



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL**TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA****NÚMERO: 23/2024****OBJETO:** Autorização para celebração do Oitavo Termo Aditivo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#), entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A., com o objetivo de atender ao disposto na subcláusula 4.4 do Termo de Ajustamento de Conduta - Plano de Ação.**ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD**PROCESSO (S):** 50500.193759/2023-69**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** PARECER n. 00052/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (23010144) e DESPACHO n. 06022/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (23010162).**ENCAMINHAMENTO: POR APROVAR A CELEBRAÇÃO DO 8º TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO REFERENTE AO EDITAL Nº 003/2013, ENTRE A ANTT E A CONCESSIONÁRIA NOVA ROTA DO OESTE S.A.****1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta de Minuta de Termo Aditivo, a ser firmado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A, em atendimento ao disposto no TAC Plano de Ação (13691165).

2. DOS FATOS

2.1. A Concessionária, por meio do Requerimento 4.806/2022 - Pedido de anuência CRO (12897098), de 23 de agosto de 2022, constante nos autos do Processo nº 50500.161397/2022-66, manifestou a intenção de transferir o controle acionário para a MT PARTICIPAÇÕES E PROJETOS S/A - MTPAR, acompanhada da proposta de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) e seus anexos.

2.2. Posteriormente, em 4 de outubro de 2022, foi estabelecido o TAC - Plano de Ação, naqueles autos, alinhado à Deliberação nº 284 (13698918) da Diretoria Colegiada, com o objetivo de corrigir inexecuções contratuais em um período de 8 (oito) anos, contados do início da eficácia do TAC, seguindo o cronograma do Anexo B. Estabeleceu ainda que no prazo de 1 (um) ano contado do início de sua eficácia, deverá ser celebrado termo aditivo contratual entre as partes com o objetivo do estabelecimento da alocação de riscos relativos a eventuais impactos decorrentes da operação de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida, ainda que tenham sido autorizadas anteriormente à assinatura do TAC.

2.3. A eficácia do TAC começou em 4 de maio de 2023, conforme Ofício SEI nº 13749/2023/DG-ANTT (16694870) e após o cumprimento das condições estipuladas nos itens "i" e "v" da subcláusula 4.2 do TAC.

2.4. Em 17 de novembro de 2023, a Concessionária submeteu o Ofício 5.735/2023 (20323288), propondo um Termo Aditivo em resposta à cláusula 4.4 do TAC, e introduziu uma Proposta de Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT, que seria discutida separadamente.

2.5. No dia 15 de dezembro de 2023, a Concessionária protocolou o Ofício número 5.812/2023 (20896314), com o intuito de propor "Minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão ('Anexo I' - 20896320), o Parecer Técnico de Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda Frente à Concorrência do Modal Ferroviário no Estado do Mato Grosso ('Anexo II' - 20896320) e por fim, a Metodologia do Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda ('Anexo III' - 20896323)".

2.6. Em 06 de fevereiro de 2024, a CGEFI elaborou a NOTA TÉCNICA SEI Nº 377/2024/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (21397496) acerca da Proposta de Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT - análise preliminar.

2.7. Também foi elaborada a NOTA TÉCNICA SEI Nº 1965/2024/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (22184003) com análise complementar da Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT, vinculada à Proposta de Minuta de Termo Aditivo em atendimento a cláusula 4.4 do Termo de Ajuste de Conduta - TAC - Plano de Ação - 2022.

2.8. A análise supra foi encaminhada à Concessionária, por meio do OFÍCIO SEI Nº 8566/2024/COGIC/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (22280713), juntamente do Termo Aditivo ao Contrato (22426019), do Anexo 11 (22426021), e do Termo Aditivo ao TAC (22426038).

2.9. Por conseguinte, em 27 de março de 2024, a Concessionária protocolizou a Carta 6.125/2024 (22506181), na qual apresentou algumas alterações na minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e na minuta de Anexo 11, que foram analisadas pela área técnica na Nota Técnica - ANTT 248 (21322435).

