposto acima, bem como tomando em conta que o processo foi analisado por esta Procuradoria em fase anterior ao envio ao Tribunal de Contas da União, entendo que foram aqui cumpridas as determinações proferidas por aquele Tribunal, com destaque para a necessidade de motivação indicada nos itens 27, 33, 46 e 49, bem como outros aprimoramentos foram também incorporados, de forma justificada, nos documentos jurídicos relativos à concessão"

3.12. **Procuradoria Federal - Em 30/06/2023**, o procurador geral junto a ANTT, emitiu DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00192/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 17591022), aprovando o PARECER n. 00168/2023/PF-ANTT/PGF/AGU.

3.13. **ANTT/SUCON/GEREG - Em 30/06/2023** emitiu despacho (SEI 17592766), onde detalha os ajustes realizados pós análise da PF-ANTT. Em atenção às recomendações emitidas pela Procuradoria, notadamente aquelas contidas nos **itens 27, 33, 46 e 49**. Após a justificativa de todos os itens, conclui por:

"considerando o atendimento integral às recomendações da PF-ANTT, entende-se que o processo está apto a ser apreciado pela Diretoria Colegiada da ANTT"

3.14. **ANTT/SUCON - Em 30/06/2023**, emitiu RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 313/2023 (SEI 17582173), com o objetivo de tratar sobre "proposta de aprovação do Edital de Concessão, referente à rodovia BR-381/MG, trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-116/451, no município de Governador Valadares/MG e o entroncamento com a BR-262, no município de Belo Horizonte/MG, com extensão total de 303,460 km". Detalha ainda que "O leilão tem o objetivo de realizar concessão de serviço público, precedida da execução de obra pública, compreendendo a exploração da infraestrutura e da prestação dos serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoração, implantação de melhorias, manutenção do nível de serviço e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário que compreende a rodovia BR-381/MG, entre o entroncamento com a BR-262 (C), no município de Belo Horizonte (MG), estendendo-se até o entroncamento da BR-116/451, em Governador Valadares (MG)." Após exposição da cronologia do projeto, bem como fases percorridas e ajustes incorporados, conclui por:

"Dessa forma, conclui-se, que o processo de perpassado permitiu estruturar e modelar um projeto de infraestrutura de transporte rodoviário para concessão pública, contribuindo para a promoção do desenvolvimento econômico e social do país, demonstrando sua regularidade e atendimento aos anseios da Lei de Concessões."

3.15. Proposta de encaminhamento:

"propõe-se à deliberação da Diretoria Colegiada pela aprovação da publicação do edital de concessão do sistema rodoviário da BR-381/MG."

3.16. **Em 30/06/2023**, o presente processo foi pautado para na RDP nº 960 (SEI 17599831), do dia 06/07/2023.

3.17. **ANTT/SUCON - Em 06/07/2023** a área técnica após sessão do dia 05/07/23 do Tribunal de Contas da União - TCU, onde foram julgados os embargos de declaração protocolados pela ANTT, considerando os seguintes documentos encaminhados pelo Ministério dos Transportes: Ofício SNTR nº 740/2023/SNTR (SEI 17650378), Ofício SNTR nº 757/2023/SNTR (SEI 17650378) e Ofício SNTR nº 761/2023/SNTR (SEI 17693808), emitiu Despacho (SEI 17691432) e Despacho (SEI 17692582), onde detalha os ajustes realizados nos estudos e documentos editalícios.

3.18. **Em 24 de novembro de 2023, estava marcada a sessão para o Leilão da BR-381/MG, na Bolsa de valores B3**, no entanto, não obteve propostas, e por este motivo não houve a realização da sessão pública, conforme Comunicado Relevante nº 08/2023, de 21 de novembro de 2023;

EDITAL Nº 03/2023 - A Comissão de Outorga instituída pela Portaria nº 195, de 6 de julho de 2023, para concessão da Rodovia BR-381/MG, vem a público informar, no tocante ao evento 7 do cronograma, que não foram recebidos documentos de Proponentes no prazo designado pelo Edital, de forma que a Sessão Pública de Leilão agendada para o dia 24/11 não será realizada.

4. DA NOVA MODELAGEM

4.1. Diante deste fato, as equipes técnicas do Ministério dos Transportes, ANTT e INFRA se reuniram para traçar uma nova estratégia de ajuste no projeto ofertado ao mercado. Desta forma, após diversas reuniões técnicas internas e externas, foram listados diversos pontos de aprimoramento no projeto. Adicionalmente as equipes da ANTT e Infra estiveram no campo no final do ano de 2023, visando mais uma vez agregar novas informações aos estudos.

4.2. O EVTEA foi ajustado com diversos aprimoramentos, resultando em um projeto apto a prosseguir para encaminhamento de novo processo de licitação, após avaliação dos demais entes envolvidos.

4.3. **Em 26 de janeiro de 2024**, o Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário – SNTR, emitiu o Ofício-Circular nº 64/2024/SNTR (SEI 22145592), onde destaca as seguintes diretrizes de política pública:

“a) Prever na minuta de Contrato de Concessão a inclusão da Variante de Santa Bárbara/MG, após sua execução pelo DNIT, mediante reequilíbrio, e

b) Exclusão da concessão do trecho do Lote 8 do projeto do DNIT (Lote 8A (compreendido entre o km 427 e o km 445) e em lote 8B (compreendido entre o km 445 e o km 458,4)), e previsão de incorporação à Concessão somente após a execução das obras de duplicação pelo DNIT”

4.4. **Em 02 de fevereiro de 2024**, o Ministério dos Transportes, novamente por meio da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário – SNTR, emitiu o Ofício Nº 286/2024/SNTR (SEI 22182371), onde destaca ainda:

“Em relação ao Lote 8 A e B do DNIT, esclarecemos adicionalmente que:

Os valores de manutenção e conservação, sob responsabilidade da concessionária, devem ser mantidos a partir 8º ano de concessão, conforme previsto originalmente, isto é, antes da execução pelo DNIT;

Os serviços de atendimento ao usuário, também de responsabilidade da concessionária, deverão estar previstos desde o início da concessão;

Por consequência, deverão ser mantidos os valores do TCP previstos originalmente para todas as praças; e

Deverão ser excluídas todas as obras referentes ao Lote 8 A e B do DNIT, incluindo as de melhorias, mantidos os serviços aos usuários, desde o início do contrato.”

