



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLA

RELATORIA: DLA

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 67/2023

OBJETO: APROVAÇÃO DO RELATÓRIO FINAL DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 009/2022

ORIGEM: SUPERINTENDÊNCIA DE CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA (SUCON)

PROCESSO (S): 50500.185601/2022-34

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER n. 00083/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: POR APROVAR

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se da aprovação do Relatório Final e encerramento do Processo de Participação e Controle Social realizado por meio da Audiência Pública nº 009/2022, que teve como objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, com vistas à concessão para exploração do lote rodoviário composto pela rodovia BR-040/GO/MG, entre os municípios de Cristalina/GO e Belo Horizonte/MG, em uma extensão total de 594,800 km.

2. DOS FATOS

2.1. Conforme aprovado pela Diretoria Colegiada através da Deliberação nº 286, de 08/10/2022 (SEI nº 17779673), a delegação do sistema rodoviário em questão foi submetida ao processo de controle e participação social por meio da Audiência Pública nº 09/2022, cuja sessão pública foi realizada de forma presencial e virtual no auditório da ANTT e transmissão pelo canal Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT no Youtube no dia 18 de novembro de 2022.

2.2. Em 27/03/2023, diante da conclusão do Relatório de Audiência Pública (SEI nº 16067578), a Superintendência de Concessão de Infraestrutura (SUCON) emitiu a Nota Técnica Conjunta nº 5/2023 (SEI nº 16067677), apresentando o projeto de concessão, após as devidas alterações promovidas nos estudos técnicos e nos documentos jurídicos, para encaminhamento à Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANTT) e, posteriormente, à deliberação da Diretoria.

2.3. Com intuito de adequar o projeto às diretrizes de política pública do novo governo, o Ministério dos Transportes fez chegar à ANTT os ofícios nº 297/2023/SNTR (SEI nº 16571831) e nº 340/2023/SNTR (SEI nº 16954316), datados, respectivamente, de 20/04/2023 e 18/05/2023, com premissas que deveriam ser inseridas nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, com o objetivo de atingir, especialmente, o princípio da modicidade tarifária.

2.4. Em 20/05/2023, a PF-ANTT emitiu o Parecer n. 83/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 16948136), se manifestando *"pela possibilidade de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 009/2022 e pela submissão do Plano de Outorgas ao Ministério dos Transportes, acompanhado das minutas de edital, de contrato de concessão e seus anexos e do Programa de Exploração da Rodovia, com as sugestões trazidas neste Parecer"*.

2.5. Por meio da Nota Técnica Conjunta nº 9/2023/GEMEF/GEREG/SUCON (SEI nº 17781629), a SUCON avaliou as recomendações exaradas pela PF-ANTT e efetuou os ajustes na minuta contratual considerados pertinentes. Da mesma forma, foram promovidas adequações nos documentos jurídicos decorrentes de diretrizes de política pública e realizadas outras melhorias.

2.6. Em 13/07/2023, com a inclusão dos referidos ajustes e adequações, a SUCON exarou o Relatório Final da Audiência Pública SEI Nº 9/2023 (SEI nº 17773362), para ser submetido à aprovação da Diretoria Colegiada, de acordo com o estabelecido no Art. 26, §5º da Resolução nº 5.624/2017.

2.7. Concomitantemente, por meio do Despacho de Instrução do próprio dia 13/07/2023 (SEI nº 17773074), a SUCON encaminhou o processo em tela para distribuição aos Diretores, a fim de ser deliberado em Reunião da Diretoria Colegiada, incluindo as notas técnicas produzidas na área (SEI nº 16067677 e nº 17781629), o Relatório à Diretoria SEI Nº 344/2023 (SEI nº 17779673), a minuta de deliberação (SEI nº 17772961), os documentos jurídicos (SEI nº 17783012) e demais documentos que compõem o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental do projeto.

2.8. Considerando o cronograma acordado entre a ANTT e o Ministério dos Transportes, a SUCON encaminhou os autos à Secretaria Geral e solicitou a inclusão do processo na pauta de sorteio em regime de urgência, conforme despacho do mesmo dia 13/03/2023 (SEI nº 17773276), o qual foi realizado nesse mesmo dia (SEI Nº 17791929), ocasião em que fui designado seu relator.