2.10. Assim, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 248/2024/COGIC/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (21322435), a área técnica analisou as alterações da Concessionária e submeteu o processo à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF-ANTT visando a obtenção de chancela jurídica, quanto à Minuta de Termo Aditivo (21320084), ao Anexo 11 (21320452), a Minuta de Extrato de Termo Aditivo (22513128), todas relativas ao 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, bem como à Minuta de Termo Aditivo - TAC (22302914) e à Minuta de Extrato de Termo Aditivo - TAC (22303788).

2.11. A PF-ANTT teceu suas considerações no PARECER n. 00052/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (23010144), chancelado pelo Despacho n. 06022/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (23010162), no qual opinou-se pela regularidade jurídica da Minuta de Termo Aditivo Nº (21320084) e do Anexo de Termo Aditivo (21320452), desde que observadas as recomendações ofertadas na manifestação jurídica.

2.12. Com o retorno dos autos à área técnica, foi elaborado Relatório à Diretoria Nº 224/2024 (23012901), juntamente com minuta de Deliberação (23012929), e os autos foram sorteados à minha relatoria, nos termos da Certidão de Distribuição (23073581).

2.13. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#) (BR-163/MT: trecho de 850,9 km, sendo 822,8 km na BR-163/MT e 28,1 km na MT-407), foi celebrado em 12/03/2014. Posteriormente, foram firmados termos aditivos nos seguintes termos:

- **1º Termo Aditivo, em 15/09/2015:** objetivando a introdução, no contrato de concessão, das alterações constantes no Processo Administrativo nº 50500.116582/2014-96, referentes à mudança do local da Praça de Pedágio P06 no APÊNDICE G – LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO do Programa de Exploração da Rodovia – PER, e a consequente recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a fim de reverter para a modicidade tarifária a receita tarifária adicional decorrente da mudança do local da Praça de Pedágio supracitada.

- **2º Termo Aditivo, em 15/02/2016:** objetivando a introdução, no contrato de concessão, dos novos investimentos e custos operacionais aprovados pela Resolução nº 4.811/2015, referentes à assunção dos segmentos rodoviários entre os km 125,2 e 130,2 ("Travessia Urbana de Rondonópolis"), km 592,9 e 600,7 ("Travessia Urbana

de Nova Mutum") e km 746,0 e 760,0 ("Travessia Urbana de Sorriso"), todos da BR-163/MT, doravante denominada TRECHO EOD e assunção do subtrecho compreendido entre os km 353,5 e 461,7 da BR-163/MT, denominada TRECHO 108, ou ASSUNÇÃO, quando denominadas em conjunto.

- **3º Termo Aditivo, em 15/02/2016:** objetivando a introdução, no contrato de concessão, dos novos investimentos e custos operacionais referentes à realização de serviços de conservação pelo prazo de nove meses em segmento rodoviário com obras sob responsabilidade do DNIT, relacionado no Apêndice D, do PER, entre os km 130,2 e 261,9m e entre os km 278,9 e 321,3, todos da BR-163/MT, totalizando a extensão de 174,1 km, a seguir denominados TRECHO 174 KM, e a consequente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por meio de FLUXO DE CAIXA MARGINAL, nos termos da cláusula terceira deste instrumento.

- **4º Termo Aditivo, em 05/10/2022:** estabelecer as condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos INVESTIMENTOS ESSENCIAIS contemplados no CONTRATO DECONCESSÃO ORIGINÁRIO e mantidos no Anexo I, assim como as responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, conforme Anexo II e Resolução nº 5.926, de 2 de fevereiro de 2021, a serem observadas durante a vigência deste Termo Aditivo, a fim de garantir a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao EMPREENDIMENTO.