4.5. **Em 22 de fevereiro de 2024**, a estruturadora INFRA S.A., encaminhou a nova versão dos estudos por meio da NOTA TÉCNICA Nº 15/2024/SUOD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSADINFRA/AG-INFRA (SEI nº 22144951). Na referida Nota, a equipe técnica conclui por:

“Os estudos ora apresentados foram aprimorados, a partir de diversas discussões técnicas com o mercado, além de alinhamentos realizados entre o Governo Federal, na presença da INFRA S.A., ANTT e Ministérios dos Transportes, com a finalidade de garantir melhor aderência à real situação do segmento rodoviário e melhor atratividade do projeto.”

4.6. **Em 07 de março de 2024**, foi emitida pela área técnica Gerência de Modelagem Econômico-Financeira, NOTA INFORMATIVA SEI Nº 116/2024/GEMEF/SUCON/DIR (SEI 22174055), onde detalha as fases do projeto, bem como descreve os ajustes realizados nos estudos, conforme passamos a detalhar a seguir:

4.7. ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA

4.7.1. Diferenças nos quantitativos de Obras:

Versão	Obras de Ampliação de Capacidade			Vias marginais (km)	Acessos (un)	Diamante (un)	Retorno em X (un)	Retorno em U (un)	Rotatórias Alongadas (un)
	Duplicação (km)	Conclusão de obras iniciadas - Duplicação (km)	Faixa Adicional (km)						
Edital Leilão 03-2023	134,1	-	138	9,74	281	07/01	16	01/01	11
Versão atual mar/2024	90,85	27,8 *	82,6	9,74	248	07/01	13	01/01	10

Obras de Melhorias									
Passagem Inferior (un)	Correções de Traçado (un)	Correção – Gasing (un)	Passarelas (un)	Estabilização de Taludes (un)	Ilhas de proteção (un)	Passagem de Fauna (un)	Pontos de Ônibus (un)	Rampa de Escape (un)	Ilum. de Curv. Cônc. (un)
-	152	1	33/03	28	4	34	190	1	15
1	101	1	20/03	28 *	4	15	166	1	13

4.8. Entre as diferenças nos quantitativos de obras, as alterações mais relevantes são:

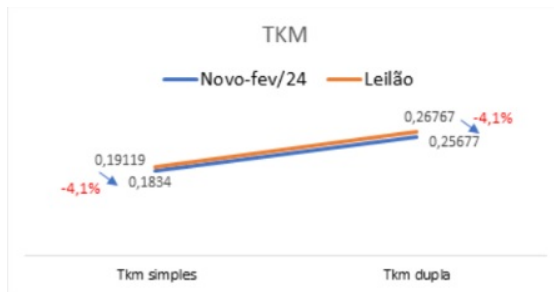
· As obras de ampliação da capacidade e melhorias entre os km 422,650 ao 450,540 da BR-381/MG, seguindo a política pública definida pelo Ministério dos Transportes foram excluídas dessa versão do projeto de concessão e deverão ser executadas pelo DNIT. Ficarão a cargo da futura concessionária os serviços conservação e manutenção da rodovia visando o atendimento aos parâmetros técnicos, dispostos no PER Volume I, após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

4.9. Outras atualizações promovidas no documento do PER Volume II, são:

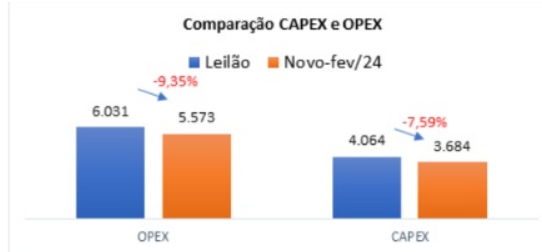
- Inclusão das especificidades quanto à operação no segmento do lote 8, durante a fase de obras em execução pelo DNIT (foi incluída uma ambulância EXTRA para atender o trecho);
- Inclusão de exceções aos parâmetros técnicos, no que tange a largura das faixas para OAEs, túneis e interseção com linha férrea;
- Atualização dos itens da PRF decorrente de ajustes das políticas públicas; e
- Atualização dos croquis do apêndice E.

4.10. ALTERAÇÕES DO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO – MEF

4.10.1. Na análise comparativa entre a versão considerada no leilão Edital 03/2023 e a nova versão ajustada pela INFRA, de 22/02/2024, a **TKM variou de R\$ 0,1911/km para R\$ 0,1834/km para pista simples e de R\$ 0,26767/km para R\$ 0,25677/km para pista dupla, equivalente a 4,1% de redução em ambas** conforme gráfico abaixo.



4.10.2. Referente aos investimentos, o **CAPEX saiu de R\$ 6,03 bilhões para R\$ 5,57 bilhões, equivalente a 7,95% de redução, enquanto o OPEX saiu de R\$ 4,06 bilhões para R\$ 3,68 bilhões, equivalente a 9,35% de redução**, conforme gráfico abaixo.



4.10.3. Em síntese, as principais alterações contidas na modelagem econômica são as seguintes:

Alteração da TIR, de 9,88% para 11,97%;

Redução de recursos vinculados, de 3% para 1%, de R\$ 771 milhões para R\$ 259 milhões. Uma redução de 66%;

Foi considerado também a verba de 1% para Infraestrutura Resiliente visando a redução de emissão de gases de efeito estufa (GEE) ao meio ambiente durante a execução contratual por meio do parceiro privado. Essa decisão decorreu da solicitação feita no OFÍCIO Nº 1585/2023/SNTR, que preconiza que todos os contratos de concessão de rodovia sejam previstos cláusula específica que trate de estratégia, estudo e atuação das concessionárias para sustentabilidade ambiental e infraestrutura resiliente em valores de cerca de R\$ 259 milhões;

Em relação à Receita Tarifária Anual Média, aumento de 0,96%: de R\$ 845 milhões para R\$ 853 milhões;

Quanto à parte financeira do estudo, o Capital Social a ser integralizado cresceu 6,39%, de R\$ 426 milhões para R\$ 453 milhões. Houve destaque para o volume de FCFF (Fluxo de Caixa Livre) abaixo de zero. O valor obteve uma redução de 27,91%.

