



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 136/2022

OBJETO: APROVAÇÃO DE PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL COM REALIZAÇÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROJETO DE CONCESSÃO DO LOTE RODOVIÁRIO COMPOSTO PELAS RODOVIAS BR-153/GO/MG E BR-262/MG.

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.102298/2022-42

PROPOSIÇÃO PRG: NÃO HÁ

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de processo referente ao projeto de concessão do lote rodoviário composto pelas rodovias BR-153/GO/MG e BR-262/MG apresentado pela Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON.

2. DOS FATOS

O trecho foi qualificado ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República e sua inclusão no Programa Nacional de Desestatização por meio Resolução CPPPI nº 191 de 25 de agosto de 2021, Decreto nº 9.972/2019 e Decreto n. 10.864, de 19/11/2021, para fins de relicitação dos trechos das BR-060/153/262/DF/GO/MG, entre Brasília/DF, Fronteira/MG e Betim/MG. Assim, o projeto original compreendia 1.175 km, correspondente à vigente concessão da Triunfo Concebra, da 3ª Etapa.

A Empresa de Planejamento e Logística - EPL está sendo responsável pela estruturação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de aproximadamente 4.000 km de rodovias, as quais incluem trechos rodoviários em concessões vigentes e que estão em processo de relicitação.

O trecho, entre outros, foi objeto de contrato datado de 14 de janeiro de 2021 entre a (até então) Empresa e Planejamento e Logística S.A - EPL, hoje denominada Infra S.A, e o Consórcio Modelador do Contrato n. 3/2021 para desenvolvimento de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA), cujo resultado consta de Ofício n. 77/2022/DPL-EPL, de 28/6/2022 (SEI 12083202), indicando a concessão do lote aqui destacado.

A EPL, em 25 de maio de 2022, encaminhou a Agência Nacional de Transportes Terrestres o OFÍCIO Nº 60/2022/DPL-EPL que versa sobre a priorização e ordenação de envio dos estudos das relicitações e apresenta a divisão dos lotes rodoviários aprovado pelo Ministério de Infraestrutura, com os prazos previstos dos envios dos estudos de EVTEA, conforme transcrito:

- a) Rota dos Cristais: BR-040/GO/MG, entre Cristalina e Belo Horizonte - Entrega dos estudos realizada em 06 de maio de 2022, via Ofício nº 48/2022/DPL-EPL (SEI 5555834);
- b) Rota do Zebu: BR-262/MG, entre Belo Horizonte e Uberaba - Entrega dos estudos prevista para 27 de maio de 2022;
- c) Rota Sertaneja: BR-262/MG, entre Uberaba e o entroncamento com a BR-153, e a BR-153/GO/MG, entre Aparecida de Goiânia e a Divisa entre MG e SP - Entrega dos estudos prevista para 10 de junho de 2022;
- d) BR-163/267/MS: A divisão do lote ainda está em deliberação - Entrega dos estudos prevista para 30 de junho de 2022; e) Rota do Pequi: BR-060/153/DF/GO entre Brasília e Aparecida de Goiânia, e a BR-040/DF/GO, entre Brasília e Cristalina - Aguardando a definição do Ministério para incorporação da rodovia GO-436;

Em 28 de junho de 2022, a Empresa de Planejamento e Logística - EPL, transferiu a primeira versão do EVTEA do lote rodoviário Rota Sertaneja, cujo sistema rodoviário se resume às BR-262/MG, entre Uberaba e o entroncamento com a BR-153, e a BR-153/GO/MG, entre Aparecida de Goiânia e a Divisa entre MG e SP.

Ademais, foram apresentadas as Notas Técnicas n. 22 e 23/SUOD/INFRASA (SEI 14678398 e 14678431), após manifestação da GINOP/SUCON por meio da Nota Técnica SEI nº 4280/2022/CEROD/GINOP/SUCON/DIR (SEI 14678086).

