



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

**RELATORIA:** DGS

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

**NÚMERO:** 89/2023

**OBJETO:** Desestatização da Rodovia BR-040/MG do Sistema Rodoviário BR-040/MG – Trecho: Belo Horizonte/MG x Juiz de Fora/MG

**ORIGEM:** SUCON

**PROCESSO(S):** 50500.281729/2023-17

**PROPOSIÇÃO DGS:** PELA APROVAÇÃO

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

---

## 1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de proposta, formulada pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON, para aprovação do Edital de concessão do **Sistema Rodoviário BR-040/MG – Trecho: Belo Horizonte/MG x Juiz de Fora/MG**.

1.2. Importante ressaltar que os investimentos decorrentes da nova concessão, obras de ampliação de capacidade, obras de melhorias e operação rodoviária resultarão na melhoria do nível do serviço ofertado, assegurando maior fluidez, segurança aos usuários do segmento rodoviário e menor custo operacional. Impactando favoravelmente da diminuição do custo logístico.

1.3. Ressalta-se ainda que as minutas de Edital, Contrato, o Programa de Exploração da Rodovia e os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para concessão do **Sistema Rodoviário BR-040/MG** foram submetidos a minucioso processo de participação social (**Audiência Pública nº 007/2021**), bem como ao exercício de controle prévio com o exame do processo de concessão promovido pelo **Tribunal de Contas da União (Acórdão n. 752/2023 – TCU – Plenário - SEI nº 18473783 e Acórdão n. 2208/2023 – TCU – Plenário - SEI nº 19999653)**.

1.4. Além disso, registra-se o exame jurídico promovido pela Procuradoria Federal junto à ANTT, previamente à presente submissão à Diretoria Colegiada (**PARECER n. 00296/2023/PF-ANTT/PGF/AGU - SEI nº 20363311 e DESPACHO n. 18619/2023/PF-ANTT/PGF/AGU - SEI nº 20363342**).

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

## 2. DOS FATOS

O presente versa sobre proposta de concessão do sistema rodoviário denominado BR-040/MG, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-356 (A), no município de Belo Horizonte/MG e o entroncamento com a antiga Estrada União Indústria (B. Triunfo), no município de Juiz de Fora/MG, conforme detalhamento abaixo:



2.1. O projeto de concessão original das rodovias **BR-040/MG/RJ** e **BR-495/RJ** foi qualificado na 2ª Reunião do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) por meio da **Resolução nº 10, de 07/03/2017, convertida no Decreto nº 9.059, de 25/05/2017**. Posteriormente, o projeto foi incluído no Plano Nacional de Desestatização (PND) por meio da **Resolução nº 52, de 08/05/2019**.

As seções da malha rodoviária incluídas foram:

Rodovia **BR-040/MG**, com 287,40 km de extensão, começando no km 544,0 - entroncamento **BR-356(A) (P/Belo Horizonte)** e terminando no km 831,40 - Div **MG/RJ**;

Rodovia **BR-040/RJ**, com 125,20 km de extensão, começando na Div **MG/RJ** e terminando no km 125,20 - Entr. **BR-116(B)/101(A)** (trevo das Missões);

**BR-040/RJ** - Variante, com 38,30 km de extensão, começando na Entr. **BR-040(FNM)** (Entr. Pista Direta) e terminando na Entr. **BR-040** (Ponte S/ Rio da Cidade);

Rodovia **BR-495/RJ**, com 31,10 km de extensão, começando no km 3,40 - Entr. Estrada Francisco Smolka e terminando no km 34,50 - Entr. **BR-040** (Itaipava).

2.2. Após o recebimento dos estudos estruturados pela EPL (atual Infra S. A.) e o IFC, a ANTT procedeu com a realização de Processo de Participação e Controle Social (PPCS), fundamentado no art. 8º da Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017.

2.3. No âmbito da **Audiência Pública nº 07/2021**, conduzida por esta Agência reguladora, foram realizadas sessões públicas de forma híbrida (presencial e por videoconferência) em Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ, nas datas de 10, 13, 15 e 17 de dezembro de 2021, tendo sido recebidas 419 (quatrocentos e dezenove) contribuições válidas. O **Relatório Final contendo as respostas às contribuições recebidas foi publicado pela ANTT no dia 13/09/2022**. Após a consolidação do relatório final, o projeto foi submetido ao crivo da Corte de Contas, gerando o número de processo **TC 008.508/2020-8**, instaurado pelo TCU com o objetivo de acompanhar e auditar o projeto de desestatização da **Rodovia BR-040/MG/RJ**, bem como o processo de relicitação da **Rodovia BR-040/DF/GO/MG (Trecho Brasília - Juiz de Fora)**.

2.4. Após várias diligências emanadas pelo TCU, foi prolatado o **Acórdão nº 752/2023-TCU-Plenário, datado de 19 de abril de 2023, processo TC 008.508/2020-8 (SEI18473783)**, no qual se verifica a regularidade dos atos praticados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. Referido Acórdão foi objeto de pedido de reexame interposto pela ANTT e de embargos de declaração pela ABCR, aquele ainda pendente de análise.

2.5. A partir da publicação do Acórdão, a área técnica da Agência passou a trabalhar nos ajustes da documentação técnica e jurídica que compõe o projeto, de forma a preparar o processo para submissão final à Diretoria Colegiada e consequente abertura do Edital de concessão.

2.6. No entanto, a despeito do prazo legal para conclusão do processo de relicitação do trecho rodoviário hoje operado pela concessionária Via040, ao longo dos últimos meses, o **Ministério dos Transportes instou a Infra S. A. e a ANTT a apresentarem subsídios quanto aos impactos de eventual cisão do trecho rodoviário da BR-040/495/MG/RJ**.