4.11. SISTEMA OPERACIONAL

4.11.1. Os serviços operacionais, exceto os de atendimento ao usuário (socorro médico, mecânico e veículos de inspeção de tráfego) foram desconsiderados na modelagem do trecho do lote 8. Além disso, foram incluídas especificidades quanto à operação no mesmo segmento, durante a fase de obras em execução pelo DNIT, como uma ambulância tipo C extra e um guincho leve extra com as respectivas equipes operacionais.

4.12. AVALIAÇÃO DE RISCO PARA DEFINIÇÃO DO WACC REGULATÓRIO APLICÁVEL

4.12.1. O Nível de Risco do Projeto (NRP) foi estimado em 60,29 (valor de 0 até 100, sendo 100 risco máximo), que o coloca na Classe de Risco 2. Pesam nesta avaliação o fato do projeto de não contemplar cadastro completo de interferências e as questões relacionadas às intervenções de ampliação de capacidade e as desapropriações e desocupações decorrentes da implantação de obras ao longo da rodovia. Em relação ao risco de volume de tráfego, ele é substancialmente mitigado pelo compartilhamento do risco de receita.

4.12.2. Por sua vez, em atendimento às regras da Resolução 6.003/2022, que trata da atualização do spread para o cálculo do custo médio ponderado de capital regulatório para o setor de rodovias, os marcos temporais para definição da taxa são:

Aprovação da abertura do processo de participação e controle social; e

Aprovação do relatório final da PPCS.

4.12.3. De acordo com o artigo 26 da Resolução 6.003/22, o cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório (CPMCR) será feito com a utilização do Benchmark vigente de dois meses anteriores a data dos eventos de aprovação na Diretoria Colegiada previstos no art. 24 do mesmo documento legal.

4.12.4. Logo, uma vez que a previsão para aprovação do relatório final do presente projeto é março de 2024, e que o cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório (CPMCR) associado à cada perfil de risco se dá pela fórmula abaixo (art.8º), a taxa a ser utilizada no projeto é a de 10,54% conforme detalhamento a seguir:

4.12.5. TIR para CR1 em mar/24: $10,54\% = 5,60\% (\text{TLPT-2 jan-24}) + 4,94\% (\text{SPREAD CR2})$.

4.12.6. Não obstante, e considerando as três oportunidades que este projeto foi levado a hasta pública, é necessário admitir a possibilidade de que a metodologia adotada não compreenda a exata avaliação de riscos face às especificidades de cada projeto.

4.12.7. No caso em tela, as características geológicas da região atravessada pela rodovia e a existência de um significativo volume de obras de terraplenagem e contenção já iniciadas e que deverão ser concluídas pela futura concessionária, são condições que podem estar além da percepção apontada pelos parâmetros utilizados para a avaliação do risco.

4.12.8. Um dos pontos mais destacados, na avaliação do mercado, para os insucessos dos leilões anteriores se constitui no risco de execução das obras de contenção e estabilização dos taludes vis-a-vis as condições meteorológicas recorrentes na região.

4.12.9. Particularmente a este projeto, verifica-se a obrigatoriedade de conclusão, por parte da futura concessionária, das obras de contenção e estabilização de taludes já iniciadas, introduzindo no contrato, um elevado risco de engenharia decorrente do aproveitamento de estrutura parcialmente executadas.

4.12.10. Nesta mesma linha, a condição de manutenção da rodovia encontrada quando da vistoria realizada pelas equipes da ANTT e INFRA, mostram um processo acelerado de deterioração que poderá resultar em um aumento significativo das intervenções previstas para as fases de Trabalhos Iniciais e Recuperação e que não pode ser desprezado quando se avaliam os riscos atinentes à próxima concessão.

4.12.11. Convergente com estes pontos, os estudos apresentados INFRA S.A. adotam a TIR de 11,97%, com classe de Risco CR3, conforme proposição contida no ofício nº 149/2024/SNTR (SEI nº 21899362), de 16 de janeiro 2024, ficando esta condição a ser avaliada e aprovada por parte da Diretoria Colegiada conforme previsão contida no Parágrafo único do Artigo 13 da Resolução nº 6.002/2022, transcrito a seguir:

Art. 13. O Custo Médio Ponderado de Capital regulatório (CPMCR) será atribuído de acordo com a respectiva classificação de risco:

I - Risco 0: CPMCR de nível CR 0, exceto para novos projetos de concessão que o CPMCR será de nível CR 1;

II - Risco 1: CPMCR de nível CR 1;

III - Risco 2: CPMCR de nível CR 2; ou

IV - Risco 3: CPMCR de nível CR 3.

Parágrafo único. Para novos projetos de concessão, diante de elementos de riscos não previstos neste Regulamento, a Diretoria Colegiada poderá deliberar por outra associação entre CPMCR e classificação de risco.

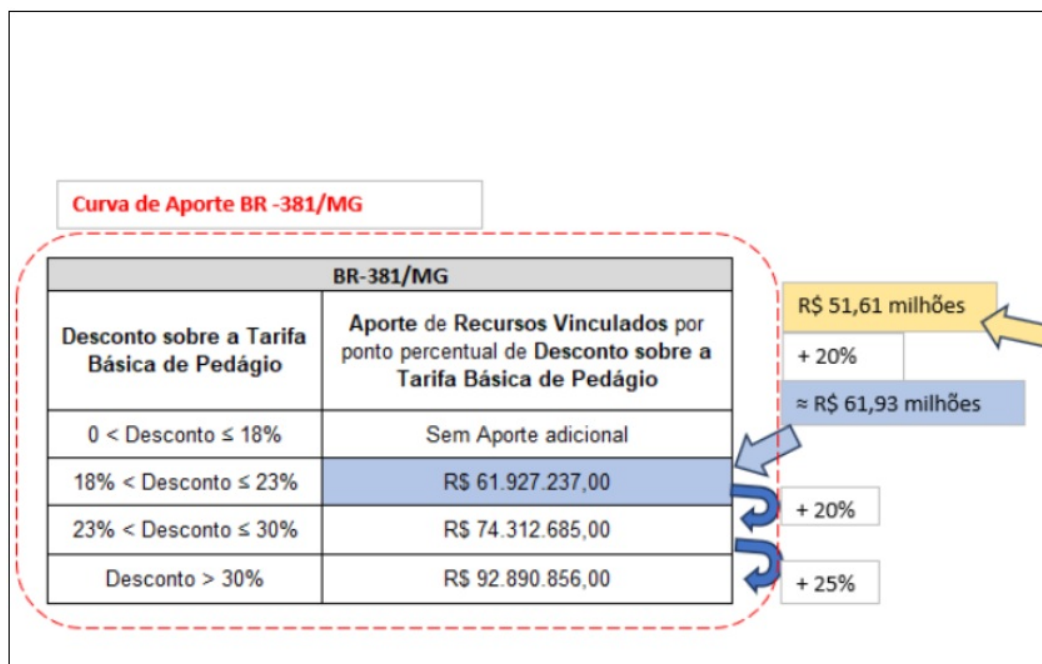
4.13. Desta forma, considerando as especificidades do projeto em tela, dificuldades e complexidades do projeto de concessão da BR-381 em termos, sobretudo,

