



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 96/2022

OBJETO: APROVAÇÃO DO RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 007/2021 - CONCESSÃO DA BR-040/RJ/MG E BR-495/RJ

ORIGEM: SUJON

PROCESSO (S): 50500.105682/2021-16

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER Nº 00236/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 007/2021, que teve como objetivo tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade, para concessão do sistema rodoviário da BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ.

A audiência pública nº 007/2021 foi instituída mediante a Deliberação nº 379, de 18 de novembro de 2021 (SEI 8829757), nos termos da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017.

Conforme registrado nos autos, o aviso de realização de audiência foi publicado no Diário Oficial da União nº 217, de 19 e novembro de 2021, seção 3, página 139, sendo também disponibilizado no portal da ANTT, www.antt.gov.br. Além disso, convites eletrônicos foram encaminhados para autoridades do executivo federal, dos estados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, bem como dos municípios envolvidos no trecho rodoviário do projeto.

A documentação relativa ao objeto da audiência foi disponibilizada no sítio eletrônico da ANTT, por meio do link [Audiência Pública nº 007/2021](#). Outrossim, foi disponibilizado na página da audiência pública um link próprio para acesso a todos os documentos: <https://bit.ly/3l2xz5n>.

2. DOS FATOS

O pleito vem à apreciação da Diretoria após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social, com a realização da Audiência Pública nº 007/2021, em atendimento ao artigo 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001:

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

(...)

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

O Sistema Rodoviário levado à audiência pública apresenta uma extensão total de 482,0 km, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais administrativas relacionadas à concessão.

O trecho rodoviário submetido ao processo de participação e controle social, que compreende as rodovias BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ, foi o seguinte:

- > Rodovia BR-040/MG, com extensão de 287,40 km, início no km 544,0 – entroncamento BR-356(A) (P/Belo Horizonte) e final no km 831,40 - Div. MG/RJ;
- > Rodovia BR-040/RJ, com extensão de 125,20 km, início na Div. MG/RJ e final no km 125,20 – Entr. BR-116(B)/101(A) (trevo das Missões);
- > BR0040/RJ – Variante, com extensão de 38,30 km, início Entr. BR-040(FNM) (Entr. Pista Direta) e final Entr. BR-040 (Ponte S/ Rio da Cidade); e
- > Rodovia BR-495/RJ, com extensão de 31,10 km, início km 3,40 – Entr. Estrada Francisco Smolka e final no km 34,50 – Entr. BR-040 (Itaipava)

O referido sistema rodoviário foi qualificado pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), bem como incluído no Programa Nacional de Desestatização (PND), nos termos da Resolução nº 52/2019 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (SEI 8711483), posteriormente sufragada pelo Decreto nº 9.972/2019 (SEI 8711513).

Diante disso, a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, iniciou os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a nova concessão, sendo identificada a necessidade de incluir novos trechos ao projeto, com objetivo de lhe proporcionar maior viabilidade, do que resultou o Decreto nº 10.635/2021 (SEI 8711522).

Assim, o período disponibilizado para o recebimento de contribuições foi do dia 24 de novembro de 2021 até às 18 horas do dia 10 de janeiro de 2022 (horário de Brasília).

O Processo de Participação e Controle Social teve sessões públicas realizadas em Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ, sendo os locais e horários das sessões divulgados por meio do Comunicado Relevante nº 01, de 26 de novembro de 2021, publicado no Diário Oficial da União nº 224, em 30 de novembro de 2021, seção 3, página 119 (SEI 8969627), bem como na página da audiência.

Com relação à participação social, foram recebidos 419 (quatrocentos e dezenove) protocolos válidos. Dentro desse rol, foram identificadas diversas contribuições, o que ampliou o número de análises, totalizando 968 (novecentos e sessenta e oito) contribuições analisadas pela

equipe técnica (SEI 9581925, 9581964 e 9582070).

Conforme registrado no Relatório à Diretoria nº 439 (SEI12939468), durante a análise das contribuições e discussões técnicas travadas entre os órgãos envolvidos, o Ministério da Infraestrutura avaliou a retirada da BR-495/RJ do escopo do projeto.