2.9. No dia seguinte, esta relatoria pautou o processo na Reunião de Diretoria Pública nº 961, prevista para ser realizada 20/07/2023, conforme o de Despacho DLA de 14/07/2023 (SEI nº 17813524).

2.10. Ocorre que, em 19/07/2023, a SUCON precisou complementar a instrução processual, com objetivo de promover atualizações materiais nos Documentos Jurídicos (SEI nº 17865537), Plano

de Outorga (SEI nº17865392) e no Programa de Exploração de Rodovias (PER), Volume 2, (SEI nº 17846245), conforme informado por meio de despacho desta data (SEI nº 17865111).

2.11. Assim, esta relatoria resolveu retirar o processo da Reunião de Diretoria Pública nº 961, conforme informado no Despacho DLA do dia 19/07/2023 (SEI nº17868375) e aprovado pela Diretoria Colegiada nos termos da Certidão de Julgamento de 20/07/2023 (SEI nº 17946057).

2.12. Após promover reuniões com técnicos da SUCON e membros da Diretoria, o Ministério apresentou novas orientações de política pública a serem consideradas nos documentos jurídicos, cujos temas envolveram, basicamente, cláusulas sobre penalidades, estabilidade tarifária e constituição do Comitê de Resolução de Conflitos (*Dispute Board*), conforme o OFÍCIO Nº 8/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, datado de 09/08/2023 (SEI nº 18287837).

2.13. Em 11/08/2023, o presente processo foi pautado na Reunião de Diretoria Pública nº 963, prevista para ser realizada 17/08/2023, por meio do Despacho DLA desta data (SEI nº 18228094).

2.14. Em 15/08/2023, a Gerência de Modelagem Econômico-Financeira (GEMEF) da SUCON apresentou por meio de dois despachos (SEI nº18265814 e nº 18279307) um novo anexo do PER - Volume 1 (SEI nº18258787), com melhorias realizadas a partir de estudos anteriores e análises internas, bem como adequações do projeto, fruto de diretrizes emanadas pelo Ministério dos Transportes. Tais melhorias incluem a alteração do parâmetro de desempenho de porcentagem máxima de área afetada por trincas tipo FC2 + FC3 avaliada em relação à área total de segmentos de 20 km, para o 5º ano de concessão, de 7% para 15%, conforme especificado no item 3.1.1 do PER.

2.15. Da mesma forma, através de outro despacho do mesmo dia 15/08/2023 (SEI nº 18270870), a GEMEF informou a SUCON sobre alterações no Modelo Econômico Financeiro - MEF do projeto (SEI nº18270829), decorrentes da atualização da Taxa Interna de Retorno (TIR) para a data-base de agosto de 2023, ficando no percentual de 9,21%.

2.16. Ademais, pelos mesmos motivos, a Gerência de Estruturação Regulatória da SUCON apresentou por meio de despacho de 16/08/2023 (SEI nº18285887) a revisão dos Documentos Jurídicos (SEI nº18280172) e do Plano de Outorga (SEI nº18279304), sintetizando todas as modificações no documento "Comparativo das Alterações" (SEI nº 18285691).

2.17. Por fim, no mesmo dia 16/08/2023, a SUCON ratificou por meio de despacho (SEI nº 18277166) todas as alterações supracitadas, ressaltando que as modificações implementadas buscaram atender integralmente as orientações do Ministério dos Transportes, visando adequar o modelo regulatório do projeto às diretrizes da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário.

2.18. São os fatos. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Resolução nº 5.976/2022, que aprovou o Regimento Interno da ANTT estabeleceu os objetivos de realização de Processo de Participação e Controle Social, conforme Art. 88, capítulo I, in verbis:

Capítulo I

Do Processo de Participação e Controle Social

Art. 88 A ANTT utilizará o Processo de Participação e Controle Social com objetivo de:

- I- recolher subsídios para seu processo decisório;
- II- fomentar e efetiva participação das partes interessadas e da sociedade em geral;
- III- oferecer aos agentes econômicos, sociedade e usuários dos serviços regulados pela ANTT um ambiente propício ao encaminhamento de seus pleitos e sugestões relacionados à matéria objeto do processo;
- IV- identificar, de forma ampla, todos os aspectos relevantes à matéria, objeto do processo e
- V- dar publicidade a sua ação regulatória.