do nível dos riscos geológicos, de engenharia e de desocupação envolvidos., tendo em vista esta previsão no art. 13, parágrafo único da Resolução 6.002/2022, considerando ainda a falta de interesse recente do mercado quando da oferta deste projeto, entendo que a correta **classificação de risco deste projeto é de Risco 3: CMPCr de nível CR3, cujo valor para o mês de março é de 11,97%.**

4.14. CURVA DE APORTE

4.14.1. De acordo com as diretrizes do novo modelo de concessão, em alinhamento à Política Pública estabelecida pelo Ministério dos Transportes, trazidas no Ofício nº 430/2023/SNTR, de 18/05/2023, adota-se para o presente projeto o modelo de leilão de Menor Tarifa, com previsão de aporte de recursos vinculados à concessão, em valores proporcionais ao valor de deságio quando este for superior à 18% no valor de tarifa de pedágio ofertado pela proponente

4.14.2. Desta forma, para o presente projeto da BR-381/MG propõe-se a curva de aportes calculada com base nos valores que foram exigidos no edital do Lote 1 do Paraná, tomando como referência o quanto cada ponto percentual de deságio no Leilão representa em perda de Receita Tarifária, a partir de simulações na Modelagem Econômico-Financeira-MEF do projeto.



4.15. Ao final conclui por:

“ Encaminhe-se o processo de desestatização à SUCON, para que avalie a conveniência e oportunidade de encaminhamento do projeto para deliberação da Diretoria Colegiada desta Agência e posterior envio do projeto e documentos correspondentes ao Tribunal de Contas da União, em observância às prescrições da Instrução Normativa n. 81/2018 da Corte de Contas, objetivando a continuidade do processo de licitação.”

4.16. **Em 08 de março de 2024**, foi emitida pela área técnica Gerência de Estruturação Regulatória, NOTA TÉCNICA SEI Nº 1971/2024/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 22186394), onde detalha as fases do projeto, bem como descreve os ajustes realizados nos estudos, conforme passamos a detalhar a seguir:

4.17. ASPECTOS JURÍDICOS E REGULATÓRIOS

4.17.1. No âmbito da revisão dos estudos de concessão da BR-381/MG, os documentos jurídicos foram alterados de forma a incorporar a evolução alcançada com o modelo regulatório da 5ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, inaugurada pelo projeto de concessão da BR-040/GO/MG, de Cristalina/GO a Belo Horizonte/MG (Rota dos Cristais), atualmente em análise pelo Tribunal de Contas da União, e já inserida em outros projetos recentemente analisados pela Procuradoria Federal junto à ANTT, tais como os lotes 3 e 6 do Programa PR Vias e os lotes BNDEN CN1 e CNS.

4.17.2. Dentre as principais características do modelo de 5ª Etapa, destacam-se:

- nova redação para a matriz de riscos contida na cláusula 19 dos contratos, e para os Anexos 14 (Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda) e 15 (Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo), com base nas minutas aprovadas pela Diretoria da ANTT em 21/12/2023, após a conclusão da Audiência Pública nº 13/2022. Dentre as principais inovações estão a reorganização da alocação de riscos por temas, de forma a simplificar sua compreensão e posterior gestão, bem como a previsão de tratamentos específicos para os riscos extraordinários e residuais;
- migração do mecanismo de compartilhamento do Risco de Receita para o de Demanda, de forma a considerar como variável de acompanhamento e ajuste o tráfego, no lugar da receita;
- nova sistemática de penalidades, com a previsão de valores pecuniários para as multas aplicáveis em caso de descumprimentos contratuais, abandonando-se a utilização das URTs – Unidades de Referência Tarifária;
- mecanismos voltados à garantia da estabilidade tarifária, por meio da incidência dos percentuais de reequilíbrio que impactavam a tarifa (Fatores A, D e E) sobre a alíquota de Recursos Vinculados do projeto, e previsão de reversão de eventual resultado acumulado dos fatores em favor da modicidade tarifária a cada 3 anos, conforme orientação de política pública emanada pelo Ministério dos Transportes;
- ampliação da regulação por inventivos, por meio de modulações nas obrigações financeiras em decorrência dos índices de cumprimento do contrato.

4.17.2.1. As alterações feitas especificamente para este lote, que podem ser dispostas em 3 categorias distintas em função de sua motivação:

4.17.3. Adequação às diretrizes de política pública emitidas pelo Ministério dos Transportes

4.17.3.1. Por meio do Ofício Circular nº 64/2024/SNTR (SEI nº 7991788), a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário encaminhou as seguintes diretrizes à ANTT, como orientação de política pública:

- *prever na minuta de Contrato a inclusão da Variante de Santa Bárbara/MG após sua execução pelo DNIT, mediante reequilíbrio, e;*
- *exclusão da concessão do trecho do Lote 8 do projeto do DNIT (Lote 8A (compreendido entre o km 427 ao km 445) e lote 8B (km 445 ao km 458,4)), e previsão de incorporação à Concessão somente após a execução das obras de duplicação pelo DNIT.*

4.17.3.2. Ato contínuo, por meio do Ofício nº 286/2024/SNTR (SEI nº 8015140), a Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário estabeleceu diretrizes adicionais a serem consideradas no projeto, elencadas a seguir:

- *os serviços de atendimento ao usuário, também de responsabilidade da concessionária, deverão estar previstos desde o início da concessão;*
- *deverão ser excluídas as obras referentes aos Lotes 8 A e 8B do DNIT, incluindo as de melhorias, mantidos os serviços aos usuários, desde o início do contrato;*
- *diferenciação do compartilhamento de tráfego durante o período de execução das obras do DNIT no lote 8, com vistas a reduzir o risco do impacto no tráfego;*
- *previsão de dispositivo contratual que trate dos efeitos de eventual antecipação ou postergação no prazo da conclusão da obra pelo DNIT.*

4.17.3.3. Exclusão das obras da Região Metropolitana de Belo Horizonte

4.17.3.4. Em atendimento à diretriz ministerial, houve a exclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas no trecho compreendido entre o km 427 e o km 458,4 da BR-381/MG do escopo da Concessão, que serão executadas pelo DNIT.

- Criação do Anexo 16, contendo a relação de obras a serem executadas pelo DNIT e fatores paramétricos de reequilíbrio das obrigações de conservação e manutenção, em caso de atraso ou adiantamento da entrega total ou parcial das obras pelo DNIT, conforme modelo desenvolvido para as obras de terceiros nos lotes de concessão do Programa PR Vias.
- Além disso, o Anexo 16 também prevê tratamento para a inclusão de eventual remanescente destas obras que permanecerão sob responsabilidade do Poder Concedente. Para este caso, por não se ter certeza quanto ao detalhamento da precificação das intervenções que serão realizadas, entende-se ser mais apropriado definir a hipótese de reequilíbrio por meio da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal.
- Outro aspecto endereçado no Anexo 16 é a forma de inclusão do trecho da Região Metropolitana de Belo Horizonte no contrato, que deverá ocorrer apenas após a conclusão parcial ou total das obras pelo DNIT, dado que esta autarquia permanecerá responsável pelas ações de conservação e manutenção do sistema rodoviário existente e de gestão da faixa de domínio, até a sua efetiva assunção pela concessionária, que poderá ocorrer de forma total ou parcial, desde que se tratem de segmentos contíguos aos já contidos na concessão.
- Para que se garanta a segurança jurídica necessária à atuação da concessionária no segmento que passará por intervenções pelo DNIT, e, considerando que o arrolamento e transferência dos bens só será feito após a conclusão das obras, entende-se ser necessário prever a celebração de um Acordo entre a ANTT e o DNIT previamente à publicação do Edital, a ser observado pela futura concessionária, em que serão estabelecidas as obrigações de cada parte, incluindo a autorização para a prestação dos serviços de atendimento ao usuário e a construção da Base de Serviços Operacionais 07. No entanto, considerando que tal instrumento deverá ser validado pelo DNIT, optou-se por não inserir a sua redação no Anexo 17 criado para este fim.
- No tocante ao acompanhamento das obras pela concessionária e os ritos para seu recebimento, destaca-se que a minuta de contrato encaminhada prevê o mesmo regimento trazido para obras supervenientes do Poder Concedente nos contratos da 5ª Etapa, que prevê as etapas de recebimento provisório e recebimento definitivo, sendo que eventuais inconsistências constatadas, sejam elas em relação ao projeto ou aos parâmetros exigidos no PER poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, caso a concessionária seja instada pela ANTT a efetuar a adequação.

4.17.3.5. Tratamento específico para o risco de tráfego durante a execução das obras pelo DNIT

4.17.3.6. No tocante à diretriz ministerial de compartilhamento de tráfego diferenciado ao longo da execução das obras pelo DNIT, considerando tratar-se de trecho a ser concedido sem histórico de pedagiamento, de forma que este risco se vê potencializado, propõe-se rever as métricas de compartilhamento durante toda a vigência do contrato, e não apenas durante a execução das obras. Assim, em relação aos projetos anteriores da 5ª Etapa de concessões, propõe-se a incidência de bandas de compartilhamento de 5% e de um fator de compartilhamento de 80%, de forma a aumentar a sensibilidade do mecanismo e, assim, garantir a sustentabilidade financeira do projeto em caso de frustração do tráfego projetado nos estudos.

4.17.3.7. Variante de Santa Bárbara/MG

4.17.3.8. Em cumprimento à diretriz ministerial, previu-se a possibilidade de incorporação na concessão das atividades de conservação, manutenção e operação da nova variante a ser executada pelo DNIT. Destaca-se que, para este caso, o reequilíbrio econômico-financeiro deverá ser feito com base na metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, dado não ser possível estabelecer fatores paramétricos em função de não estarem disponíveis informações precisas sobre o escopo desta intervenção.

4.17.4. Revisão das determinações contidas nos Acórdãos TCU nº 1142 e 1387/2023

4.17.4.1. Considerando o insucesso da última tentativa de leilão do presente projeto de concessão, entende-se como apropriado propor ao Tribunal de Contas da União a revisão de alguns itens de determinação contidos no Acórdão nº 1387/2023, no intuito de aumentar a atratividade do projeto, conforme detalhado a seguir.

4.17.4.2. Risco de demanda

4.17.4.3. Desta feita, o que se propõe é que não haja qualquer vinculação da aplicação do mecanismo ao índice de execução contratual, dado que uma das hipóteses de baixa performance contratual pode ser justamente a frustração de receitas em função da queda da demanda, de forma que nestes casos a compensação em favor da concessionária, conforme as métricas de compartilhamento definidas no contrato, tem o potencial de resgatar a solvência financeira do projeto, em benefício da realização dos investimentos almejados pelos usuários.

4.17.4.4. Riscos geotécnicos

4.17.4.5. Assim, o que se propõe é que o contrato dê um endereçamento objetivo às hipóteses de eventos geotécnicos extraordinários, que ensejarão a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos custos associados à recomposição dos taludes impactados por estes eventos. Trata-se da inserção, neste projeto, do mesmo modelo de alocação de risco contido nos demais projetos de concessão da 5ª Etapa, com uma diferença específica, qual seja a previsão de um *waver* de 2 anos após a assunção de rodovias para que a concessionária possa realizar seus próprios levantamentos e planejar suas intervenções. Destaca-se que a versão previamente aprovada pelo Tribunal de Contas previa a incidência deste *waver* apenas no segmento homogêneo TH-53. No entanto, considerando o perfil geológico da rodovia, considera-se como adequado estender esta previsão para todo o trecho concedido.