2.7. A avaliação efetuada pelo órgão supervisor, após alguns meses, resultou no **Ofício nº 953/2023/SNTR de 17/08/2023 (SEI nº18473753)**. Por meio do referido expediente, a Secretaria

Nacional de Transportes Terrestres **determinou a cisão do projeto de concessão em dois editais distintos, um contendo o trecho de Belo Horizonte/MG a Juiz de Fora/MG, e outro o trecho entre Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ.**

2.8. Ató contínuo, no dia **18/08/2023**, a **Infra S. A.** apresentou à ANTT, por e-mail, o estudo do lote de concessão da BR-040/MG, segmento compreendido entre Belo Horizonte/MG e Juiz de Fora/MG e o protocolo, via SEI, foi recebido pela SUCON em **21/08/2023** (SEI nº 18573870).

2.9. A ANTT respondeu, em **23/08/2023** ao ofício das diretrizes enviadas pelo **Ministério dos Transportes** (SEI nº18559300), após manifestação da SUCON acerca das diretrizes enviadas na mesma data à **Diretoria da ANTT** (SEI nº18559284), apontando demais condicionantes cujo atendimento seria necessário, além da atualização dos EVTEAs solicitada. A **SNTR/MT** (SEI18631067), em **28/08/2023**, apontou as medidas que estava adotando para dar andamento às demais condicionantes para fins de instrução processual.

2.10. Ainda em **28/08/2023**, a ANTT apontou à **Infra S.A.** com cópia à **SNTR/MT** (SEI nº 18631172), a necessidade de nova atualização dos estudos enviados na semana anterior. E em **29/08/2023**, a **Infra S.A.** respondeu (SEI nº18631250) ao ofício, encaminhando as atualizações, com **Nota Técnica** (SEI nº 18631312) e seus anexos (SEI nº 18631395).

2.11. Na sequência, em **01/09/23**, foi acostado aos autos a **NOTA TÉCNICA CONJUNTA 13/2023/GEMEF/GEREG/SUCON** (SBB627308), detalhando as alterações realizadas na modelagem econômico-financeira, no Programa de Exploração de Rodovias e nos documentos jurídicos do projeto de concessão da BR-040/495/MG/RJ, bem como no Plano de Outorga.

2.12. Em **06/09/2023**, a ANTT encaminhou ao **Ministério dos Transportes**, o novo **Plano de Outorga** (SEI nº18674575), referente a alterações realizadas na modelagem econômico-financeira, no Programa de Exploração de Rodovias e nos documentos jurídicos do projeto de concessão do Sistema Rodoviário BR-040/MG – Trecho: Belo Horizonte/MG x Juiz de Fora/MG.

2.13. Na mesma data, foi aprovado pelo Ministério dos transportes o novo **Plano de Outorga, por meio da Portaria MT 880** (SEI 18772606).

2.14. Na sequência a ANTT em conformidade com a Instrução Normativa nº 81, de 20 de junho de 2018, que dispõe sobre a fiscalização dos processos de desestatização, a ANTT encaminhou ao Tribunal de Contas da União por meio do **OFÍCIO SEI N° 29752/2023/DG-ANTT** (SEI18772793), os documentos atualizados para análise daquele tribunal.

2.15. Em **23 de outubro de 2023**, foi publicado no Diário Oficial da União, N° 201, Seção 1, **Resolução CPPI N 285, de 10 de outubro de 2023** (SEI19749139), aprovando em seu Art. 1° em caráter “ad referendum”:

“Art. 1° Aprovar a concessão comum como modalidade operacional para a desestatização de empreendimento público federal de exploração de infraestrutura e prestação de serviços rodoviários no âmbito das Rodovias BR-040/495/MG/RJ, no trecho entre Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ.”

2.16. Em **01 de novembro de 2023**, foi realizada a seção no Plenário do Tribunal de Contas da União, Processo nº TC 033.082/2023-5, onde foi emitido o **ACÓRDÃO N° 2208/2023 – TCU – Plenário** (SEI 19999653), com algumas determinações e recomendações de ajustes no projeto.

#### DA ANÁLISE DO TCU

2.17. Outra relevante etapa, e cujo prazo de duração é também bastante extenso, refere-se à análise por parte do Tribunal de contas da União - TCU. A esse respeito, menciona-se que aquela Corte de Contas emitiu o **Acórdão nº 752/2023 – TCU – Plenário, datado de 19 de abril de 2023, processo TC 008.508/2020-8**. O voto do Exmo. Ministro Relator, ao abordar de maneira bem superficial a possibilidade de cisão do lote, assim se posicionou quanto aos procedimentos a serem observados:

253. Em comunicado acostado às peças 495 e 496 em 15/4, Nacional de Transportes Terrestres apontou a possibilidade de reduzir o escopo da futura concessão da BR-040.

(...)

257. Por fim, uma futura redução do escopo contratual poderá ser analisada pela Agência Reguladora e posteriormente pelo TCU, observada a IN 81/2018, tendo por base os entendimentos agora firmados pela Corte, de modo a tornar o processo mais célere e atender ao interesse público que conduz todo processo de desestatização. Certamente, a apreciação deste processo no exato escopo em que atualmente delineado, permitirá que a futura avaliação aproveite diretrizes e parâmetros ora analisados, o que resultará em celeridade e eficiência para todo o trâmite processual.

2.18. Assim, evidencia-se o entendimento daquele órgão de controle quanto à necessidade de nova análise dos novos projetos decorrentes de eventual cisão, não obstante haver sinalização de que esta avaliação poderá ocorrer de forma mais célere.