- **5º Termo Aditivo, em 05/12/2022:** alterar a subcláusula 13.1 do Termo Aditivo nº 004/2022 para postergar por mais 60 (sessenta) dias, a data de início de sua vigência, dando vigência de 120 (cento e vinte) dias.

- **6º Termo Aditivo, em 02/02/2023:** alterar a subcláusula 13.1 do Termo Aditivo nº 004/2022 para postergar por mais 60 (sessenta) dias, a data de início de sua vigência, dando vigência de 180 (cento e oitenta) dias, revogando ainda, a cláusula 1.1 do Termo Aditivo nº 005/2022, que determinou anteriormente a vigência de 120 (cento e vinte) dias.

- **7º Termo Aditivo, em 03/04/2023:** alterar a subcláusula 13.1 do Termo Aditivo nº 004/2022 para postergar por mais 30 (trinta) dias, a data de início de sua vigência, dando vigência de 210 (duzentos e dez) dias, revogando ainda, a cláusula 1.1 do Termo Aditivo nº 006/2022, que determinou anteriormente a vigência de 180 (cento e oitenta) dias.

3.2. Nesse sentido, a proposta apresentada, é para elaboração do 8º Termo Aditivo, a ser firmado entre a ANTT e a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A., para inclusão do TAC - Plano de Ação e da nova Metodologia de Compartilhamento de Demanda, como anexos ao Contrato de Concessão, para a prorrogação do prazo de duração da concessão e demais itens que serão a seguir tratados.

3.3. O Termo de Ajustamento de Conduta - TAC (12897103), tem como objeto:

CLÁUSULA PRIMEIRA – OBJETO

1.1. O presente termo de ajustamento de conduta (TAC Plano de Ação) tem por objeto:

i. a correção, pela CONCESSIONÁRIA, nos termos deste TAC, dos descumprimentos de obrigações contratuais indicados no processo administrativo ANTT nº 50500.321614/2019-88, descritos de forma detalhada no Anexo A, e eventuais pendências em apuração nos processos administrativos ANTT 50500.037037/2021-63 e 50500.080982/2021-85, abertos em decorrência do Processo TCU nº 032.830/2016-5, 50500.031721/2022-12, aberto em decorrência do Processo TCU nº 023.217/2015-4, e 50500.100621/2021-62, aberto em decorrência do Processo TCU nº 034.032/2017-7, nos termos do § 2º do art. 1º da Resolução nº 5.823, de 12 de junho de 2018;

ii. a resolução dos pleitos e pretensões entre as partes, mediante extinção do Passivo Regulatório (Anexo C) e renúncia integral às pretensões, pela CONCESSIONÁRIA, do Procedimento Arbitral nº CCI 23960/GSS/PFF;

iii. a viabilização da anuência, pela ANTT, da troca do controle acionário da CONCESSIONÁRIA com a assunção, pela MT PAR, da posição da controladora, nos termos deste TAC.

3.4. Conforme se depreende dos autos, o Termo de Ajustamento de Conduta, na modalidade Plano de Ação, dentre outras obrigações, visa o saneamento das inexecuções contratuais, no prazo de 08 (oito) anos, contados do início de sua eficácia, de acordo com o cronograma de execução previsto em seu Anexo B.

3.5. A vigência do TAC iniciou-se em 04 de maio de 2023, nos termos do OFÍCIO SEI Nº 13749/2023/DG-ANTT (16694870) e em razão do cumprimento das condicionantes "i" e "v" previstas na subcláusula 4.2 do TAC, que dizem:

[...] i. a anuência da ANTT para a transferência de controle societário da concessionária, com a assunção, pela MT PAR, da posição da controladora, mediante encerramento do rito de governança das partes envolvidas na transação;

[...] v. o acolhimento, pelo Tribunal de Contas da União, dos requerimentos formulados pela ANTT, previstos no item vi da Cláusula Terceira.