4.17.4.6. Redução do capital social

4.17.4.7. Sobre este aspecto, defende-se que o projeto de concessão da BR-381/MG conte com o mesmo padrão regulatório inserido nos demais contratos da 5ª Etapa, que prevê como métrica de execução acumulada para a redução do capital social o percentual de 90%. Isto porque o histórico de gestão contratual da Agência demonstra que o patamar de cumprimento de 90% das obrigações contratuais é satisfatório, além de que a imposição do atingimento de 100% do desempenho contratual em todos os anos pode levar a flutuações indesejáveis nos valores de capital social a ser mantido integralizado no projeto.

4.17.5. Aprimoramentos regulatórios propostos pela Sucon .

4.17.5.1. Vícios Construtivos

4.17.5.2. Considerando a complexidade das obras a serem executadas pela futura concessionária, propõe-se, para este projeto, que o prazo para a detecção de vícios ocultos seja estendido até o fim do prazo original de conclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias, quando posteriores ao 5º ano de concessão. Ou seja, para aqueles segmentos que tiverem obras de duplicação com conclusão prevista para o 6º ou 7º ano, por exemplo, a concessionária teria este mesmo prazo para sinalizar vícios ocultos.

4.17.5.3. Acordo Judicial para o reassentamento de famílias na faixa de domínio da BR-381/MG

4.17.5.4. Considerando a diretriz de política pública de retirada das obrigações de investimento nos Lotes 8A e 8B do DNIT, compreendidos entre os km 427 e 445 da rodovia, evidencia-se que a maior parte das obrigações de reassentamento previstas no Acordo em comento não serão mais atribuídas à futura concessionária, o que pode ensejar a necessidade de sua revisão no âmbito judicial.

4.18. **Em 13 de março de 2024**, de forma complementar, foi emitida pela área técnica Gerência de Estruturação Regulatória, NOTA TÉCNICA SEI Nº 2104/2024/GEREG/SUCON/DIR/ANTT (SEI 22269842), onde foram apresentadas as alterações realizadas no documento PER Volume I (SEI Nº 22272521), anexo à minuta de contrato de concessão, trata-se do modelo de PER da 5ª etapa nos projetos de concessão, com ajustes pontuais, no intuito de compatibilizar as premissas dos estudos às diretrizes de política pública exaradas pelo Ministérios dos Transportes e aos conceitos e parâmetros específicos da concessão da BR-381/MG.

4.18.1. Dentre os ajustes, destaca-se:

- Previsão de prazo de 24 meses para a fase de Trabalhos Iniciais e de 8 anos para a fase de Recuperação, com manutenção dos parâmetros essenciais à segurança no 12º mês;
- Adaptação dos parâmetros de desempenho de pavimento, conforme modelagem realizada pela INFRA S.A. no software de gerenciamento de pavimento HDM4;
- Escalonamento do cronograma de atendimento dos parâmetros de desempenho das demais disciplinas;
- Inclusão de excepcionalidade ao cumprimento dos parâmetros de desempenho das disciplinas tratadas nos itens 3.1.1 a 3.1.8, referente ao segmento entre os kms 422,650 e 450,540, em que os prazos só passam a valer após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias;
- Inclusão de excepcionalidade ao cumprimento do parâmetro de desempenho de atendimento pré-hospitalar (item 3.4.3.3), para Ambulância tipo C, no que se refere ao segmento entre os kms 422,650 e 450,540. Esta excepcionalidade prevê a flexibilização em 5% do percentual das ocorrências enquadradas dentro dos tempos máximos de atendimento dentro de um mês;

4.18.2. Complementarmente, e com o mesmo intuito de compatibilizar o projeto às premissas dos estudos, assim como às diretrizes de política pública, esta Sucon realizou os seguintes ajustes no documento recebido da Infra S.A.:

- Inclusão do item 3.2.6 - Obras de Melhorias para a Segurança Viária - Metodologia iRAP, com os parâmetros de desempenho e relatórios exigidos à realização das intervenções para aumento da segurança viária, conforme metodologia iRAP, em função de a modelagem ter previsto a sua implantação;
- Indicação de que as velocidades para as correções de traçado previstas constam no item 3.2.3.I do PER Volume II, sobre as quais a Concessionária deverá apresentar projeto executivo para tratamento definitivo da geometria das vias existentes;

Inclusão de excepcionalidade – de forma análoga ao realizado pela INFRA S.A. para a Ambulância tipo C – ao cumprimento dos parâmetros de desempenho de atendimento pré-hospitalar (item 3.4.3.3) – para Ambulância tipo D –, atendimento mecânico (item 3.4.3.4) e atendimento a demais incidentes (item 3.4.3.5), no que se refere ao segmento entre os kms 422,650 e 450,540. Esta excepcionalidade decorre da complexidade operacional associada ao trecho da Região Metropolitana de Belo Horizonte, que apresenta nível de serviço inadequado e previsão de obras de ampliação a serem realizadas pelo DNIT. O PER ora encaminhado prevê a flexibilização em 5% do percentual das ocorrências enquadradas dentro dos tempos máximos de atendimento dentro de um mês para ambulâncias/guinchos/demais veículos;

Transferência do Cronograma de Implantação Operacional do PER Volume I para o PER Volume II, dadas as especificidades de cada projeto, conforme modelo adotado nos projetos de 5ª etapa;

Inclusão dos Padrões de Desempenho do IFC, conforme modelo de PER 5ª etapa, cabendo reavaliação posterior do MEF, para que considere a precificação das ações necessárias ao cumprimento destes parâmetros;

Adequações pontuais no texto, já implementadas nos projetos de concessão dos lotes BNDES CN1 e CN5 (Processo SEI 50500.349053/2023-68 e Deliberação nº 33, da Diretoria Colegiada, de 08/02/2024), tais como:

item 3.4.3.6 – PPDs;

item 3.4.9 – fibra ótica no sistema de operação e segurança do túnel;

item 3.4.5.1 – solução de pavimento nas praças de pedágio;

item 3.1.3 – escopo e procedimentos de OAEs;