2.19. Após o ajuste na configuração do Lote, solicitada pelo Ministério dos Transportes, **Ofício nº 953/2023/SNTR de 17/08/2023** (SEI nº18473753), o projeto foi ajustado pela **INFRA S.A.** e novamente remetido a análise do egrégio tribunal, por meio do **OFÍCIO SEI N° 29752/2023/DG-ANTT de 06/09/2023** (SEI 18772793).

2.20. Desta forma, em **01/11/2023**, foi emitido o novo acórdão **N° 2208/2023 – TCU – Plenário** (SEI 19999653), onde o tribunal decidiu por:

#### Determinar à ANTT:

9.1.1 proceda a análise dos estudos e das minutas do futuro certame, realizando os exames pormenorizados usualmente executados em projetos similares, tais como os enumerados a seguir:

9.1.1.2. a validação dos custos do projeto a ser licitado, por meio de tabela Sicro e de sistemas de custos de referência oficiais afins;



apresentados no cadastro: Levantamento Visual Contínuo (LVC), aerolevantamentos, DNIT 005/2003-TER (Defeitos nos pavimentos flexíveis e semirrígidos), DNIT 006/2003-PRO (Avaliação objetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos), DNER PRO 182/94 (Medição da irregularidade de superfície de pavimento com sistemas integradores IPR/USP e Maysmeter), DNER PRO 273/96 (Determinação das deflexões utilizando o deflectômetro de impacto tipo *Falling Weight Deflectometer* – FWD) - a fim de realizar uma análise qualitativa da aderência do cadastro com as premissas exigidas no Programa de Exploração da Rodovia – PER. Os documentos informados pela Infra se mostram suficientes para a análise das fases contidas na concessão (Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção) e estão compatíveis com a Modelagem Econômico-Financeira – MEF.”

**9.1.1.5. o exame da planilha de retro análise das velocidades diretrizes e consequentes correções de traçado;**

“Conforme informado pela Infra S.A., as velocidades diretrizes, descritas para cada segmento no item “3.2.4 Parâmetros Técnicos” do PER Anexo, foram definidas observando os normativos do DNIT. A partir do arquivo de retro análise das velocidades diretrizes se extrai também o quantitativo das Obras de Correções de Traçado e Iluminação de Curvas Côncavas, contidos no item 3.2.2 Obras de Melhoria do PER Anexo. As premissas adotadas para a elaboração da retro análise estão em conformidade com o que está previsto no item 3.2.9.1, subitem “d. Velocidades diretrizes” do PER Base.”

**9.1.1.6. a avaliação das saídas de HDM-4 para validação dos ciclos de manutenção e recuperação do pavimento;**

“Em análise realizada após o Acórdão nº 2208/2023 – TCU – Plenário, foi verificado que na modelagem do HDM-4, o estudo contemplou os principais parâmetros de desempenho do PER Base, contidos no quadro 3.1.1 Pavimentos. As premissas adotadas como inputs no software devem ser os mesmos parâmetros exigidos no PER. Foi verificado também que os ciclos de manutenção estão em conformidade com a modelagem econômico-financeira – MEF. As soluções adotadas pela Infra S.A. tiveram como base o cadastro da rodovia e para a fase de Recuperação foram indicadas as soluções de fresagem com recomposição de CBUQ e restauração. Para a fase de Manutenção foi indicada basicamente a solução de fresagem com recomposição de CBUQ. Estas soluções estas compatíveis para o nível de detalhamento utilizado em EVTEA.”

**9.1.1.7. a validação da modelagem econômica, por meio de análise pormenorizada da Planilha Modelo Econômico-Financeiro;**

“Conforme consignado na Nota Técnica nº 99/2023/SUOD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, a elaboração da modelagem econômico-financeira levou em conta todas as premissas estabelecidas em projetos anteriores e as diretrizes das políticas públicas conforme definidas pelo Ministério dos Transportes, incorporando inputs e procedimentos específicos para a seção em análise. Após receber os estudos da estruturadora, a Gerência de Modelagem Econômico-Financeira-GEMEF da SUCON não identificou nenhuma inconformidade no arquivo consolidado da modelagem econômico financeira-MEF (231116\_C2132\_MEF\_BR040\_JFBH - InfraSA. RevTCU.xlsx - SEI 20379286).”

**9.1.1.8. o exame da base cartográfica para verificação dos mapeamentos georreferenciados a fim de analisar as unidades de conservação próximas a faixa de domínio;**

“Conforme Nota Técnica nº 99/2023/SUOD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, foram efetuados refinamentos nos cadernos que integram os estudos sociais e ambientais, visando corrigir imprecisões identificadas durante a análise subsequente ao envio ao TCU”

**9.1.1.9. o saneamento da Planilha Modelo Econômico-Financeiro, de forma que ela contenha todas as informações necessárias e suficientes para o entendimento dos cálculos do projeto de concessão que será licitado, conforme o disposto no art. 3º da IN TCU 81/2018;**

“Conforme informado pelo estruturador do projeto, por meio da Nota Técnica Nº 99/2023/SUOD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, a modelagem econômico-financeira contém todas as informações necessárias e suficientes para que o estudo, a nível de EVTEA, produza os cálculos do projeto de concessão que será licitado via modelo de leilão.”