Em 14 de dezembro de 2022, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT, para conhecimento, em conformidade com o Art. 9º, da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, a qual se manifestou por meio da COTA n. 10039/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 14713769), nos seguintes termos:

Não há interesse de pedir vista dos autos, considerando que a análise jurídica do certame será melhor realizada após a conclusão do Processo de Participação Social.

Deste modo, subsidiados pelos estudos e pelas premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura, foram elaboradas as minutas de Edital, Contrato e Programa de Exploração da Rodovia (PER).

No dia 16 de dezembro de 2022, a Superintendência de Concessão de Infraestrutura (SUCON), por meio da NOTA TÉCNICA CONJUNTA SEI Nº 8575/2022/GINOP/GEREG/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (SEI 13854) e do RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 702/2022 (SEI 11881), propôs o encaminhamento dos autos para submissão da matéria à Audiência Pública.

Foram acostados aos autos a Minuta Deliberação (SEI14694384), a Minuta Portaria Comissão AP 00 (SEI14694076), a Minuta de aviso AP SUCON (SEI14693888), assim como as minutas de Edital e Contrato (SEI14712874), do Programa de Exploração da Rodovia (SEI 14709552 e 14709572), dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (SEI 14694478, 14694529 e 14694544) e do Modelo Econômico-Financeiro (SEI 14711317).

Ato contínuo, o processo foi encaminhado para distribuição aos Diretores, de acordo com o Despacho SEI nº 14694598.

A matéria foi sorteada a esta Diretoria, conforme Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI 14721064), de 16 de dezembro de 2022.

É o relatório. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

O artigo 12 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelece as diretrizes gerais a serem seguidas pela ANTT no gerenciamento da infraestrutura de transportes terrestres.

Dentre tais diretrizes, destaca-se a priorização aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação (inciso III).

Este mesmo diploma legal, em seu artigo 20, dispõe como objetivo da ANTT a implementação das políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Interação de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, atual Ministério da Infraestrutura, senão vejamos:

Art. 20. São objetivo 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 estabelecidos nesta Lei;

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

- a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;
- b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica.

Neste sentido, o artigo 22, inciso V, também da Lei nº 10.233/2001, diz que constitui esfera de atuação da ANTT a exploração da infraestrutura rodoviária federal.

A seu turno, a Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, estabelece em seu art. 8º:

Art. 8º A ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos:

I- Minutas de ato normativo;

II- Minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;

III- Iniciativas de anteprojetos de lei; e

IV- Outras matérias relevantes, a critério da ANTT." (grifo acrescentado).

Considerando ainda, o art. 9º da citada Resolução, as propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.

No que concerne ao presente processo de desestatização, o projeto em análise compreende 530,5 km de extensão, contendo os seguintes trechos:

Rodovia BR-153/GO - (Extensão: 172,95 km)

- Início: Entroncamento com a GO-219(A) (HIDROLÂNDIA).
- Final: Entroncamento com a BR-452(B) (INÍCIO PONTE S/RIO PARANAÍBA) (DIV GO/MG)(ITUMBIARA).

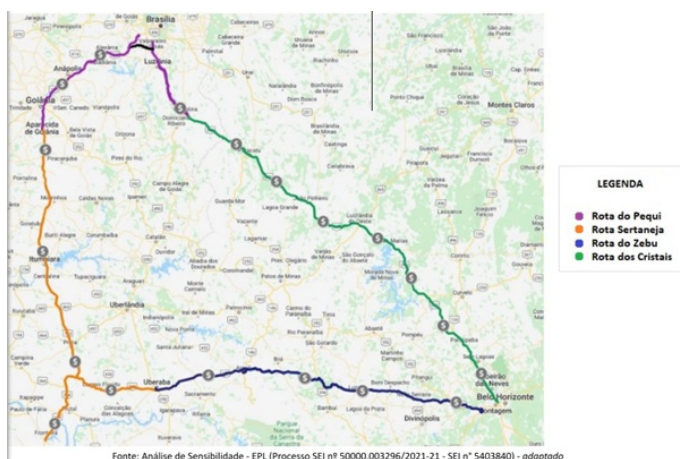
Rodovia BR-153/MG - (Extensão: 247,16 km)

- Início: Entroncamento com a BR-452(A) (FIM PONTE S/RIO PARANAÍBA) (DIV GO/MG).
- Final: Entroncamento com a BR-262(B)/FIM PONTE S/RIO GRANDE (DIV MG/SP).