3.6. Assim, em atenção a subcláusula 4.4 do TAC, faz-se necessário aditivar o Contrato de Concessão em até 1 (um) ano após o início da sua eficácia, veja-se:

4.4. Dentro de 1 ano após o início da eficácia do presente TAC será celebrado termo aditivo contratual entre as partes, com o seguinte objeto:

i. a ampliação do prazo do Contrato de Concessão por 5 (cinco) anos, por interesse público;

ii. estabelecimento da alocação de riscos relativos a eventuais impactos decorrentes da operação de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida, ainda que tenham sido autorizadas anteriormente à assinatura do presente TAC;

iii. a previsão de que uma nova troca de controle acionário somente será autorizada pela ANTT após o cumprimento integral do Plano de Ataque, descrito no Anexo G deste instrumento, e desde que respeitadas as regras de transparência e impessoalidade;

iv. a vedação de qualquer participação da atual acionária (OTPR), suas subsidiárias ou empresas de que participe como acionista na concessionária, até o fim da concessão.

v. a previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na Concessionária Rota do Oeste S.A., em futura troca de controle, será aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso.

3.7. Portanto, em 03/07/2023, a GECON (atual GEGIR) enviou à Concessionária o OFÍCIO SEI Nº 20864/2023/COGEC-III/GECON/SUOD/DIR-ANTT (17629109) solicitando a apresentação dos subsídios técnicos pertinentes, tendo a CNRO encaminhado a Proposta de Minuta de Termo Aditivo ("Anexo I"), pelo Ofício 5.735/2023 (20323288) e, posteriormente pelo Ofício 5.812/2023 (20896314), a Proposta da Minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão ("Anexo I" - 20896320), o Parecer Técnico de Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda Frente à Concorrência do Modal Ferroviário no Estado do Mato Grosso ("Anexo II" - 20896320) e por fim, a Metodologia do Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda ("Anexo III" - 20896323), visando atender ao disposto na Cláusula 4.4 do TAC.

3.8. Em 06/02/2024, a CGEFI elaborou a NOTA TÉCNICA SEI Nº 377/2024/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (21397496) sobre a Proposta de Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT - análise preliminar, em que concluiu:

34. Através do DESPACHO COGIR [21113423](#), de 29/12/2023, a GEGIR encaminhou os autos do processo a essa GEGEF para análise e providências pertinentes à instrução processual, objetivando a celebração do referido Termo Aditivo, em especial quanto ao Anexo 11 sobre a Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT.

35. A CNRO apresentou, por meio da Carta Ofício 5.812/2023 (SEI nº [20896314](#)), de 15/12/2023, a Proposta de Termo Aditivo junto à ANTT com a documentação completa o que inclui, além da minuta de Termo Aditivo, o pretendido Anexo 11 ao Contrato de Concessão, com um total de oito solicitações, para as quais a presente Nota Técnica apresenta uma análise preliminar.

36. No que diz respeito ao primeiro item, a solicitação da concessionária para a utilização da unidade de medida VEQ é reconhecida e aceita, sendo uma solicitação plenamente aceitável.

37. No tocante ao segundo ponto, destaca-se a importância de considerar não apenas a redução de veículos pesados, mas também o possível aumento do tráfego de veículos leves decorrente da operação de novas ferrovias. Propõe-se, portanto, uma análise que leve em conta a demanda em VEQ de todos os veículos para um mecanismo de mitigação de risco mais eficaz.

38. Quanto ao terceiro item, o início da operação plena de pelo menos um dos terminais ferroviários na área de influência da concessão rodoviária justifica o início da operacionalização do mecanismo de mitigação de risco de demanda.

39. No que se refere aos itens IV e V, relacionados ao estabelecimento da curva referencial de tráfego, a antecipação desse processo é considerada imprudente. Sugere-se, em vez disso, a utilização de todo o histórico de dados de demanda para o cálculo da taxa de crescimento anual composta (CAGR), excluindo os dados do período de ramp up da concessão, a fim de proporcionar maior previsibilidade à curva referencial.