**9.1.1.10. a análise da documentação jurídica envolvida no certame;**

“a área técnico-regulatória havia feito análise minuciosa após encaminhamento ao TCU”

**9.1.2 viabilize a análise jurídica da documentação afeta ao certame pela Procuradoria Federal junto à ANTT;**

“Em atendimento à determinação de item 9.1.2, o processo foi encaminhado à Procuradoria Federal em paralelo às análises da área técnica e da Infra S.A., para que pudesse se debruçar sobre o conteúdo que foi encaminhado ao TCU, para análise em tempo razoável. Assim, foi exarado o Parecer nº 00296/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, emanado da Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – SEDE (PF-ANTT), que trata da análise efetuada acerca das minutas dos documentos jurídicos pertinentes ao processo licitatório de concessão da infraestrutura rodoviária da BR-040/MG, compreendendo o trecho entre Belo Horizonte/MG e Juiz de Fora/MG. Os referidos documentos compreendem o Edital e seus anexos, bem como o contrato e seus anexos.”

**9.1.3 corrija as composições de custos unitários apontadas no Relatório dessa deliberação, de forma a adequá-las ao Sicro, nos termos da seção II.2 do voto condutor;**

“Em atendimento à determinação 9.1.3, a Nota Técnica nº 99/2023/SUOD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA 20572112, de 16/11/2023, foi encaminhada contendo arquivo com cálculo detalhado de todas as composições do SICRO que embasaram os valores das composições está sendo entregue juntamente à modelagem econômico-financeira (planilha denominada SICRO-MG-JUL-23 7765012). Ainda, com intuito de manter a aderência do estudo ao mercado, a data-base foi atualizada conforme referência SICRO mais recente, de julho de 2023.”

**9.1.4 adequa as larguras das plataformas das seções de pista a serem construídas, de modo a levar em conta a infraestrutura já disponível, nos termos da seção II.2 do voto condutor;**

“A solução usualmente adotada nos estudos elaborados pela INFRA S.A., estruturadora do projeto, considera o não aproveitamento da seção existente, sendo precificada a implantação de seção nova para as correções de traçado, devido ao baixo nível de detalhamento do estudo. Ademais, a

premissa adotada, a qual mitiga uma possível subestimativa do valor da intervenção, visa a não desincentivar financeiramente o concessionário à execução da melhor solução possível, considerando se tratar de intervenção que envolve diretamente a segurança do usuário."

**9.1.5 recalcule o valor do excedente tarifário e, conseqüentemente, do montante a ser ressarcido à atual operadora da BR-040/DF/GO/MG, considerando que a atual concessionária o receberá, para além da data originalmente prevista, no terceiro termo aditivo ao contrato de concessão, nos termos da seção II.3 do voto condutor;**

"Portanto, a determinação de item 9.1.5 está atendida, já que os valores foram atualizados conforme determinado. Como a previsão é de que no momento de troca de concessionárias o valor esteja negativo para a concessionária atual, não haverá previsão de recursos no MEF e no Edital a ser ressarcido à atual operadora."

## RECOMENDAÇÃO

**9.2 recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a conveniência e a oportunidade de estabelecer metas para os Trabalhos Iniciais em prazos inferiores a nove meses, com vistas a prover uma melhoria mais célere das condições de segurança da rodovia, nos termos da seção III.2 do voto condutor;**

Embora possa fazer sentido, por se tratar de trecho com concessão existente, operado pela Concessionária BR-040 S. A. ("Via 040"), essa antecipação pode gerar riscos à atratividade de novos players. Para o adequado atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos no PER no prazo de 12 meses, a concessionária deverá, além de realizar uma avaliação de todo o trecho, elaborar planejamentos de intervenções, contratação, aprovação de projetos, que podem dificultar o seu efetivo cumprimento.

## DEMAIS ALTERAÇÕES DOS DOCUMENTOS JURÍDICOS

"As alterações promovidas nos documentos jurídicos após protocolo no TCU (em 6/9/2023) foram expostas dentro das determinações de revisão dos documentos pelo TCU e da análise aprofundada feita pela Procuradoria Federal."

## DAS ALTERAÇÕES NO PROJETO

"Após o envio deste lote para o Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério dos Transportes emitiu OFÍCIO N° 1120/2023/SNTR, de 14/09/2023, por meio do qual solicita o aumento do percentual de reclassificação tarifária, a redução de verbas obrigatórias, a exclusão de investimentos decorrentes do Wireless, IRAP, PRF e RDT e a redução do percentual de recursos vinculados, conforme transcrito abaixo:

1. Refiro-me ao OFÍCIO N° 953/2023/SNTR (7454110), que solicitou a separação dos estudos técnicos para a concessão da BR-040/495/MG/RJ, considerando as condicionantes de antecipação de obras e manutenção de cronograma, além de inexistência de alterações dos projetos além da divisão do objeto e da antecipação das mencionadas obras.
2. No que se refere aos estudos técnicos para a concessão da BR-040/495/MG/RJ (Rio-BH), considerando após a atualização da data-base e da TIR e o resultado de novas simulações apresentadas na data de hoje, por meio de reunião, reiteramos a solicitação para o envio urgente do projeto, considerando as diretrizes estabelecidas no OFÍCIO N° 953/2023/SNTR.
3. Adicionalmente, com o objetivo de reduzir o patamar tarifário, com base nas tarifas de face atualmente vigentes no estado, solicitamos o aumento do percentual de reclassificação tarifária, que permitirá maior incentivo para a execução da obra da nova subida da serra, a redução de verbas obrigatórias, a exclusão de investimentos decorrentes do WI-FI, IRAP, PRF e RDT e a redução do percentual de recursos vinculados. 2. 3.

Em que pese o Ofício citar os "estudos técnicos para a concessão da BR-040/495/MG/RJ (Rio-BH)", considerando a data do documento e a menção que é feita ao resultado de novas simulações apresentadas na data do ofício, entende-se que as alterações adicionais, contidas no terceiro parágrafo, restringem-se ao lote Rio-JF. Portanto, as alterações não foram incluídas no projeto deste lote entre Belo Horizonte/BH e Juiz de Fora/MG."