Nestes termos, por meio do Ofício Circular nº 1329/2022/SNTT, de 6 de julho de 2022 (SEI 12332492), o Ministério da Infraestrutura propôs a exclusão da rodovia BR-495/RJ do escopo da nova concessão da BR-040/RJ/MG, conforme a Nota Técnica nº 13/2022/CGOR/DTROD/SNTT (SEI 12332536).

De acordo com a referida Nota Técnica, a avaliação sobre a permanência da BR-495/RJ na futura concessão levou à seguinte conclusão:

- I - A inclusão da BR-495/RJ na concessão teve por intuito conectar a malha concedida (Rio BH e BR-116/465/493/MG/RJ [Rio Valadares]);
- II - Todavia, a BR-495/RJ trata-se de uma rodovia de ligação entre a rodovia radial (BR-040) e a rodovia longitudinal (BR-116), com características urbanas na chegada aos municípios de Itaipava e de Teresópolis;
- III - Ainda apresenta no seu trecho central um traçado sinuoso, com vocação turística, fazendo com que a BR-495/RJ seja chamada de "Rota das Hortênsias";
- IV - Não conecta diretamente as BR-040 e BR-116, necessitando a inclusão de um dispositivo de interconexão na BR-040 e da inclusão de mais 5,2 km de trecho essencialmente urbano, levando o referido escopo a 36,3 km de extensão;
- V - As fotos apresentadas refletem a dificuldade de execução de obras de melhorias e de ampliação de capacidade;
- VI - Ainda existem elementos de segurança viária que demandariam investimentos consideráveis para sua melhora;
- VII - Por fim, a inclusão do referido trecho na futura concessão levaria ao oferecimento de serviços operacionais (atendimentos médico e mecânico, incidentes, incêndio), o qual seria muito complexo para atendimento, tendo em vista a configuração da BR-495/RJ.

Ademais, ao se comparar a BR-495/RJ com os demais trechos dos estudos de viabilidade, foi possível notar que a rodovia possui características inferiores aos demais trechos estudados, assim como um volume de tráfego baixo.

Assim, o Ministério da Infraestrutura considerou pertinente apenas a manutenção de um segmento de 100 metros da rodovia BR-495/RJ, com a previsão de um dispositivo de interconexão entre a BR-040 e a BR-495 em Itaipava, bem como uma ponte contígua ao entroncamento, para melhoria na fluidez do tráfego, vez que o acesso à BR-495 gera problemas de fluidez na própria BR-040 em horários de pico, tendo em vista a configuração desta via em Itaipava.

Deste modo, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL, por meio do Ofício nº 95/2022/DPL-EPL (SEI12764365), encaminhou os estudos atualizados, tendo em conta os ajustes oriundos das contribuições recebidas no âmbito do Processo de Participação e Controle Social realizado, bem como as diretrizes advindas do Ministério da Infraestrutura, assim relatados na NOTA TÉCNICA Nº 23/2022/GEPRO2-EPL/DPL-EPL (SEI 12764365).

Com lastro nos referidos estudos, premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura, contribuições recebidas na Audiência Pública, pelo aprimoramento promovido com base nas experiências adquiridas com os projetos de concessão mais recentes, considerando como modelo a concessão Rio-Valadares, foram elaboradas as novas minutas do PER (SEI12977766 e 12977822), Edital e Contrato (SEI nº 12976642).

Submetido o processo ao crivo da Procuradoria Federal Junto à ANTT, por meio do DESPACHO SUCON2832212, sobreveio o PARECER Nº 00236/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12914948), onde atestada a regularidade do procedimento, bem como indicada a possibilidade jurídica de aprovação do relatório de audiência pública e de submissão do plano de outorga ao Ministério da Infraestrutura.

Na sequência, foi acostado aos autos o DESPACHO GINOR2947903 (SEI 8494954), dando conta das adequações materiais promovidas no PER.