Adequação das menções a “pontos críticos” no item 3.1.2, que trata da Sinalização e dos Elementos de Proteção e Segurança Viária da Frente de Serviços Estruturais. Após revisão ampla do PER (SEI Nº 16081550) realizada por meio da Nota Técnica SEI Nº 13160910, optou-se por remeter os pontos críticos ao PER Volume II, onde seriam listados aqueles pontos assim identificados durante os estudos realizados na estruturação. Alternativamente, não havendo a elaboração dessa lista de pontos críticos, optou-se por utilizar o relatório de riscos iminentes e tráfego da rodovia, constante do RCR2, para definição e registro dos pontos críticos citados no PER;

Adequação de itens diversos da Frente de Serviços Estruturais e da Frente de Serviços Operacionais – tais como 3.1.7, 3.1.8, 3.4, 3.4.4.1, 3.4.11 – a fim de atender à política pública emanada pelo Ministério Supervisor, quanto à limitação de custos aplicados à PRF, conforme Ofício-Circular nº 941/2023/SNTR.

4.18.3. Ao final conclui por:

"propõe-se à SUCON o encaminhamento do presente processo de desestatização do projeto de concessão da BR-381/MG para apreciação e deliberação pela Diretoria da ANTT, e novo protocolo no Tribunal de Contas da União, objetivando a continuidade do processo de licitação."

4.19. **Em 08 de março de 2024**, foi encaminhado pela área técnica SUCON, o RELATÓRIO À DIRETORIA **SEI Nº 126/2024, (SEI22163492)**, onde são detalhadas as fases do projeto, destacado ao seu final, a importância de novo envio ao Tribunal de Contas da União, considerando as alterações promovidas em relação ao projeto original da BR-381/MG, que já tinha sido objeto de acompanhamento pelo Tribunal de Contas com a emissão do Acórdão nº 1142/2023 (SEI nº 21922104). Apresentado a seguinte proposta de encaminhamento:

4.20. **Em 11 de março de 2024**, foi emitido despacho GB-DG (SEI 22232221), com vistas a avaliação do Diretor Geral, quanto a conveniência e oportunidade de designação *ad hoc* de Diretor Relator, nos termos do permissivo insculpido no artigo 44 do Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022.

4.21. **Em 11 de março de 2024**, foi emitido despacho DG (SEI 22232411), onde o Diretor Geral, com fulcro no artigo 44 do Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022, e tendo em vista a relevância e urgência da submissão do tema à aprovação da Diretoria Colegiada, designa o Senhor Guilherme Sampaio como Relator *ad hoc* para o presente processo.

4.22. **Em 11 de março de 2024**, o processo foi distribuído para a DGS, conforme certidão de distribuição (SEI 22233240).

4.23. **Em 12 de março de 2024**, foi emitido Despacho DGS (SEI 22254487), solicitando ao Gabinete do Diretor Geral, face a notória relevância da matéria tratada nestes autos, a necessidade de apreciação desta matéria em regime de urgência pelo Colegiado, solicitando desta forma que a matéria seja incluída em pauta de Reunião Extraordinária.

4.24. **Em 12 de março de 2024**, foi emitido OFÍCIO CIRCULAR_SEI Nº 599/2024/DG-ANTT (SEI 22255483), com a convocação de reunião extraordinária da Diretoria a ser realizada no dia 14 de março de 2024, às 12h00.

4.25. **Por fim, em 13 de março de 2024**, a Procuradoria Federal junto à ANTT emitiu o PARECER Nº 00039/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 22275210), por meio do qual se posicionou favoravelmente à aprovação da proposta da SUCON e consequente submissão do processo ao TCU, conforme se extrai da respectiva conclusão, *in verbis*:

34. Diante do exposto, e sem prejuízo de que esta Procuradoria Federal seja novamente ouvida antes da efetiva publicação de novo Edital de concessão desse trecho da BR 381/MG, concluímos pela possibilidade de que a Diretoria Colegiada delibere por submeter ao Tribunal de Contas da União a proposta de ajustes propostos pela SUCON, conforme refletido nos documentos jurídicos (SEI 22189864), observadas as recomendações feitas nos parágrafos 27 e 33 acima

5. DA ANÁLISE PROCESSUAL

5.1. Inicialmente, cabe citar a Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências, dentre elas estabelece em seu capítulo V “DA LICITAÇÃO”, artigo 14:

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

5.2. Por seu turno, a Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT, estabelece nos artigos 20, 24 e 26 seus objetivos, suas atribuições gerais e específicas para o transporte rodoviário:

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

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

5.3. Diante do extenso rol de atribuições conferidas pela Lei nº 10.233, envolvendo, desde a implementação das políticas formuladas pelos órgãos competentes, a publicação dos editais e a celebração dos contratos de concessão de rodovias federais, resta pacífica a competência desta Agência para, em nome da União Federal, atuar como Poder Concedente.

5.4. Ajustes na Modelagem

5.4.1. Após diversas interações das equipes técnicas do Ministério dos Transportes, ANTT e INFRA, os estudos foram ajustados, trazendo nesta nova versão aprimoramentos importantes para que possa ter êxito em nova oferta ao mercado. Seguindo diretriz de política Pública do MT, foram suprimidos os segmentos referentes aos Lotes 8A e 8B, que ficarão a cargo do DNIT.

5.4.2. Assim, além do já indicado acerto técnico desta decisão, também restou demonstrada a sua conformidade com o ordenamento jurídico, conforme se extrai dos seguintes excertos do sobredito PARECER Nº 00039/2024/PF-ANTT/PGF/AGU, confira-se:

Execução de obras pelo DNIT

25. Quanto às demais alterações, atribuir ao DNIT a execução de obras de ampliação de capacidade e melhorias no trecho da região metropolitana de Belo Horizonte para posterior assunção - quando concluído - pela concessionária, embora não represente o cenário ideal, não é, de toda sorte, novidade dentre os contratos de concessão já firmados.