Por fim, cabe informar que além das alterações realizadas no projeto para atender as determinações contidas no Acórdão N. 2208/2023-TCU-Plenário, foram feitos alguns ajustes nos estudos para corrigir pequenas inconsistências encontradas, conforme a Nota Técnica n° 99/2023/SUROD-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI 7763394):BSO+SAU: A nomenclatura de todas as bases operacionais passou a ser: BSO+SAU, conforme adotado por esta Agência. Assim como a precificação foi ajustada para refletir essa unificação;

ITS: Foi realizada a inclusão dos totens de autoatendimento, conforme solicitado por esta Agência durante o processo de validação do estudo em questão;

BSO: Durante análise, verificou-se que a BSO do km 748,12 estava detalhada na modelagem como existente, porém tratava-se de uma Base Operacional provisória. Diante dessa situação, foi realizado o ajuste de "melhoria" para "implantação".

## MUDANÇAS REALIZADAS NO PER BASE E ANEXO - COMPARADO À VERSÃO ENVIADA AO TCU

De acordo com melhorias realizadas em estudos anteriores, como exemplo da PR Vias, BR-381 / MG e BR-040/ RJ / MG-Rio / JF, foram realizadas modificações no PER Base da BR-040 / MG-JF / BH de novembro de 2023, se comparada com a versão do PER Base encaminhado ao Tribunal em 05 de setembro de 2023, conforme detalhamento na NOTA TÉCNICA CONJUNTA N° N° 10/2023/GEREG/GEMEF/SUCON/DIR-ANTT (SEI 20375374).

Ao final a área técnica conclui por (grifos nossos):

"Desse modo, as alterações necessárias foram demonstradas, alterando-se aquilo que pertence a cada trecho cindido e promovendo as adequações necessárias à viabilidade de cada projeto em apartado, ao passo em que a análise mais célere restou aderente ao voto do ministro relator em Acórdão n° 752/2023 - TCU - Plenário, parágrafo 257.

Por fim, analisado o projeto conforme orientação da Corte de Contas e solucionadas as demandas proferidas no Acórdão n° 2208/2023-TCU-Plenário, ao passo em que foram expostos os pontos de melhorias pelos quais passaram os documentos relativos à outorga de concessão do sistema Rodoviário da BR-040/MG,encaminha-se à Diretoria para que remeta à Procuradoria Federal junto à ANTT (PF), para análise jurídica final dos documentos aqui encaminhados."

2.27. Em 22 de novembro de 2023, foi encaminhado pela SUCON/ANTT, RELATÓRIO À DIRETORIA SEI N° 587/2023 (SE0298209), com a proposta aprovação do Edital de Concessão, referente à rodovia BR-040/MG compreendido pelo trecho entre o entroncamento com a BR-356/MG(A) (p/ Belo Horizonte) até o início da interseção de entroncamento com a Antiga União e Indústria (B. Triunfo) com extensão total de 231,726 km.

Ao final apresenta a seguinte proposta de encaminhamento:

“Diante dos fatos aqui expostos, encaminhamos o processo, bem como o Aviso de Publicação de Edital (SEI n°20299503), a minuta de Deliberação (SEI n°20299467) e a Portaria com os integrantes da Comissão de Outorga indicados por esta SUCON (SEI n20299415), em conformidade com o estabelecido no artigo 30 da Resolução n° 5.976/2022.

Deste modo, propõe-se à deliberação da Diretoria Colegiada pela aprovação da publicação do edital de concessão do sistema rodoviário da BR-040/MG, entre as cidades de Belo Horizonte e Juiz de Fora.”

2.28. No dia 17 de novembro de 2023 a SUCON/ANTT, enviou para a Assessoria Administrativa e de Apoio, Despacho (SEI20299755), para deliberação da Diretoria Colegiada acerca da publicação do Edital para concessão do sistema rodoviário da BR-040/MG, compreendido pelo trecho entre o entroncamento com a BR-356/MG(A) (p/ Belo Horizonte) até o início da interseção de entroncamento com a Antiga União e Indústria (B. Triunfo) com extensão total de 231,726 km.

A área técnica ressalta ainda em seu despacho:

“Atentando-se ao OFÍCIO SEI N° 37216/2023/DG-ANTT (SEI 20246371), indicamos que o processo seja designado, ad hoc, à Diretoria Guilherme Sampaio - DGS para a apreciação e posterior voto.

Considerando o OFÍCIO N° 1448/2023/SNTR (SEI 20199278), pelo qual a Secretaria Nacional de Transportes Rodoviários do Ministério dos Transportes solicita a publicação do edital relacionado ao processo em tela no dia 24/11/2023, solicitamos urgência na inclusão do processo em tela à deliberação para a Reunião de Diretoria do dia 23/11/2023.”

2.29. Por fim, o processo foi distribuído para este Diretor em 17 de novembro de 2023, vez que designado Relator ad hoc pelo Diretor-Geral, com fulcro no artigo 44 do Regimento Interno, conforme registrado no DESPACHO DG (SE20312586) e reproduzido na Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI 20314935).

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Inicialmente, cabe citar a Lei n° 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.

3.2. Cabe citar, ainda, a Lei n° 10.233/2001, que criou a ANTT, estabelece nos artigos 20, 24 e 26 seus objetivos, suas atribuições gerais e específicas para o transporte rodoviário.

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

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

3.3. Diante do extenso rol de atribuições conferidas pela Lei n° 10.233, envolvendo, desde a implementação das políticas formuladas pelos órgãos competentes, a publicação dos editais e celebração dos contratos de concessão de rodovias federais, resta pacífica a competência desta Agência para, em nome da União Federal, atuar como Poder Concedente.