3.2. Neste sentido, a Superintendência de Concessão da Infraestrutura (SUCON) propôs instaurar o Processo de Participação e Controle Social com a realização de Audiência Pública com objetivo de colher as contribuições e manifestações dos usuários e interessados no sistema rodoviário da BR-040/GO/MG, sendo deliberado pela Diretoria Colegiada, conforme Art. 9ª da Resolução nº 5.624/2017 e aprovado por meio da Deliberação nº 286, de 6 de outubro de 2022.

Art. 9º. As propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.

3.3. O período para o recebimento de contribuições ocorreu do dia 17 de outubro de 2022 até às 18 horas do dia 1º de dezembro de 2022 (horário de Brasília), já a sessão pública, no formato híbrido (presencial e virtual) foi realizada no dia 18 de novembro de 2022, em Brasília/DF, no auditório da ANTT, sendo também transmitida ao vivo pelo Canal da ANTT no youtube: [link](#).

3.4. Para a participação da sociedade foram disponibilizados os seguintes meios:

- I - Sistema de Participação e Controle Social (ParticipANTT) para realização de manifestação por escrito, por meio do portal da ANTT: <https://participantt.antt.gov.br> > audiência pública nº 009/2022
- II - Sistema Eletrônico de Informações (SEI) - manifestações protocoladas pro parlamentares, conforme orientações dispostas no portal da ANTT, www.antt.gov.br, link: <https://portal.antt.gov.br/web/guest/sei>
- III - Oralmente na sessão híbrida.

3.5. No período disponibilizado para manifestações foram recebidos 31 (trinta e um) protocolos por meio do sistema ParticipANTT, 2 protocolos via Sistema Eletrônico de Informação (SEI) e 8 (oito) contribuições realizadas oralmente na sessão pública, totalizando 41 (quarenta e um) protocolos recebidos, dois quais 2 (dois) foram invalidados, por não apresentarem contribuição

relacionada ao escopo da audiência pública, conforme disposto na tabela abaixo:

Tabela 1 - Resumo de contribuições recebidas

RESUMO AP 009/2022			
Data	Inscritos	Participantes	Contribuições Orais
18/11/2022	19	8	8
Protocolos recebidos via Sistema ParticipANTT			31
Protocolos recebidos via SEI			2
TOTAL			41
Protocolos Repetidos			2
Total de protocolos para análise			39

3.6. O tema que recebeu o maior número de contribuição ou manifestação foi "Parâmetros de Desempenho", que são indicadores que quantificam a performance da concessão de acordo com os objetivos estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia - PER, para identificar as inexecuções e o não cumprimento das obrigações contratuais da futura concessionária. Isto reflete uma certa preocupação da sociedade em relação à fiscalização e manutenção do trecho rodoviário, sendo justificável diante do desempenho da atual concessionária, que solicitou a devolução do trecho e adesão ao processo de relicitação desde 2019.

3.7. Algumas contribuições oriundas do Processo de Participação e Controle Social foram atendidas e retratadas nos documentos jurídicos do projeto, dentre elas, a inserção de novos investimentos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), que incluem as construções de viadutos, rotatórias e passagens para animais silvestres, com objetivo de minimizar impactos ambientais na fauna, bem como a sugestão de regulação pela ANTT e previsão contratual sobre as condições climáticas. Sobre Parâmetros de Desempenho, tema que recebeu o maior número de contribuições, a SUCON acolheu diversas sugestões de aprimoramento, incluindo a revisão dos indicadores de lagura mínima das pistas, deflexão característica e máximo desnível entre faixa de tráfego e acostamento.