Em atenção às exigências regimentais, foi acostado aos autos o Relatório à Diretoria nº 439 (SEI12939468), onde se propõe a aprovação do RELATÓRIO FINAL DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 14/2022 (SEI12918665) e posterior encaminhamento do Plano de Outorga (SEI12978743) ao Ministério da Infraestrutura.

Por fim, o processo foi distribuído para este Diretor em 26 de agosto de 2022, vez que designado Relator *ad hoc* pelo Diretor-Geral, com fulcro no artigo 44 do Regimento Interno, conforme registrado no DESPACHO DG12980337 e reproduzido na Certidão de Distribuição REDIR-SEGER 12985213.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Conforme se extrai do RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 406/2020 (DOC. SEI 3541228), foram devidamente registradas e apreciadas as contribuições ofertadas no âmbito da Audiência Pública. Percebe-se, portanto, que o processo de participação e controle social se processou com a plena observância dos ditames legais e regulamentares.

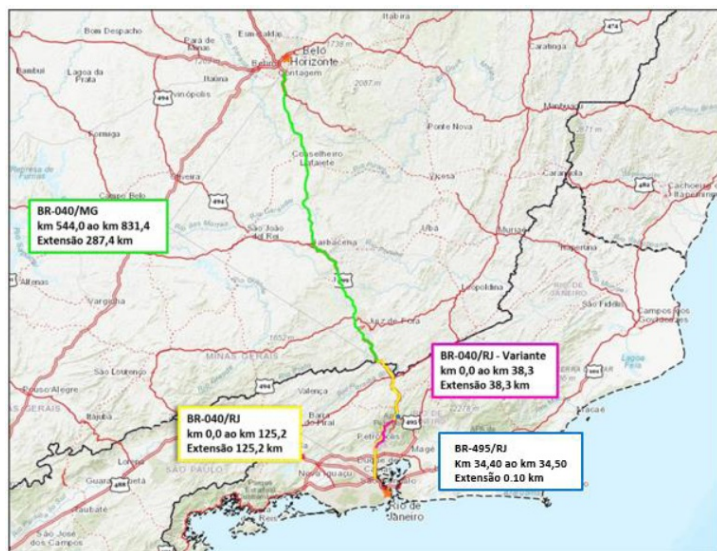
Após as diretrizes emanadas do Ministério da Infraestrutura e alterações realizadas no projeto, também como decorrência da audiência pública, segundo já relatado, o sistema rodoviário da BR-040/MG/RJ atual apresenta uma extensão total de 451,00 km, segundo dados do SNV, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

Nestes termos, o sistema rodoviário ficou assim composto:

- > Rodovia BR-040/MG, trecho com início em Belo Horizonte/MG, no entroncamento com a BR-356/MG (P/ Belo Horizonte) até a divisa Minas Gerais/Rio de Janeiro, no Estado de Minas Gerais;
- > Rodovia BR-040/RJ, trecho com início na divisa Minas Gerais/Rio de Janeiro até o entroncamento com a BR-116/RJ (p/Trevo das Missões), no Estado do Rio de

Janeiro;

> Rodovia BR-495/RJ, trecho do entroncamento com a BR-040/RJ, até o entroncamento com a BR-040ARJ10(B) (Itaipava), no Estado do Rio de Janeiro.



Mapa do sistema rodoviário

Fonte: PER

Consideradas as contribuições incorporadas e as alterações do projeto assim promovidas, destacam-se os seguintes aspectos relevantes do sistema rodoviário, segundo se extrai do citado RELATÓRIO À DIRETORIA N° 406/2020.

Com vistas ao aperfeiçoamento do sistema rodoviário, bem como ao melhor atendimento das necessidades dos usuários da rodovia, foram previstas 20 (vinte) passarelas, cerca de 30 km de vias marginais, aproximadamente 186 km de duplicação e 135 km de faixas adicionais, além de ciclovias ao longo do trecho.