40. Analisando o item VI, destaca-se a recomendação para não limitar a análise de impacto da inserção de terminais ferroviários apenas a veículos pesados, mantendo a criação de um "gatilho" para a frustração do tráfego de veículos superior a 5% (tal qual disciplina atualmente o TAC Plano de Ação 2022), mas considerando todas as categorias de veículos para os cálculos do mecanismo, cabendo ressaltar a importância de reequilibrar tanto as frustrações quanto as superações de expectativa da demanda real com relação à curva referencial.

41. Por fim, em relação aos itens VII e VIII, reconhece-se o fator C como um mecanismo adequado para o reequilíbrio, sendo a revisão ordinária, com base anual, uma opção natural para operacionalizá-lo.

42. Recomenda-se o envio desta Nota Técnica à Concessionária Nova Rota do Oeste S.A., para análise e manifestação. (grifos nossos)

3.9. Em resposta à análise da área técnica, a Concessionária protocolou a Carta 6.015/2024 (21999246), em que informou que: **(i)** não se opõe ao ajuste da metodologia nos moldes propostos pela GEGEF, entretanto, para o cálculo da taxa de crescimento anual composta, pondera-se a necessidade de que a Agência formalize o período de *ramp-up* relativos ao 1º e 2º ano da Concessão, contabilizando a taxa de crescimento médio correspondente entre o 3º e 10º ano da Concessão; **(ii)** reforça que a incidência do mecanismo de mitigação do risco de demanda deve apenas ser aplicado para a categoria de veículos comerciais pesados (acima de 6 eixos) considerando suas categorias reais e **(iii)** reitera que o reequilíbrio em discussão deve ser aplicado apenas nos casos de frustrações da expectativa de demanda real com relação à curva referencial.

3.10. Para tanto, a GEGEF elaborou uma análise preliminar acerca da Proposta de Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT, nos termos da NOTA TÉCNICA SEI Nº 1965/2024/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (22184003), de 15/03/2024, a qual concluiu que:

CONCLUSÃO

68. Por meio da Carta Ofício 5.812/2023 (SEI nº [20896314](#)), de 15/12/2023, a CNRO apresentou a Proposta de Termo Aditivo junto à ANTT com a documentação completa, que inclui a minuta de Termo Aditivo e o documento intitulado Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT, pretendido Anexo 11 ao Contrato de Concessão.

69. Assim, a análise preliminar da Gegef/Surod foi exarada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 377/2024/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº [21397496](#)), que avaliou as proposições da Carta Ofício 5.812/2023, especialmente o que foi argumentado no parecer que está no Anexo II (SEI nº [20896322](#)). A CRNO, em resposta a NOTA TÉCNICA SEI Nº 377/2024/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT, enviou o Ofício nº 6.015/2024 (SEI nº [21999246](#)), com suas manifestações de discordância em relação à análise preliminar.

70. A presente Nota Técnica buscou avaliar as considerações deste último Ofício da concessionária, cujo resumo das considerações e das respectivas avaliações por parte da GEGEF está a seguir.

71. A concessionária insistiu na consideração de que apenas as categorias de veículos que servem para o escoamento da produção da região deveriam ser objeto da construção da curva referencial. Ademais, deveriam ser consideradas apenas as categorias de veículos que iriam sofrer mais com a competição intermodal, deixando de fora da análise qualquer outro efeito de ganho ou de perda que não tenha dimensão semelhante. Mas concluiu-se que os efeitos sobre as outras categorias de veículos não podem ser ignorados e que as perdas ocasionadas pela inserção das ferrovias devem ser consideradas em seus efeitos líquidos.