3.8. Após o período de Audiência Pública, a ANTT recebeu novas diretrizes de política pública do Ministério dos Transportes, cujos pontos, alguns deles já presentes em projeto pretéritos, seguem dispostos nas transcrições dos documentos a seguir:

Ofício 297/2023/SNRT (SEI nº 16571831)

I - "Parâmetros operacionais

- Flexibilização dos tempos de atendimento operacional;
- Otimização no dimensionamento da estrutura da concessionária, conforme diretriz da ANTT (Atualização da Nota Técnica nº 107/2015/GEROR/SUINF);
- Redução na cobertura de CFTV, considerando a baixa efetividade relatada pela Agência;
- Exclusão da obrigatoriedade de implantação do sistema Wireless ao longo da rodovia, considerando a implementação do 5G;
- Adequação dos prazos no Capital de Giro em aderência ao praticado pelas concessionárias, especificados nos dados contábeis.

II - Parâmetros de pavimento

- Adoção dos parâmetros flexibilizados pela ANTT no PER 5ª etapa, os quais promovem diferenciação entre pistas, acostamentos e marginais;
- Flexibilização dos parâmetros de pavimento pela ANTT no PER 5ª etapa.

III - Outros

- Exclusão dos custos do MEF para adoção da metodologia iRAP, sendo adotados incentivos contratuais para estímulo à sua adoção sem impactar tarifa de pedágio;
- Exclusão da verba de segurança no trânsito, considerando já estar prevista verba para PRF."

Ofício 340/2023/SNRT (SEI nº 16954316)

- "previsão de prazo de prorrogação de até 30 (trinta) anos;
- adoção do modelo de leilão de Menor Tarifa, com previsão de aporte de recursos vinculados à concessão, em valores proporcionais ao valor de deságio quando este for superior à 18% no valor de tarifa de pedágio ofertado pela proponente. Os valores de aporte deverão ser calculados pela ANTT com o objetivo de garantir a saúde financeira da concessão;
- elaboração da matriz de risco contratual com a maximização do risco geológico ao Poder Concedente em eventos de instabilidade geológica de trechos em serra e em eventos extraordinários (em função da intensidade e recorrência das chuvas), e ainda em eventos que envolvam risco elevado e grande complexidade;
- incentivar a implantação de free-flow, durante a execução contratual, desde que observado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão;

- *previsão de mecanismos de estabilidade regulatória ativa e segurança jurídica nos contratos, quais sejam:*

P o reajuste e a revisão das tarifas de pedágio (ordinária) automático, para os casos em que o referido cálculo não ocorra em tempo hábil. Os ajustes tarifários necessários, consequentes à conclusão dos cálculos pela ANTT, serão prazo limite para análise e promoção dos reequilíbrios regulatórios pela ANTT em caso de requerimentos de eventuais desequilíbrios pelas concessionárias. Prever a possibilidade de reequilíbrio parcial automático nos casos em que a análise ultrapasse o prazo máximo estabelecido, desde que atestados por verificador independente. Os ajustes tarifários necessários, consequentes à conclusão dos cálculos pela ANTT, deverão ser considerados na próxima revisão ordinária.

P realização de auditoria amostral da receita auferida por um verificador independente; e

P possibilidade de utilização de recursos vinculados (conta vinculada) para modicidade tarifária, quando da reclassificação da tarifa.

- *Considerar recuperação das instalações de eventuais edificações do DNIT existentes no trecho.”*

3.9. Assim, em decorrência das novas diretrizes de política pública do Governo Federal, alguns ajustes nos documentos jurídicos foram necessários, incluindo alterações nos parâmetros operacionais e de pavimento, bem como a adoção do modelo de leilão de Menor Tarifa, com previsão de aporte de recursos vinculados proporcional ao desconto ofertado quando este for superior a 18%, com vistas a afastar deságios muito agressivos que possam trazer riscos à execução do contrato. Todavia, algumas diretrizes do Ministério do Transporte não puderam ser integralmente acolhidas neste projeto, como a previsão de reajuste e revisão ordinária das tarifas de pedágio de forma automática, que merecerá uma análise mais minuciosa da área técnica e será objeto de regulamentação própria da ANTT.