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

3.5. Quanto à importância do presente empreendimento, importante ressaltar que **Plano de Outorga foi aprovado pelo Ministério dos Transportes, conforme Portaria N° 880, de 06 de setembro de 2023 (SEI 18772606)**.

3.6. Importante destacar ainda a **Resolução do Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos CPPI N 285, de 10 de outubro de 2023 (SEI 19749139)**, que em seu Art. 3;

Art. 3º Aprovar a concessão comum como modalidade operacional para a desestatização de empreendimento público federal de exploração de infraestrutura e prestação de serviços rodoviários no âmbito da **Rodovia BR-040/MG, no trecho entre Belo Horizonte/MG e Juiz de Fora/MG**.

3.7. Conforme nova configuração dos estudos, estão previstos investimentos de aproximadamente 5,22 bilhões de reais (CAPEX), bem como dispêndios a título de despesas operacionais de 3,77 bilhões de reais (OPEX) durante os 30 anos de concessão, com o potencial de geração de 45.740 empregos diretos e indiretos.

3.8. Assim, a partir da execução deste projeto, pretende-se modernizar o eixo rodoviário envolvido, reduzindo-se, por conseguinte, os custos de transporte e o tempo de viagem entre as regiões limdeiras a esta concessão.

3.9. Ainda, busca-se ampliar a escala de investimentos privados em infraestrutura, bem como melhorar a manutenção de trecho concessionado, com a consequente melhoria do conforto de tráfego para os usuários. Com a concessão, pretende-se modernizar a via, garantir uma logística eficiente por meio da integração da malha, reduzir custos, ampliar a capacidade de transporte e aumentar a competitividade do país.

3.10. Além disso, pretende-se dotar o sistema rodoviário com inovações tecnológicas e mecanismos que tragam eficiência para o sistema de cobrança de pedágio. Também serão efetuadas melhorias na segurança viária com a implantação da metodologia **iRAP (International Road Assessment Programme ou Programa Internacional de Avaliação de Vias Rodoviárias)** visando um aumento no padrão de segurança das rodovias.

3.11. Noutro giro, mencione-se que foi utilizada a aplicação do **Desconto para Usuários Frequentes (DUF) na concessão da BR-040/MG**. O principal objetivo do modelo DUF é o de minimizar o impacto da introdução de tarifas de pedágio nos custos totais de transporte de pessoas que precisam utilizar a rodovia para a realização de deslocamentos frequentes, que usualmente ocorrem entre municípios próximos.

3.12. Por fim, cabe observar que o **Plano de outorga acostado aos autos observou os ditames da Portaria n° 961, de 24 de novembro de 2017, conforme atestado pelo Superintendente de Concessão da Infraestrutura no RELATÓRIO À DIRETORIA N° 429/2023 (SEI 18453411)**, confira-se:

61. O Plano de Outorga foi elaborado (SEI 18674575), em conformidade com a Portaria n° 961, de 24 de novembro de 2017, que estabelece a política de outorga e os procedimentos relativos à estruturação de projetos de parceria, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal.

3.13. Dessa forma, o processo encontra-se com as recomendações apontadas pela PF-ANTT devidamente tratadas conforme exposto no **Relatório à Diretoria SEI N° 146/2023 (SEI n° 16298327)**.

#### **4. RECOMENDAÇÕES DE APRIMORAMENTOS PARA OS PROCESSOS DE DESESTATIZAÇÃO**

##### **4.1. Possibilidade de ofertar ao Mercado, concessões de menor envergadura, de forma a possibilitar maior participação e concorrência**

4.1.1. Nesta linha de promoção e ampliação da concorrência à novos entrantes, linha inclusive defendida pelo TCU, recomendamos que sejam estudados projetos com CAPEX menores dos que são atualmente ofertados, na casa de R\$ 5 Bilhões, que acabam por restringir a participação a grandes grupos investidores, empreiteiras, players que atualmente já estão alavancados com outros projetos e por vezes declinam de participar dos nossos Leilões.

4.1.2. Desta forma, com o objetivo de trazer mais competição de novos players, nacionais e internacionais, resguardadas as necessidades de capacidade técnica das empresas, recomendamos que sejam ofertados ao mercado projetos com CAPEX menores, com valores mais viáveis de captação junto a acionistas, financiadores, fundos de debentures dentre outros.

4.1.3. Tal medida seria possível pela diminuição dos lotes (extensão) ofertada, bem como simplificação da necessidade de obras de ampliação de capacidade e melhorias necessárias. Outra vertente seria a possibilidade de aporte nos projetos de forma a diminuir a necessidade de aplicação de CAPEX tão robustos sob responsabilidade somente do ente privado.

##### **4.2. Diferença de versões dos Estudos nas fases Pré e Pós análise do TCU**

4.2.1. Os prazos reduzidos pactuados para os processos de Desestatização, tem obrigado as estruturadoras e projetistas a entregarem os EVTEAs ainda em fase preliminar à ANTT para envio ao TCU, ainda de forma incompleta, para que os prazos sejam cumpridos. Após o protocolo no TCU, a estruturadora segue trabalhando no projeto que por diversas vezes é atualizado e diversos itens da

modelagem são ajustados, inclusive premissas técnicas, o que gera impacto direto no cronograma de obras e tarifas.

4.2.2. Desta forma, acaba por criar um problema, que é o descasamento entre; 1-Versão protocoladas no TCU e 2-Versão entregue ao final do processo a ANTT para montagem do Edital (quando da emissão do acórdão).

4.2.3. Estas diferenças acabam por gerar desgastes entre as instituições exigindo uma energia muito grande dos gestores da ANTT, para buscar explicar os ajustes pós acórdão a equipe de auditores, para evitar novo prazo de análise e ainda mais prejuízo aos processos.