72. Além disso, foi verificado, através de simulações com o auxílio do modelo estatístico Autoregressive Distributed Lag (ARDL), que a fixação de uma curva referencial via Compound annual growth rate (CAGR) apenas para os veículos de 6 eixos ou mais é a opção que oferece o maior risco de gerar compensações indevidas para a concessionária.

73. A solicitação de formalizar o período de ramp up nos 1º e 2º anos de concessão é bastante pertinente, já que nos dois primeiros anos não houve operação plena de todas as praças de pedágio.

74. A argumentação de que o TAC indica que apenas frustrações de demanda devem ser reequilibradas também guarda pertinência. Mas a concessionária trouxe à discussão uma recomendação do TCU de que deve-se buscar ajustar a matriz de risco para garantir que a concessionária não receba compensações indevidas através deste mecanismo de mitigação de risco por eventos que nada tem a ver com a inserção de ferrovias, como aconteceria em caso de uma nova pandemia ou crise econômica virem à tona com o mecanismo estando ativo. Avalia-se que aplicar modelos estatísticos, semelhantes ao da Resolução 5.954, que possam gerar projeções contrafactuais aos eventos, pode ser útil para amenizar o risco deste mecanismo gerar compensações indevidas por ocasião de novos eventos que pressionem criticamente a demanda da concessão no futuro.

75. Por último, a concessionária sugeriu que a CAGR seja fixada com base nos dados entre o 3º e o 10º ano de concessão, mas avalia-se que seja melhor considerar os dados entre o 3º de concessão e o ano início da operação das ferrovias na área de influência da concessão. Cabe ressaltar que, na cláusula 4.5 do TAC, ficou determinado que seriam usados os últimos 5 anos antes do fator gerador do início da operação das ferrovias, mas essa regra tem se demonstrado um ponto de imprevisibilidade, uma vez que o início da operação está previsto em um horizonte de quatro anos ou mais - logo, a maior parte ou mesmo a totalidade destes cinco anos estaria no futuro.

76. Essa imprevisibilidade, alega a concessionária, prejudica a financiabilidade do projeto e, mais especificamente, o volume de recursos disponíveis para empréstimo, que termina por afetar, em última instância, a capacidade da concessionária de fazer frente às obrigações assumidas no Termo de Ajustamento de Conduta. Assim, considera-se que ajustar a curva referencial, considerando todo o período até o início da operação das ferrovias, aumenta a previsibilidade do mecanismo e, por conseguinte, melhora as condições de financiamento do projeto [Grifos não originais].

3.11. A referida análise foi enviada à Concessionária pelo OFÍCIO SEI Nº 8566/2024/COGIC/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (22280713), que nos termos da Carta 6.125/2024 (22506181), sugeriu algumas alterações na minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e na minuta de Anexo 11.

3.12. Nesse sentido, chegou-se à versão final do Anexo 11 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda decorrente da Operação de Novas Ferrovias, com as adequações propostas pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 1965/2024/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (22184003).

3.13. Resumidamente, em relação ao Anexo III - Metodologia do Mecanismo (20896323), proposto pela Concessionária, foram realizadas alterações de forma a considerar todas as categorias de tráfego pedagado ao invés de apenas as categorias de veículos comerciais a partir de 6 (seis) eixos.

3.14. E, ao invés de considerar a assinatura do Termo Aditivo como o início da apuração de tráfego, a sugestão da GEGEF foi para que se dê a partir da concretização do fato gerador, isto é, a publicação de deliberação, emitida pela ANTT ou por órgão estadual, conforme o caso, que autoriza a abertura do tráfego em novo trecho de infraestrutura ferroviária e, ainda, a taxa média de crescimento não será mensurada a partir dos cinco anos anteriores à assinatura do Termo Aditivo, mas sim do terceiro ano-concessão até o último ano-concessão completo anterior ao fato gerador.

3.15. Pois bem. Além disso, a área técnica apresentou as minutas de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão (21320084) e do Anexo (21320452), bem como a minuta de Termo Aditivo ao TAC (22302914) e submeteu à análise da Procuradoria Federal junto à ANTT.