3.10. Resumidamente, a tabela abaixo apresenta os ajustes dos documentos jurídicos decorrentes das diretrizes de políticas públicas emanadas pelo Ministério dos Transportes, incluindo, em alguns casos, observações deste relator:

Diretriz descrita no Ofício nº 297/2023/SNTR	Posição da SUCON	Observação do DLA
<u>Parâmetros Operacionais</u>		
• Flexibilização dos tempos de atendimento operacional.	<u>Acatado</u> . Previsão ajustada.	-----
• Otimização no dimensionamento da estrutura da concessionária, conforme diretriz da ANTT (Atualização da Nota Técnica nº 107/2015/GEROR/SUINF).	<u>Acatado</u> . Previsão ajustada.	-----
• Redução na cobertura de CFTV, considerando a baixa efetividade relatada pela Agência.	<u>Acatado</u> . Previsão ajustada.	-----
• Exclusão da obrigatoriedade de implantação do sistema Wireless ao longo da rodovia, considerando a implementação do 5G.	<u>Acatado</u> . Previsão excluída.	-----
• Adequação dos prazos no Capital de Giro em aderência ao praticado pelas concessionárias, especificados nos dados contábeis.	<u>Acatado</u> . A modelagem atualizou os valores de dias de contas a receber, a pagar e de tributos.	-----
<u>Parâmetros de Pavimento</u>		
• Adoção dos parâmetros flexibilizados pela ANTT no PER 5ª etapa, os quais promovem diferenciação entre pistas, acostamentos e marginais.	<u>Acatada</u> .	-----

<ul style="list-style-type: none"> Flexibilização dos parâmetros de pavimento pela ANTT no PER 5ª Etapa. 	Acatada.	-----
Outros		
<ul style="list-style-type: none"> Exclusão dos custos do MEF para adoção da metodologia iRAP, sendo adotados incentivos contratuais para estímulo à sua adoção sem impactar tarifa de pedágio. 	Acatada. Custos excluídos da MEF e manutenção da adoção de metodologia iRap em item 3.2.5 do PER como incentivo à boa performance do contrato.	-----
Diretriz descrita no Ofício nº 430/2023/SNTR	Posição da SUCON	Observação do DLA
<ul style="list-style-type: none"> previsão de prazo de prorrogação de até 30 (trinta) anos 	<p>Acatada. Atualizada a subcláusula 3.2, condicionando a prorrogação ao cumprimento de condições mínimas pela concessionária.</p> <p>3.2 O presente Contrato poderá ser prorrogado a critério exclusivo do Poder Concedente, por no máximo 30 (trinta) anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de caso fortuito, força maior, fato da administração ou fato do príncipe, e somente poderá ocorrer caso a Concessionária:</p> <p>(i) comprove a manutenção, ao longo de toda a vigência do Contrato, de valores satisfatórios do Indicador de Inexecução Acumulada (IIA);</p> <p>(ii) não tenha procedimento de caducidade instaurado; e</p> <p>(iii) não tenha decretada sua intervenção pela ANTT.</p>	-----
<ul style="list-style-type: none"> adoção do modelo de leilão de Menor Tarifa, com previsão de aporte de recursos vinculados à concessão, em valores proporcionais ao valor de deságio quando este for superior à 18% no valor de tarifa de pedágio ofertado pela proponente. Os valores de aporte deverão ser calculados pela ANTT com o objetivo de garantir a saúde financeira da concessão 	<p>Acatada. 4.1 - No Edital de concessão foram efetuados diversos ajustes para adequar o projeto ao novo mecanismo de leilão.</p> <p>A adoção do critério de "Menor Tarifa", com previsão de aporte de recursos vinculados proporcional ao desconto ofertado, tenciona afastar deságios muito agressivos que possam trazer riscos à execução do contrato. Para o presente projeto, foi adotado o mesmo regramento utilizado para os editais de Lote 1 e 2 das Rodovias Integradas do Paraná, e para a concessão da BR-381/MG.</p>	-----
<ul style="list-style-type: none"> elaboração da matriz de risco contratual com a maximização do risco geológico ao Poder Concedente em eventos de instabilidade geológica de trechos em serra e em eventos extraordinários (em função da intensidade e recorrência das chuvas), e ainda em eventos que envolvam risco elevado e grande complexidade; 	<p>Já contemplado no Projeto. que prevê o compartilhamento do risco geológico extraordinário entre os partícipes, conforme alocação prevista na cláusula 22.</p>	<p>A cláusula de alocação de riscos do contrato prevê que o Poder Concedente assumirá até, no máximo, 80% dos custos de alguns eventos geotécnicos extraordinários, dependendo da receita tarifária bruta anual da Concessão. Considero o compartilhamento adequado e que atende a diretriz do Ministério.</p>
<ul style="list-style-type: none"> incentivar a implantação de free-flow, durante a execução contratual, desde que observado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão; 	<p>Já contemplado no Projeto. após a realização de ajustes que criam a obrigação para que a concessionária apresente estudos necessários à eventual migração para o sistema de cobrança no conceito de Free Flow, no prazo de 3 anos após a Data de Assunção. A ANTT terá até o final do 5º ano de concessão para definir sobre a vantagemidade da implementação desse sistema de cobrança.</p> <p>A superintendência entende não ser possível especificar, desde já, a obrigação de se migrar para o modelo de cobrança automática, haja vista que</p>	<p>Considero o entendimento da SUCON plausível e que atende a diretriz do Ministério.</p>