4.2.4. Seria de bom grado que as estruturadoras tivessem o prazo necessário para montarem os EVTEAs e os mesmos fossem submetidos ao controle de forma muito madura, sendo necessário apenas ajustes pontuais, naturais da evolução e maturação dos projetos.

#### 4.3. **Responsabilidade solidária das Estruturadoras quanto a qualidade dos Estudos de Concessão**

4.3.1. A ANTT por conta de previsão regimental, acaba por ser responsabilizada junto aos órgãos de controle no que tange a “qualidade” dos projetos de desestatização.

4.3.2. Ocorre que na maioria das vezes não tem gerência nenhuma sobre as estruturadoras que acabam por seguir diretrizes ministeriais, considerando a sua posição de implementador da política pública.

4.3.3. Desta forma, considerando que a agência apenas recepciona estes estudos, é muito importante que fosse normatizada a responsabilidade solidaria das estruturadoras, inclusive possibilitando que as mesmas fossem acionadas diretamente por órgãos de controle a responderem sobre eventuais necessidades de ajustes em seus estudos, isentando à ANTT desta responsabilidade e encargo que atualmente oneram sobremaneira as equipes técnicas, já reduzidas e com tamanha carga de trabalho.

### 5. **DOS AJUSTES TÉCNICOS**

5.1. **Ciclo de Obras** - Considerando a manifestação de Players do mercado sobre a concentração de investimentos em um único ciclo de obras, solicito que seja avaliado um cronograma de obras mais alongado, desde que sejam seguidas as necessidades técnicas principalmente no que tange a segurança viária e níveis de serviço. Este ajuste tem o objetivo de possibilitar a alavancagem cíclica dos investimentos, trazendo segurança econômica aos players e investidores.

5.2. **Cronograma de Obras conforme Nível de Serviço** - No que tange ao Cronograma de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, solicito a área técnica inclusive com base em manifestações recentes do mercado, bem como usuários locais, associações e parlamentares, que seja avaliada a possibilidade de adiantamento das obras na saída de Belo Horizonte, inicialmente previstas para ter início no ano 5 da concessão, face ao alto tráfego do segmento e grande índice de sinistros.

5.3. **Contrato Aporte no Projeto** - Inserir no Contrato cláusula que possibilite o aporte de entes externos de natureza pública ou privada, como o objetivo de tornar possível via incremento de recursos nos projetos, o adiantamento de obras em caso de necessidade e interesse local.

5.4. **Sinergia Operacional em Corredores Rodoviários** - Projetos de desestatização que façam parte de um segmento linear, corredores de ligação, devem na medida do possível manter sinergia na oferta de serviços operacionais aos usuários.

Este ajuste tem o objetivo de proporcionar segurança aos usuários das rodovias, quanto manutenção de oferta de

### 6. **DO PROCESSO DE GOVERNANÇA REGULATÓRIA**

6.1. Conforme relatado, foram acostados aos autos diversos ofícios expedidos pela SNTR que, em resumo, ensejaram mudanças no escopo do projeto, sem oferecimento de lapso temporal suficiente para a promoção da detalhada análise técnica exigível na espécie, vez que indicados prazos não realistas para tanto, o que inclusive ensejou apontamentos neste sentido da SUCON e da PF-ANTT, que foram objeto de registro quando da apreciação da matéria pelo Tribunal de Contas da União.

6.2. Com efeito, no voto proferido nos autos do TC 033.082/2023-5, do que resultou o Acórdão nº 2208/2023, o Relator, Ministro Jorge Oliveira, deixou registrado o seguinte:

32. Conforme exposto, o Ministério dos Transportes separou em dois lotes a Concessão da BR-040/495/MG/RJ que seria anteriormente licitada. A alteração do planejamento foi comunicada à Agência Reguladora por meio do Ofício 953/2023/SNRT, no qual consta o seguinte (peça 24, p. 2):

“19. Assim, solicita-se a separação dos estudos técnicos para a concessão da BR-040/495/MG/RJ, desde que sejam antecipados os cronogramas das obras da Serra e da região metropolitana de Belo Horizonte e desde que mantido o cronograma previsto do projeto original (Rio-BH), com a publicação dos dois editais de licitação (RJ e MG) ainda no ano de 2023 e a realização de pelo menos um leilão de concessão neste mesmo ano. Para tanto, desde que atendida a legislação, poderão ser flexibilizados os prazos entre a

publicação do Edital e a realização do Leilão.

21. Neste sentido, é imprescindível que não ocorra alterações dos projetos além da divisão do objeto e da antecipação das mencionadas obras.

23. Por fim, faz-se necessário a atualização urgente dos estudos técnicos separados pela INFRA S.A e posterior encaminhamento à ANTT para o prosseguimento das demais etapas de estruturação, considerando o disposto no presente documento.

25. Ainda, é necessária a submissão célere pela ANTT dos planos de outorga para os novos trechos para aprovação do Ministério dos Transportes, conforme disposto no §1º do Art. 12 da Portaria nº 1.061, de 15 de agosto de 2022, além dos devidos tramites junto ao Tribunal de Contas da União - TCU." [grifei]

33. Conforme será apresentado a seguir, com base na solicitação de celeridade constante do ofício acima, a área técnica da ANTT concluiu sua manifestação sem a realização de exames essenciais nos estudos e sem aprofundar a avaliação de documentos jurídicos do novo certame. (grifamos e destacamos)

(...)

36. Dessa forma, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (Sucon) registrou que não teria realizado exames pormenorizados que usualmente são feitos, a exemplo da validação dos custos previstos no estudo, por meio dos sistemas de custos oficiais como o Sicro; a avaliação da compatibilidade das soluções previstas no modelo econômico-financeiro com os serviços das frentes de Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção; e a validação da modelagem econômica.