Descrição	Rodovia			TOTAL
	BR-040/MG	BR-040/RJ	BR-495/RJ	
Duplicação (km)	168,298	17,850	-	186,148
Faixas Adicionais (km)	57,707	77,516	-	135,223
Túneis (km)	-	5,220	-	5,22
Vias Marginais (km)	15,374	14,793	-	30,167
Correção de Traçado (un)	23	12	-	35
Adequação de superelevação (un)	8	-	-	8
Alterações de Greide (un)	11	1	-	12
Trombetas (un)	10	1	-	11
Diamantes (un)	15	5	-	20
Parclo (un)	1	2	-	3
Passagem inferior (un)	-	3	-	3
Obras de Contenção (un)	55	68	-	123
Melhorias em alças (un)	2	10	-	12
Retornos em Nível (un)	20	4	-	24
Iluminação em Curvas Côncavas (un)	18	7	-	25
Passarelas (un)	8	12	-	20
Acessos (un)	32	39	1	72
Pontos de ônibus (un)	61	28	-	89
Área de Escape (un)	1	1	-	2
Ciclovias (km)	14,229	11,700	-	25,929
Barreira de ruído (un)	17	37	-	54
Caixa de Contenção (un)	7	12	-	19
Passagem de Fauna	11	16	-	27

Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

Fonte: PER

Tratando-se dos equipamentos da Frente de Serviços Operacionais, o Apêndice C do PER apresenta os seguintes quantitativos mínimos.

Discriminação	Quantidade inicial prevista

Sistemas de Comunicação	
Painel de Mensagem Variável Tipo Fixo	59
Painel de Mensagem Variável Tipo Móvel	10
Painel de Mensagem Variável Tipo Fixo – trecho Serra	22
Estação Radiobase Existentes - ERBs	3
Estação Radiobase Novas - ERBs	10
Unidades Controladoras de Áreas Existentes - UCAs	1
Unidades Controladoras de Áreas Novas - UCAs	1
Terminais Móveis (PRF)	12
Sistema de Monitoração do Tráfego	
SAT	98
Radar Fixo	16
Instalação de CFTV	500
Sistema de Detecção de Altura	4
Estações Meteorológicas	23
SAU - Sistema de Atendimento aos usuários	
Ambulância Tipo C	8
Ambulância Tipo D	5
Guincho Pesado	4
Guincho Leve	9
Viatura de Inspeção de Trânsito	7
Caminhão Pipa	2
Caminhão Guindauto / Apreensão de Animais	2
Sistema de Arrecadação	
Pórticos Free-Flow	22
PMV Free-Flow (Pórticos e Semi-Pórticos)	36
Edificações	
Centro de Controle Operacional (CCO)	1
Bases de Serviços Operacionais (BSO)	10
Praças de pedágio	6
Postos de Pesagem Fixo	2
Ponto de Parada e Descanso - PPD	2
Viaturas de Fiscalização	
Veículos de Fiscalização da ANTT	2
Veículos de Fiscalização da PRF (Caminhonete SUV)	12 und., sendo: 4 und. - Ano 1 3 und. - Ano 2 3 und. - Ano 3 2 und. - Ano 4 Substituição a cada 4 anos.*

*A partir do 5º ano será iniciada a reposição das viaturas que completaram 48 meses de uso.
Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais

Os novos estudos apontaram a necessidade de 6 (seis) praças de pedágio, sendo 1 (uma) nova e 1 (uma) praça que será desativada no final do Ano 1.

Praça de pedágio	Rodovia	Localidade	UF	Situação
1	BR-040/MG	Itabirito	MG	Existente (Permanece na localização atual)
2	BR-040/MG	Conselheiro Lafaiete	MG	Existente (Permanece na localização atual)
3	BR-040/MG	Barbacena	MG	Existente (Permanece na localização atual)
4	BR-040/MG	Simão Pereira	MG	Existente (Desativada no Final do Ano 1) (**)
4	BR-040/RJ	Comendador Levy Gasparian	RJ	Nova (*)
5	BR-040/RJ	Areal	RJ	Existente (Permanece na localização atual)
6	BR-040/RJ	Xerém	RJ	Existente (Permanece na localização atual)