	os estudos de demanda do projeto não permitem garantir a vantajosidade desta medida em termos das tarifas a serem pagas pelos usuários e das receitas geradas pelo projeto.	
<ul style="list-style-type: none"> prever o reajuste e a revisão das tarifas de pedágio (ordinária) de forma automática, para os casos em que o referido cálculo não ocorra em tempo hábil. Os ajustes tarifários necessários, consequentes à conclusão dos cálculos pela ANTT, serão considerados na próxima revisão ordinária; 	<p>Não acatada. Entende-se que a melhor alocação da diretriz é em regulamentação da ANTT, o que merecerá análise pela área técnica responsável pela gestão dos contratos de concessão, uma vez tratar-se de procedimentos regulatórios.</p> <p><u>Obs: a orientação do ministério para este tema é reiterada no Ofício 8/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR e acolhida pela SUCON, conforme informado no decorrer deste voto.</u></p>	<p>Considero o posicionamento da SUCON aceitável, já que a superintendência sinalizou com a possibilidade de acolher a diretriz por meio de uma regulamentação futura da ANTT, após análise da área técnica responsável pela gestão dos contratos de concessão (SUROD).</p> <p><u>Obs: a orientação do ministério para este tema é reiterada no Ofício 8/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR e acolhida pela SUCON, conforme informado no decorrer deste voto.</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> prazo limite para análise e promoção dos reequilíbrios regulatórios pela ANTT em caso de requerimentos de eventuais desequilíbrios pelas concessionárias. 		
<ul style="list-style-type: none"> Prever a possibilidade de reequilíbrio parcial automático nos casos em que a análise ultrapasse o prazo máximo estabelecido, desde que atestados por verificador independente. 		
<ul style="list-style-type: none"> realização de auditoria amostral da receita auferida por um verificador independente. 	<p>Não acatada. Em realidade, a conta centralizadora já permite auditar as receitas da concessão, dessa forma, aprimorou-se a redação de subcláusula 12.5 para possibilitar que a ANTT possa demandar que as contas sejam auditadas, lhe permitindo ainda a opção de realizar por si essa conferência.</p>	<p>Considero que a diretriz tenha sido acatada parcialmente, já que a alteração na redação da subcláusula 12.5 permite que a ANTT possa demandar a revisão dos valores depositados em Conta Centralizadora, o que infiro que possa ser feito por meio de verificador independente.</p>
<ul style="list-style-type: none"> possibilidade de utilização de recursos vinculados (conta vinculada) para modicidade tarifária, quando da reclassificação da tarifa. 	<p>A sugestão foi acatada, com a inclusão da subcláusula 12.1.5.</p>	-----
<ul style="list-style-type: none"> Considerar recuperação das instalações de eventuais edificações do DNIT existentes no trecho. 	<p>Não acatado. Não houve tempo hábil para consideração desta diretriz para o presente projeto, tendo em vista que os levantamentos de campo e precificação dos investimentos já estão concluídos.</p>	<p>Considero a justificativa razoável, já que os investimentos nestas recuperações podem ser suficientemente relevantes para serem precificados e incluídos no Modelo Econômico Financeiro (MEF) do projeto.</p>