Rodovia BR-262/MG - (Extensão: 102,96 km)

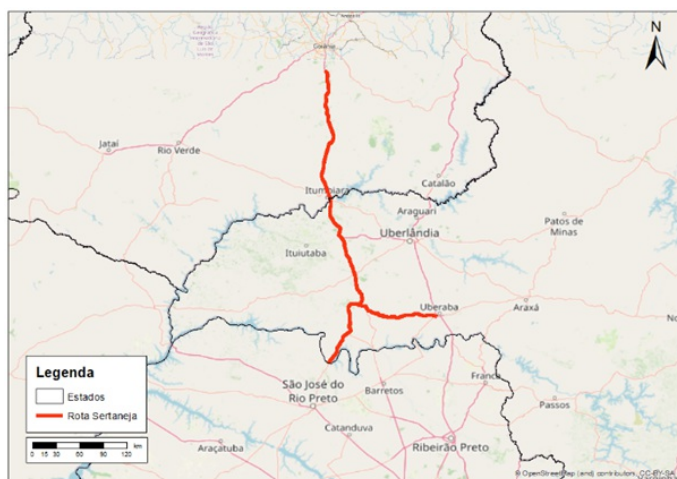
- Início: Entroncamento com a BR-050(B) no km 799,70.
- Final: Entroncamento com a BR-153(A) (P/ POUZO ALTO)

Como resultado, o projeto da Concebra foi desmembrado e alcançou o desenho adquirido neste momento, sendo direcionado à desestatização o trecho aqui denominado de Rota Sertaneja, conforme Lei n. 8.987/1995, Lei de Concessões e Lei nº 13.448/17, Lei de Relicitações.



Fonte: Análise de Sensibilidade - EPL (Processo SEI nº 50000.003296/2021-21 - SEI nº 5403840) - adaptado

O trecho faz a ligação entre a capital do estado de Goiás, Goiânia, e prossegue ao entroncamento à cidade Uberaba (MG) e também à cidade de Fronteira (MG), possuindo um papel fundamental dentro da rede rodoviária nacional, por se fazer parte do principal eixo de ligação da região centro-Oeste aos estados de Goiás e de Minas Gerais, polo de crescimento econômico no interior do país, perfazendo um conjunto de interesse nacional junto com a Rota do Zebu, concessão da Rodovia BR-262/MG.



Estão previstas melhorias, tais como a construção de travessias urbanas, nos trechos urbanos de Hidrolândia, Rancho Alegre, Itumbiara, Araporão, Centralina, Prata, Fronteira/Lagoa Seca, Uberaba e Campo Florido, conforme sugestões de localização apresentadas no Programa de Exploração da Rodovia - PER.

O projeto também prevê correções de traçado, com intervenções prevista no Programa de Exploração da Rodovia, devendo ser executadas de acordo com as localizações, tipo e prazos dispostos contratualmente.

Diversas melhorias, tais como: acessos, passarelas, pontos de ônibus, além da duplicação, estão previstas no projeto, procurando buscar a ampliação de capacidade com segurança e uma trafegabilidade ao usuário do trecho.

Com relação à instalação e equipamentos previstos para a Frente de Serviços Operacionais, destacamos a previsão de 364 (trezentos e sessenta e quatro) câmeras, 8 (oito) ambulâncias Tipo C e 3 (três) ambulâncias tipo D, além de 5 (cinco) guinchos leves e 3 (três) guinchos pesados e 11 (onze) edificações de atendimento ao usuário, além de outros.

Os estudos de viabilidade apontaram a necessidade de 5 (cinco) praças de pedágio para o trecho, sendo a previsão de reforma em todas elas.