(*) Localizada no Km 3,150 (Latitude 22° 0' 34,82"S - longitude 43° 14' 32,69"O)

(**) localizada no km 819,300 (latitude 21° 55' 42,08"S - longitude 43° 18' 58,81"O)

Tabela 5 - Praças de Pedágio

Fonte: Apêndice D do PER

Os locais e quantitativos de edificações da Polícia Rodoviária Federal foram estabelecidos, conforme tabela seguir:

Bases PRF	Tipo	Área das Edificações	Rodovia	Município	Km	Latitude	Longitude	Status
1	Delegacia + UOP	1.580	BR-040/RJ	Três Rios	22,000	22° 31' 3,27"	43° 13' 45,89"	Reconstrução e Construção de Cobertura
2	UOP	630	BR-040/RJ	Petrópolis	89,000	22° 33' 17,05"	43° 14' 8,9"	Construção e Construção de Cobertura
3	UOP	630	BR-040/RJ	Petrópolis	81,000	22° 30' 16,22"	43° 13' 53,45"	Demolição
4	UOP	630	BR-040/RJ	Duque de Caxias	109,000	22° 40' 25,41"	43° 17' 10,06"	Reconstrução e Construção de Cobertura
5	Delegacia	950	BR-040/MG	Nova Lima	554,000	20° 4' 32,73"	43° 58' 59,19"	Construção e Construção de Cobertura
6	UOP	630	BR-040/MG	Nova Lima	554,000	20° 4' 32,73"	43° 58' 59,19"	Adequação
7	UOP	630	BR-040/MG	Carandai	663,000	20° 55' 11,67"	43° 49' 26,21"	Construção e Construção de Cobertura
8	UOP	630	BR-040/MG	Congonhas	607,000	20° 28' 10,63"	43° 50' 35,91"	Demolição
9	Delegacia + UOP	1.580	BR-040/MG	Juiz de Fora	766,000	21° 34' 30,13"	43° 28' 34,79"	Reconstrução e Construção de Cobertura

Edificações (PRF)

Fonte: Apêndice D do PER

Constam, ainda, no PER, 2 (dois) pontos de parada de descanso (PPD), 2 (dois) pontos de pesagem fica e 1 (uma) edificação (ANTT) prevista em Juiz de Fora, conforme Apêndice C do PER.

Por seu turno, as alterações promovidas nas minutas de Edital e Contrato, após o processo de participação e controle social, indicadas na NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 13/2022/GEREG/GINOP/GEMEF/SUCON (SE2820858), foram compiladas no RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 406/2020 e descritas nos seguintes termos:

Edital, subitem 8.5 - Fixação de valor de indenização à concessionária Via040, como condição para a assinatura do Contrato, a título de indenização ao anterior contratado em decorrência do processo de relicitação, nos termos do art. 15 da Lei 13.448/2017.

Contrato - Inclusão de disposições relacionadas ao gerenciamento de tráfego do trecho metropolitano por cobrança de tarifa em fluxo livre (free flow).

Contrato - Subcláusulas 5.7, 22.1 e 22.2 - Inserção de compartilhamento de risco de condicionantes de licenças ambientais, com reequilíbrio econômico-financeiro de 80% (oitenta por cento) da variação do valor disposto no Contrato, considerando os pedidos pelo tratamento desse risco e o histórico de condicionantes de difícil previsibilidade nas concessões federais. Segue modelo já aplicado a desapropriações e desocupações.

Contrato - Subcláusulas 12.2.3, 19.1.9 - Realocação da praça de pedágio Simão Pereira, como já informado e conforme PER, ao fim do primeiro ano, inseridas decorrências na redação do contrato.

Contrato - Subcláusula 19.1.4 - Inserir-se a lógica já elaborada para o Lote 1 do projeto de concessão da PRVias (sob análise do TCU), inserindo obrigações relacionadas aos Trabalhos Iniciais e instituindo descontos na Receita Bruta da concessão, considerando que o sistema rodviário conta com praças de pedágio ativas desde a assunção pela nova concessionária.