26. Com efeito, os procedimentos de (i) recebimento provisório e, posteriormente, definitivo, de obras executadas pelo Poder Público, a (ii) eventual necessidade de reequilíbrio contratual por possível inadequação de parâmetros dessas obras, e (iii) a necessidade de aditamento ao termo de arrolamento e transferência de bens para inclusão de trecho novo ao objeto da concessão, são questões já disciplinadas em contratos vigentes. O que faz a SUCON nesse momento é, tão somente, replicar esse procedimento nas cláusulas contratuais, e destacar e deslocar a repartição de obrigações para um anexo do contrato, de forma a facilitar a sua compreensão.

27. Conhecendo as dificuldades já vividas no passado, parece-nos importante que a ANTT entabule com o DNIT (o que poderia se dar também com intermediação ou mesmo imposição do Ministério dos Transportes) compromisso de que, nas contratações promovidas por aquela autarquia, sejam exigidos os mesmos parâmetros demandados nos contratos de concessão. Isso evitaria discussões no momento do recebimento das obras pela concessionária ao mesmo tempo em que reduziria sobremaneira pleitos de reequilíbrio, ou debates em torno disso, em razão da necessidade de intervenções de adequação de parâmetros, pela concessionária, em trechos de obras executadas pelo DNIT.

28. Parece-nos também fora de dúvida a possibilidade de que, embora sob gestão do DNIT, à concessionária possa ser atribuída a responsabilidade por prestar *serviços operacionais* naquele trecho (região metropolitana de Belo Horizonte). Isso porque a prestação de serviços operacionais não pressupõe a posse da rodovia; ao contrário, intervenções em pavimento de rodovia promovidas pela concessionária, por exemplo, inarredavelmente dependeriam de prévia e expressa formalização de assunção, por ela, daquele determinado trecho, para então ser tido como bem sob concessão.

29. Da mesma forma, no que se refere à variante de Santa Bárbara que, se e quando levada a cabo pelo DNIT, passará a integrar o rol de bens concedidos. Para tanto, sabendo-se da indefinição nesse momento da repercussão disso na equação contratual, faz bem a SUCON ao impor o tratamento em fluxo de caixa marginal na hipótese de sua futura assunção formal pela concessionária.

5.5. Nova Audiência Pública

5.5.1. Face urgência deste processo, sobretudo no que refere ao levantamento de inputs importantes para a modelagem, considerando ainda que embora tenham sido realizados ajustes no projeto, com a supressão do Lote 8 (que ficará a cargo do DNIT), o restante do segmento permanece com a mesma configuração que foi submetido a Audiência Pública n 07/2022, inclusive com as melhorias propostas pela população durante a sua vigência. Desta forma, o entendimento é que não houve mudanças, dentro do novo escopo da concessão, do projeto que foi apresentado a sociedade, portanto não seria necessária nova realização de Audiência Pública.

5.5.2. Nestes termos, ressalte-se, a AP 07/2022, realizada na região do empreendimento, colheu mais de 560 contribuições de melhorias e ajustes, que em sua grande maioria foram acolhidos e incorporados nesta nova versão do projeto.

5.5.3. Assim, nota-se que não se trata de hipótese de dispensa da realização de processo de participação e controle social, nos termos da Resolução nº 6020/2023, mas sim da desnecessidade da sua realização, vez que a matéria em causa já foi amplamente debatida, consoante demonstrado, no âmbito da AP 07/2022.

5.5.4. Outro não foi o entendimento lançado no precitado PARECER Nº 00039/2024. Se não, vejamos:

Desnecessidade de reabertura de PPCS

30. Por fim, vale o registro de que, à essa altura, não parece fazer sentido a (re)abertura do procedimento de participação ou controle social. Mesmo porque as modificações ora propostas, ou grande parte delas, já integravam a pretensão da Agência submetidas ao crivo social nas audiências públicas passadas, a exemplo da alocação de riscos geológicos constantes da minuta de contrato originalmente submetida ao TCU.

31. De igual forma, as inovações de 5ª Etapa já foram e vêm sendo debatidas em diversos procedimentos de participação e controle social e não representam mais qualquer surpresa, seja para o Tribunal de Contas seja para os demais *players*.

32. Não restam dúvidas de que o grande pleito e anseio da sociedade, nesse momento, é no sentido de que se façam - com urgência - melhorias naquele trecho, o que se concretizará, como é sabido, com investimentos de um futuro parceiro privado; impor formalismos desnecessários que impliquem atraso a esse procedimento, sem que se colha proveito com isso, representa agir na contramão da efetividade e eficiência que devem pautar a atuação da ANTT.

33. Sendo assim, recomendamos, de toda forma, que a Diretoria delibere sobre a inutilidade de retomar ou reabrir qualquer novo procedimento de consulta popular; não se trata de dispensa de PPCS, mas de reconhecimento de que os debates já realizados (nas AP nº 010/2019 e AP nº 07/22) foram capazes de oportunizar canal para recebimento de críticas e sugestões, e promover a transparência devida à ação da ANTT. (destaques originais)

5.6. Envio ao Tribunal de Contas da União

5.6.1. Em face da nova modelagem apresentada para o lote de concessão da BR-381/MG, com as melhorias já listadas acima, o processo deverá ser encaminhado ao TCU, para avaliação.

5.7. Do exposto, tendo em conta as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, cujos argumentos adoto, nos termos do artigo 50, I, § 1º, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, entendo presentes os requisitos para a aprovação da proposta da SUCON, de atualização da modelagem do projeto de concessão do Sistema Rodoviário BR-381/MG (Norte) – Trecho: Belo Horizonte x Governador Valadares.

6. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO por:**

1. Aprovar a revisão da metodologia de cálculo do Custo Médio Ponderado de Capital (CMPC ou WACC) deste projeto para Risco 3: CMPCr de nível CR3;
2. Aprovar a atualização da modelagem do projeto de concessão do Sistema Rodoviário BR-381/MG (Norte) – Trecho: Belo Horizonte x Governador Valadares; e,
3. Determinar o envio do processo ao Tribunal de Contas da União.

Tudo nos termos da Minuta de Deliberação (SEI 22269333), Documentos Jurídicos (SEI 22189864), PER Volume I (SEI 22272521), PER Volume II - (SEI 22187086) e MEF (SEI 22182781).

Brasília, 14 de março de 2024.

GUILHERME THEO SAMPAIO

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 14/03/2024, às 15:00, 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 **22286213** e o código CRC **584857EA**.

Referência: Processo nº 50500.048416/2024-21

SEI nº 22286213

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br