Praça de Pedágio	Localidade	UF	Rodovia	Km projeto	Latitude	Longitude	Situação
1	Piracanjuba	GO	BR-153	553,290	17° 09' 48,42" S	49° 12' 46,64" O	Reforma
2	Itumbiara	GO	BR-153	685,400	18° 16' 06,95" S	49° 14' 45,78" O	Reforma
3	Prata	MG	BR-153	128,455	19° 28' 17,59" S	48° 52' 16,00" O	Reforma
4	Fronteira	MG	BR-153	225,785	20° 08' 33,02" S	49° 06' 38,25" O	Reforma
5	Campo Florido	MG	BR-262	853,155	19° 46' 36,93" S	48° 27' 29,66" O	Reforma

Os estudos de viabilidade apontaram uma tarifa básica de R\$ 12,29 (doze reais e vinte e nove centavos) a cada 100 km para pista simples e R\$ 17,21 (dezesete reais e vinte e um centavos) a cada 100 km para pista dupla, com valores base de janeiro/2022.

Para a operação, manutenção e conservação do sistema rodoviário, o projeto prevê o valor de R\$ 3.646.229 (OPEX).

Com relação aos investimentos, o projeto apresenta um valor de R\$ 5.617,53 milhões (CAPEX), sendo necessário um capital de R\$ 206 milhões a ser integralizado.

Quanto aos documentos jurídicos da concessão, consoante destacou a SUCON, estes são fruto da evolução regulatória a partir dos processos anteriores que compuseram a denominada 4ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais que culminou no modelo constante do projeto Rio-Belo Horizonte (Sistema Rodoviário Rio de Janeiro/RJ – Belo Horizonte/MG, BR-040/495/RJ/MG).

Desta forma, partiu-se de modelo cujas prescrições contratuais já foram devidamente analisadas e validadas pela consultoria jurídica da Procuradoria e submetidas ao Tribunal de Contas da União. Esse ponto de partida tem base, por sua vez, na redação dos documentos jurídicos já validados pelo TCU, cujos contratos encontram-se assinados pela ANTT, como é o caso dos projetos InovaDutra e Rio-Valadares.

Além disso, no intuito de trazer maiores aprimoramentos, de forma a apresentar uma nova formatação aos contratos, segundo a SUCON, condizente a demandas apresentadas por partes interessadas e contribuições constantes em audiências públicas, inovações foram instaladas no presente processo, quais sejam:

- **Novo Regramento de Penalidades:** conformado a partir de modelo indicado pelo BNDES para o projeto Centro Norte (4 lotes que seguiram à AP). A maior alteração pode ser vista como o abandono do uso de URT ara valores em reais, atrelados a unidade determinada (por unidade, fração, dia, quilômetro, por edificação), além da possibilidade da quitação das multas via Conta de Penalidades.
- **Novo Regramento *Dispute Board*:** a partir de estudos, cujo projeto constou de PGA2022 e seguirá como parte da Agenda Regulatória do biênio 2022/2023 da ANTT, concluiu-se que, a partir deste projeto de concessão, é proposto que o *Dispute Board* seja permanente durante o ciclo de obras e *ad hoc* nos demais períodos. As decisões terão caráter vinculante e deverão ser implementadas automaticamente pelas Partes. Em caso de divergência, as decisões poderão ser reformadas por meio de processo arbitral.
- **Nova Matriz de Riscos:** inovação com a disposição em três partes: risco alocado à concessionária, ao poder concedente e compartilhado. Introduziram-se ainda tratamento do risco residual. Observa-se que a matriz de risco é objeto de audiência pública específica, devido à proposta inovadora.
- **Acordo Direto,** como reformulação do Acordo Tripartite: inserido como anexo contratual vinculante. A nova redação traz maior clareza sobre relação do Acordo Direto com os contratos de financiamento, além de maiores flexibilidades para um eventual *step in*. Encontra-se no Anexo 9.
- **Estabilidade Tarifária:** consubstancia a conversão dos mecanismos de reequilíbrio que impactavam tarifa (Fatores A, D, E) em impactos sobre a captação de Recursos Vinculados. Sob essa vertente, potenciais alterações relevantes de tarifa que decorriam da aplicação do acréscimo e desconto de reequilíbrio serão evitadas, gerando maior estabilidade tarifária ao longo da concessão. Assim, as alterações mais relevantes da tarifa tenderão a se concentrar nas revisões quinquenais. Encontra-se no Anexo 5 e nas menções aos fatores no Contrato, tendo tais redações recebido ajustes no sentido descrito.
- **Introdução de alavancas financeiras:** trata-se de modulações nas obrigações financeiras em decorrências da deterioração do Indicador de Inexecução Acumulada. Dessa forma, ajustam-se as liberdades e exigências contratuais diante da queda de desempenho da concessionária, como sobre a distribuição de dividendos e o valor da garantia de execução.
- **Recalibragem do Mecanismo de Risco de Receita:** consiste no ajuste dos percentuais do grau de compartilhamento. Houve ajuste redacional para definir a forma de recomposição (uma vez que estava indefinida), para inserir caráter objetivo à questão de forma idêntica ao regramento já utilizado no mecanismo de insumos. Encontra-se no Anexo 14.
- **Ajuste nas Obras Condicionadas ao Volume de Tráfego:** objetivou-se deixar a regra mais aberta, prevenindo apresentação de solução de ampliação de capacidade otimizada, e não necessariamente de duplicação. Ressalta-se que aqui se quer evidenciar que o gatilho não é vinculante e dependerá de oportunidade e conveniência no momento do acionamento, decisão que recai ao Poder Concedente.
- **Padrões de Responsabilidade Ambiental, Social e Governança Corporativa da Concessionária - ESG:** inserção de previsão em aderência aos parâmetros ESG com referência, em especial, na Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável na ONU (ODS). Nesse diapasão, devem ser consideradas também as obrigações contratuais e do PER em termos de ESG, incluindo os Padrões de Desempenho do IFC (Banco Mundial), que seguem os princípios do Equador, o Programa Carbono Zero, o Manual do IBGC, as questões de transações com partes relacionadas e de integridade, assim como as preocupações sociais no âmbito de desocupações e de segurança viária. O contrato veio consolidar as medidas de ESG previstas no Contrato, adotando a técnica do "pratique ou explique" como forçar complementar de estimular o seu efetivo cumprimento.
- **Incorporar Relatório de Situação Regulatória Anual** – Com base na regra anterior do Tripartite, foi incorporado ao Contrato relatório que considera ativos e passivos regulatórios a ser divulgado anualmente pela ANTT.

A SUCON entende que, diante do arcabouço de documentos apresentados, o projeto estaria apto a ser levado ao conhecimento da sociedade, elevando novamente a importância do trecho rodoviário para a sociedade e para o país, considerando a geração de empregos e renda que um projeto de concessão proporciona.

Pelo acima exposto, considerando a observância dos dispositivos legais e regulatórios aplicáveis ao caso, bem como as considerações técnicas e jurídicas, esta Diretoria sugere a aprovação da abertura de Audiência Pública com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital, Contrato, Programa de Exploração da Rodovia e EVTEA, para a concessão da rodovia BR-153/GO/MG e BR-262/MG.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Ante o acima exposto, VOTO pela abertura de audiência pública com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato de Concessão, ao

Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para a concessão do lote rodoviário composto pelas rodovias BR-153/GO/MG e BR-262/MG, na forma da Minuta Deliberação AP DGS (SEI14721869), Minuta de Aviso de AP SEI14721883 e Minuta de Portaria de Comissão AP SEI 14721906.

Brasília, 22 de dezembro de 2022.

GUILHERME THEO SAMPAIO
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO, Diretor**, em 22/12/2022, às 17:10, 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 **14721771** e o código CRC **DD6CD4E4**.

Referência: Processo nº 50500.102298/2022-42

SEI nº 14721771

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