Contrato - Subcláusula 19.3 - Reclasseificação tarifária instituída para as obras do túnel da serra de Petrópolis e para as obras de adequação de multilivias, convertendo-as em vias duplicadas com separadores centrais. Inserção de definições em Subitem 1.1.1 (xc) e (xcii).

Anexo 13 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Receita. Inovação presente em RioValadares, amplia o mecanismo originado para tratar os ciclos de investimento do contrato da BR-153/080/414/TO/GO para todo o período da concessão.

Anexo 15 - Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo. Segue o modelo RioValadares, contemplando a possibilidade de indexação de até 20% da Receita Tarifária Líquida da Concessão ao IGP-DI.

Anexo 16 - Mecanismo de Compartilhamento do Risco do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis - Anexo 16. Devido à ocorrência de um acidente geológico (subsidência), questionou-se acerca da precisão da precificação da realização das obras complementares do túnel principal da

Nova Subida da Serra de Petrópolis, diante dos impactos que envolvem, principalmente, a sua escavação e contenção. Assim, indicou-se a necessidade de maior presença do poder concedente na realização de tal intervenção. Como solução, foi desenvolvido novo mecanismo destinado ao compartilhamento do risco de escavação e contenção, para que, caso o custo do futuro concessionário supere em mais de 10% o montante pré-estabelecido, seja recomposto o valor excedente na proporção de 80%. Por outro lado, identificando-se que o custo foi menor que o previsto originalmente, a concessionária deverá entregar 80% aos cofres públicos. Os custos serão analisados pela ANTT com base em projetos executivos acompanhados de certificados de inspeção realizada por organismo de avaliação da conformidade acreditado pela CGCRE/Inmetro.

Atualização de valores em toda a documentação, conforme MEF.

Ademais, uma vez ultimado o procedimento e submetidos os autos ao crivo da Procuradoria Federal junto à ANTT, sobreveio o PARECER N° 00236/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 12914948), onde atestada a regularidade do procedimento, bem como indicada a possibilidade jurídica de aprovação do relatório de audiência pública e de submissão do plano de outorga ao Ministério da Infraestrutura, conforme se extrai da respectiva ementa, *in verbis*:

EMENTA: CONCESSÃO RODOVIÁRIA. PROJETO RIO-BH. APROVAÇÃO DO PLANO DE OUTORGA. SUBMISSÃO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO DE CONCESSÃO.

1. As minutas de edital e contrato de concessão seguem a mesma modelagem jurídica referente à concessão da RIOSP, Rio-Valadares e 1° lote da PRVias, anteriormente submetido à análise jurídica desta Procuradoria, com pequenos ajustes.
2. As alterações promovidas consistem em aprimoramentos da modelagem atual das concessões rodoviárias federais, com a finalidade de ajustar o contrato e seus anexos a particularidades do projeto a ser licitado, não havendo qualquer apontamento jurídico a ser feito sobre os pontos acima.
3. Quanto ao procedimento de audiência pública, colhe-se dos autos a regularidade de sua realização, nos termos da Resolução ANTT 5.624/17.
4. Possibilidade de aprovação do relatório de audiência pública e de submissão do plano de outorga ao Ministério da Infraestrutura, na forma proposta pela SUCON.

Outrossim, relevante destacar que o referido opinativo, além de não apontar qualquer óbice nas alterações promovidas nas minutas de edital e contrato, ainda demonstrou a juridicidade dos mecanismos de compartilhamento dos riscos relativos às condicionantes ambientais, bem como daqueles relativos à construção do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis, conforme se extrai dos seguintes excertos:

9. Nota-se que as alterações promovidas consistem em aprimoramentos da modelagem atual das concessões rodoviárias federais, com a finalidade de ajustar o contrato e seus anexos a particularidades do projeto a ser licitado, não havendo qualquer apontamento jurídico a ser feito sobre os pontos acima.