3.11. Após interagir com a SUCON e membros da Diretoria, quando foram apresentadas as modificações promovidas decorrentes das diretrizes de política pública, bem como as devidas justificativas para o que não pôde ser acatado, o Ministério dos Transportes apresentou novas orientações que demandaram adequações no Projeto, especificamente, nos seguintes temas: penalidades; estabilidade tarifária; e, constituição do Comitê de Resolução de Conflitos (Dispute Board).

3.12. As alterações promovidas nas regras de penalidade atendem ao item 7 do Ofício 8/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, sendo excluído da definições do contrato a chamada "Notificação de Compensação de Multa", que consistia na notificação do Poder Concedente ao Banco Depositário, emitida após o trânsito em julgado da decisão administrativa sancionadora, para transferência do valor correspondente à multa aplicada pela ANTT da Conta Centralizadora à Conta de Ajuste. Em decorrência da exclusão deste conceito, algumas cláusulas do contrato tiveram que ser modificadas, conforme descritas no quadro abaixo:

Redação anterior	Redação atual
13.10.1 Havendo Notificação de Compensação de Multas por parte da ANTT, deverá o Banco Depositário transferir o valor indicado na referida notificação para a Conta de Ajuste, utilizando para tanto os recursos existentes na Conta Centralizadora.	Excluído.

21.2.5 Em caso de assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) relativo a multas aplicadas, a ANTT poderá suspender o encaminhamento da Notificação de Compensação de Multa.	21.2.5 Em caso de assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) relativo a multas aplicadas, a ANTT poderá suspender o processo administrativo sancionador.
21.2.7 O débito originado de processo administrativo de aplicação de multa transitado em julgado, não compensado por meio de Notificação de Compensação de Multa e não quitado pela Concessionária ou pela Garantia de Execução do Contrato deverá ser inscrito no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e inscrito em dívida ativa até que haja seu efetivo pagamento.	21.2.7 O débito originado de processo administrativo de aplicação de multa transitado em julgado, não quitado pela Concessionária ou pela Garantia de Execução do Contrato deverá ser inscrito no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e inscrito em dívida ativa até que haja seu efetivo pagamento.
21.3 Após o trânsito em julgado da decisão administrativa sancionadora e transcorrido o prazo mínimo de 30 (trinta) dias para a sua quitação, o valor das multas aplicadas será transferido da Conta Centralizadora para a Conta de Ajuste por meio da Notificação de Compensação de Multa. 21.3.1 O valor anual das compensações não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) da receita bruta anual da Concessão; 21.3.2 Caso o valor das Notificações de Compensação de Multa exceda o limite estabelecido na subcláusula 21.3, a ANTT poderá proceder à cobrança e execução da Garantia de Execução do Contrato.	Excluído.

3.13. No tocante ao tema estabilidade tarifária, destaca-se o atendimento aos itens 8(a) e 8(b) do Ofício 8/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR, no sentido de possibilitar o reajuste das tarifas de pedágio de forma automática, mesmo na hipótese de ocorrência de atrasos no processamento das revisões ordinárias pela ANTT, conforme implementado através da inserção da subcláusula 23.1.3 na minuta de contrato de concessão, descrita no quadro abaixo:

Redação anterior	Redação atual
Inexistente.	19.7.2 Independentemente de atrasos nos prazos procedimentais da Revisão Ordinária, a ANTT deverá autorizar a incidência dos efeitos do reajuste na Tarifa de Pedágio no dia e mês previstos para a Revisão Ordinária, podendo eventuais correções serem realizadas posteriormente, conforme regulamentação da ANTT