3.16. Por meio do PARECER n. 00052/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (23010144), de 15/04/2024, a PF-ANTT concluiu que:

[...] 2.2.6 Publicação do extrato do Termo Aditivo

34. Também se faz imprescindível anotar que é requisito para eficácia de termo aditivo sobre contratos públicos a devida publicação oficial do seu extrato. De tal sorte, ressalta a recomendação de que haja a publicação nos prazos e termos estabelecidos na Lei.

35. Sobre a forma de publicação, é imperativo dizer que esta Procuradoria Federal teve a oportunidade de, recentemente, se manifestar na forma do PARECER n. 00029/2024/PF-ANTT/PGF/AGU ([50500.028011/2024-77](#)), cuja conclusão colacionamos abaixo (com grifos):

43. *Diante da consulta apresentada, após análise e deliberação do Conselho Consultivo de Procuradores, na forma do art. 10 da Portaria PF/ANTT nº 1, de 03 de fevereiro de 2023, esta Procuradoria Federal junto à ANTT conclui que, a partir do dia 30 de dezembro de 2023, os Termos Aditivos celebrados por esta agência reguladora, ainda que pertinentes a contratos de concessão celebrados na vigência da antiga Lei nº 8.666/1993, deverão ser publicados segundo as regras do artigo 94 da nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/2021), que possui incidência imediata às publicações a serem realizadas a partir da sua entrada em vigor.*

36. Com efeito, recomenda-se a divulgação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), por ser condição indispensável para a eficácia dos aditamentos, na forma do artigo 94 da Lei nº 14.133/2021.

Art. 94. A divulgação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP) é condição indispensável para a eficácia do contrato e de seus aditamentos e deverá ocorrer nos seguintes prazos, contados da data de sua assinatura:

37. Vale dizer, adicionalmente, que a publicação do extrato no Diário Oficial da União – DOU, às expensas desta ANTT, não prejudica a publicidade, antes, a ampla. Contudo, deve a administração, diante da nova legislação, aferir a vantagem do uso adicional desse meio de divulgação, especialmente porque o artigo 94, citado,

exige apenas a divulgação no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP).

38. Abordados esses pontos, passa-se a análise sobre as Minutas de Termo Aditivo propostos: Minuta de Termo Aditivo nº [21320084](#) e Minuta de Termo Aditivo TAC ([22302914](#)).

[...] **2.3.1 Minuta de Termo Aditivo nº 21320084 e Anexo de Termo Aditivo 21320452.**

[...] 61. Quanto à Cláusula Segunda da Minuta de Termo Aditivo nº [21320084](#), que trata da Vigência e da Publicação, recomendamos à Administração consultante observar o tópico 2.2.6 Publicação do extrato do Termo Aditivo. Outrossim, não vislumbramos maiores considerações sobre a Cláusula Terceira - Da Ratificação - e a Cláusula Quarta - Do anexo.

62. Noutra vereda, sem embargo do caráter eminentemente técnico do Anexo de Termo Aditivo [21320452](#), intitulado Anexo 11 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda, nota-se elementos que podem ser destacados, na medida em que atendem a recomendação do Egr. TCU (Acórdão n. 2.139/2022-Plenário) quanto à importância de "realizar estudos a fim de desenvolver metodologia para a quantificação do impacto da entrada em operação de novas ferrovias na demanda das concessões existentes" (9.3.1.).

[...] **2.3.2 Minuta de Termo Aditivo TAC (22302914).**

75. Em que pese o alegado, ao que nos parece, não há necessidade em se alterar o termo aditivo para se obter o resultado pretendido, na medida em que a redação atual do presente TAC Plano de Ação, somada ao detalhamento proposto no Anexo 11 do Termo Aditivo ([21320452](#)), mostram-se suficientes.