10. Dois pontos merecem destaque.

11. Primeiro, o compartilhamento de riscos relativos às condicionantes ambientais, limitando o risco do parceiro privado a 20% do que exceder os valores previstos em contrato. A alteração se justifica em razão da elevada incerteza acerca das exigências ambientais que condicionam a execução das obras da concessão, em especial a variação de soluções e os seus custos. A preocupação tem fundamento em diversas experiências concretas da ANTT na gestão contratual, o que demanda uma ação de aprimoramento da modelagem contratual com a finalidade de trazer maior estabilidade, previsibilidade e segurança jurídica, reduzindo um risco que não é gerenciável pelo parceiro privado e, portanto, ampliando a eficiência do modelo.

12. Segundo, o compartilhamento de riscos relativos à construção do Túnel da Nova Subida da Serra de Petrópolis. A situação do túnel envolve grande complexidade, dado o início de sua execução pela concessionária anterior, com posterior abandono da obra em 2016-2017, agravada por um evento de subsidência que impediu a adequada precificação sua conclusão, já no novo contrato a ser celebrado. Nesse contexto, no qual uma das mais importantes obras da concessão não pode ser adequadamente precificada, nem mesmo pelo Poder Concedente, a transferência integral do risco de sua execução para a concessionária mostra-se ineficiente, na medida em que há grande probabilidade de que a precificação apresente graves distorções, com reflexos diretos na tarifa de leilão, podendo resultar até mesmo na ausência de interessados no projeto. O compartilhamento do risco, nessa situação, parece ser uma solução de modelagem jurídica adequada, conferindo maior segurança e previsibilidade aos interessados na concessão e também ao Poder Público, gerando incentivos adequados a uma atuação eficiente da futura concessionária.

Quanto à importância do presente empreendimento, extrai-se do respectivo Plano de Outorga a ser submetido ao Ministério da Infraestrutura, que os trechos envolvidos interligam duas capitais do país, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, integrando 25 municípios e mais de 6,1 milhões de habitantes e diversas indústrias instaladas.

Conforme apresentação levada a efeito na audiência pública, estão previstos investimentos de aproximadamente 7,2 bilhões de reais (CAPEX), bem como dispêndios a título de despesas operacionais de 5,4 bilhões de reais (OPEX) durante os 30 anos de concessão, com o potencial de geração de 45.740 empregos diretos e indiretos.

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 metropolitanas das capitais dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

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.

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.

Dentro de novas formas de cobrança de tarifa, prescreve-se o sistema de gerenciamento de tráfego por meio do sistema *Free Flow*, do tipo *managed lanes*, a fim de promover a cobrança eletrônica da tarifa de pedágio proporcionalmente ao trecho percorrido por um veículo sem que esse necessite parar ou diminuir sua velocidade, a fim de melhor gerir o trânsito para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (entre o km 102,5 e o km 123,5 da BR-040/RJ).

Noutro giro, mencione-se que foi utilizada a aplicação do Desconto para Usuários Freqüentes (DUF) na concessão da BR-040/495/MG/RJ. 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.

Por fim, cabe observar que o Plano de outorga acostado aos autos observou os ditames da Portaria nº 961, de 24 de novembro de 2017, conforme atestado pelo Superintendente de Concessão da Infraestrutura no item 61 do RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 406/2020, confira-se:

61. O Plano de Outorga foi elaborado (SEI 12978743), em conformidade com a Portaria nº 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.

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 a aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 007/2021, bem como da proposta de encaminhamento do Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** por:

a) aprovar o Relatório da Audiência Pública nº 007/2021, realizada com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital, Contrato, Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, para concessão do sistema rodoviário da BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ;

b) determinar, conforme o art. 27 da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, a divulgação do relatório no endereço eletrônico da ANTT; e,

c) propor ao Ministério da Infraestrutura, nos termos do inciso III do art. 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, o Plano de Outorga para a concessão do referido sistema rodoviário.

Brasília, 1º de setembro de 2022.

GUILHERME THEO SAMPAIO
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 01/09/2022, às 15:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 12986008 e o código CRC 4B467A48.

Referência: Processo nº 50500.105682/2021-16

SEI nº 12986008

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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