37. Em momento posterior, os autos foram remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT. Transcrevo, a seguir, excerto da Nota Jurídica 56/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (peça 17, p. 3):

"(...)

19. Nesse contexto, é preciso então delimitar o que nos é dado enfrentar nesse momento. Não havendo prazo hábil para que, minimamente, nos debruçemos sobre os documentos jurídicos, mas contando que as minutas de contrato, edital e anexos, antes de serem de fato aprovados pela Diretoria da Agência previamente à publicação do Edital, serão novamente submetidas a esta Procuradoria, resta-nos apontar exclusivamente questões procedimentais, o que fazemos a seguir". [grifei e destaquei]

38. Não obstante, a Diretoria Colegiada da ANTT aprovou a Deliberação 284, de 6/9/2023 (peça 25), que implicou o envio da documentação a este Tribunal.

39. Em vista das averiguações tradicionais em estudos licitatórios de infraestrutura rodoviária, que não foram realizadas pela ANTT e a sua Procuradoria Federal, a unidade instrutora propôs as determinações a.1.1.1 a a.1.1.7 e a.1.2 e a.1.3 (...)

6.3. Nem seriam necessários tais apontamentos pela nossa Corte de Contas para se concluir que chegou o momento desta Agência Reguladora firmar o seu papel de zelar pela sua autonomia no cumprimento do devido processo regulatório.

6.4. Isso, porque, se até perante o TCU a autonomia decisória da ANTT tem sido prestigiada, fixando-se o entendimento, já consolidado na doutrina pátria, segundo o qual a referida Corte desenvolve um controle de segunda ordem, quando a própria Agência promove o controle de primeira ordem, não poderia o Poder Executivo de qualquer modo tolher tal autonomia, hoje reafirmada e robustecida pela Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, confira-se:

Art. 3º A natureza especial conferida à agência reguladora é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia funcional, decisória, administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus dirigentes e estabilidade durante os mandatos, bem como pelas demais disposições constantes desta Lei ou de leis específicas voltadas à sua implementação.

6.5. Neste sentido, a autonomia em questão deverá sempre ser preservada, pois, como disserta Gustavo Binenbojm, as agências reguladoras foram criadas para "superar a histórica crise de credibilidade do país e de suas instituições", visando atrair investidores, mediante um ambiente de certeza, estabilidade e tomada de decisões fundada na expertise de seus agentes. (*in* BINENBOJM, Gustavo. *Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e constitucionalização*. Rio de Janeiro: Renovar, 2006, p. 267.)

6.6. Nestes termos, há de restar assentado pelo Colegiado desta Agência que, para os próximos leilões, deverá ser observado o prazo mínimo de 100 dias entre a publicação do Edital e a realização do certame, mesmo porque esta é a diretriz fixada pelo próprio Ministério dos Transportes, consoante se extrai do artigo 20 da Portaria 995, de 17 de outubro de 2023.

6.7. Justifica-se plenamente esta medida, que tem o escopo de incentivar a participação de um maior número de players, nacionais e estrangeiros, que necessitam de tempo razoável para estudar os projetos, possibilitando a participação de novos entrantes e conseqüente maior disputa pelos ativos, afastando-se a concentração de mercado de Infraestrutura, sobretudo no setor rodoviário, realidade apontada em recente decisão do TCU.

6.8. No mesmo sentido, deve-se prestigiar o aperfeiçoamento da governança regulatória no âmbito da ANTT, já em pleno curso na gestão da atual Diretoria, fixando-se prazos mínimos e razoáveis para análises dos projetos pelas unidades organizacionais da Agência, notadamente SUCON, SUROD, Procuradoria e Diretoria Colegiada, a despeito de eventuais prazos exíguos fixados por outros órgãos do Poder Executivo, que visam fixar prazos inexecutáveis, sem se ter concluída etapas fundamentais do processo de desestatização.

## 7. DA CONCLUSÃO

7.1. Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso I, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, esta Diretoria entende presentes os requisitos para **aprovação do Edital de Concessão referente ao sistema rodoviário Belo Horizonte à Juiz de Fora no estado de Minas Gerais, compreendido pela rodovia BR-040/MG.**

## 8. DA PROPOSIÇÃO FINAL

8.1. Com estas considerações, **VOTO:**

a) pela aprovação do **Edital de Concessão** e seus anexos, para concessão do **Sistema Rodoviário BR-040/MG, trecho: Belo Horizonte/MG - Juiz de Fora/MG** nos termos da **Minuta de Deliberação** (SEI nº 20315075), ficando condicionada a sua publicação à promoção dos ajustes a seguir determinados:

- I - Ciclo de Obras (Conforme item 5.1);
- II - Cronograma de Obras conforme Nível de Serviço (Conforme item 5.2);
- III - Contrato - Aporte no Projeto (Conforme item 5.3);
- IV - Sinergia Operacional em Corredores Rodoviários (Conforme item 5.4)

b) por determinar que seja observado o prazo mínimo de 100 dias entre a publicação do Edital e a realização do presente certame e dos futuros processos de desestatização;

c) por determinar o reenvio do processo para a Área Técnica para a efetivação dos ajustes indicados na alínea "a";

d) Recomendar ao Ministério dos Transportes, INFRA S.A. e a própria agência estudo de projetos com menor CAPEX e extensão.

Brasília, 23 de novembro de 2023.

(assinado eletronicamente)  
**GUILHERME THEO SAMPAIO**  
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO, Diretor**, em 23/11/2023, às 18:18, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **20315064** e o código CRC **E74B33DB**.