3.14. Ainda no tema estabilidade tarifária, as orientações dos itens 8(a) e 8(b) do Ofício 8/2023/CGOR/DOUT-SNTR/SNTR tratam de revisões extraordinárias, que demandaram da SUCON a alteração das subcláusulas 19.9.4 e 19.9.5 da minuta de contrato de concessão, transcritas no quadro a seguir:

Redação anterior	Redação atual
19.9.4 O Saldo da Concessão poderá ser utilizado, a critério da ANTT, para fins de reequilíbrio do Contrato, no âmbito das Revisões Extraordinárias.	19.9.4 Os pleitos citados nas subcláusulas 19.9.2 e 19.9.3 poderão ser objeto de reequilíbrio econômico-financeiro parcial, em caso de reconhecimento de mérito, nos prazos e procedimentos previstos na regulamentação da ANTT.
19.9.5 O valor apurado em decorrência da Revisão Extraordinária será atualizado anualmente consoante o IRT.	19.9.5 O Saldo da Concessão referente à Alíquota de Recursos Vinculados, nos termos da subcláusula 12.3.4, poderá ser utilizado, no âmbito das Revisões Extraordinárias a critério da ANTT, para fins de reequilíbrio do Contrato, reversão para modicidade tarifária e inclusão, no Contrato, de obras e serviços não previstos inicialmente no PER no âmbito das Revisões Extraordinárias.
Antiga redação alocada na subcláusula 19.9.5.	19.9.6 O valor apurado em decorrência da Revisão Extraordinária será atualizado anualmente consoante o IRT.

3.15. Finalizando as modificações decorrentes das orientações do Ministério de Transportes, a SUCON promoveu alterações nas cláusulas da minuta do contrato que tratam da constituição do Comitê de Resolução de Conflitos (*Dispute Board*), tornado-o apenas por demanda (*Ad Hoc*), considerando o princípio da modicidade tarifária e a ausência de estudos quantitativos sobre

eventuais impactos na concessão decorrentes do pagamento do mecanismo. Além disso, os custos envolvidos nas eventuais constituições destes comitês serão integralmente arcados pela Concessionária.

3.16. Ademais, a partir dos apontamentos da Procuradoria Federal Junto à ANTT (PF-ANTT), foram promovidas algumas alterações na minuta do Contrato de Concessão, as quais destaco os melhoramentos redacionais e conceituais promovidos na Nova Matriz de Alocação de Riscos, que buscam retratar, também, as contribuições e discussões ocorridas no âmbito da Audiência Pública nº 13/2022, em etapa de finalização de relatório.

3.17. Na conclusão de sua análise, a PF-ANTT entendeu pela possibilidade de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 009/2022 e pela submissão do Plano de Outorgas ao Ministério dos Transportes, acompanhado das minutas de edital, de contrato de concessão e seus anexos, e do Programa de Exploração da Rodovia, com as sugestões trazidas no Parecer n. 83/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 16948136).

3.18. Por fim, constatada a conformidade do Processo de Participação e Controle Social conduzido pela SUCON, parabeno esta superintendência pelo trabalho realizado, especialmente, pelas práticas regulatórias adotadas e esforços realizados para promover as adequações demandadas pelo Ministério dos Transportes, o que tornam este projeto uma referência para as próximas delegações da chamada 5ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas no processo, VOTO por aprovar o Relatório Final da Audiência Pública nº 009/2022, 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 Técnica, Econômica e Ambiental, com vistas à concessão para exploração do lote rodoviário composto pela rodovia BR-040/GO/MG, entre os municípios de Cristalina/GO e Belo Horizonte/MG, nos termos da minuta de deliberação acostada aos autos (SEI nº 18296663).

Brasília, 17 de agosto de 2023.

(assinado eletronicamente)

Lucas Asfor Rocha Lima

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCAS ASFOR ROCHA LIMA, Diretor**, em 17/08/2023, às 17:03, 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?](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[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

182966630 e o código CRC **C97A1E52**.

Referência: Processo nº 50500.185601/2022-34

SEI nº 18296630

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

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