76. Em nosso juízo, não se apresenta correta a ilação da área técnica no sentido de que a cláusula 4.5 teria determinado "que seriam usados apenas os últimos 5 anos antes do fator gerador do início da operação das ferrovias" para se aferir a curva referencial.

[...] 79. Portanto, se a pretensão da Minuta de Termo Aditivo TAC ([22302914](#)) é, tão somente, alterar o significado da cláusula 4.5 para que permita abrangência superior aos últimos 5 anos anteriores ao início da operação das ferrovias, essa Procuradoria Federal entende ser despropositada a alteração sobre o TAC

80. Por conseguinte, sugere-se a não aprovação e publicação do Termo Aditivo TAC ([22302914](#)). Entretanto, as escolhas administrativas dessa natureza têm assento em análise de conveniência e oportunidade que, ao lado de critérios técnicos, escapam da competência da Procuradoria Federal, de forma que a manutenção do Termo Aditivo deve ser avaliada pela Agência.

[...] **3. CONCLUSÃO**

82. Sendo esses os apontamentos, sob o prisma estritamente jurídico e abstraídos aspectos técnicos e de conveniência ou oportunidade, sem prejuízo das demais considerações lançadas ao longo do presente parecer, opina-se pela regularidade jurídica da MINUTA DE TERMO ADITIVO Nº [21320084](#) e do Anexo de Termo Aditivo [21320452](#), desde que observadas as recomendações ofertadas ao longo dessa manifestação jurídica.

83. Quanto à MINUTA DE TERMO ADITIVO TAC ([22302914](#)), esta Procuradoria Federal sugere que a área técnica avalie a sua adequação e necessidade (...)

3.17. Após retorno dos autos, a área técnica elaborou a MINUTA DE TERMO ADITIVO Nº 23012588, tendo acatado integralmente as sugestões da PF-ANTT.

3.18. Nesse ponto, imperioso ressaltar que a PF-ANTT sugeriu a não aprovação e publicação do Termo Aditivo TAC (22302914), ao passo que a sua pretensão é, tão somente, alterar o significado da cláusula 4.5 para que permita abrangência superior aos últimos 5 anos anteriores ao início da operação das ferrovias, entendendo ser prescindível a alteração.

3.19. Desse modo, haja vista a minha aquiescência com o posicionamento técnico e jurídico em relação desnecessidade de se aditar o TAC, passo a análise da Minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

ANÁLISE DA MINUTA DE TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

3.20. A primeira cláusula trata das alterações no TAC - Plano de Ação, no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), conforme consta na subcláusula 4.4 do TAC Plano de Ação, senão veja-se:

1.1 Fica incluída a subcláusula 1.3.1 (x) e (xi) para inclusão do TAC - Plano de Ação e da nova Metodologia de Compartilhamento de Demanda, como anexos ao Contrato de Concessão, conforme texto a seguir:

(x) Anexo 10: TAC - Plano de Ação

(xi) Anexo 11: Metodologia de Compartilhamento de Demanda – Risco Ferrovia

3.21. Esta alteração tem por objeto incluir o TAC e a Metodologia de Compartilhamento de Demanda – Risco Ferrovia, como anexos do Contrato de Concessão. Mais informações sobre o Anexo 11 - Metodologia de Compartilhamento de Demanda – Risco Ferrovia, estão dispostas no tópico sobre a "Cláusula Quarta - Do Anexo", da Minuta de Termo Aditivo em tela.

3.22. Ainda, está prevista na subcláusula 4.4 "i" do TAC a prorrogação do prazo do Contrato de Concessão por 5 (cinco) anos, devendo constar assim no aditivo:

1.2 As subcláusulas 1.1.1, "xxxviii" e 3.1 do CONTRATO DE CONCESSÃO ficam alteradas para postergar, por mais 5 (cinco) anos, o prazo de duração da Concessão, conforme texto a seguir:

"1.1.1

(...)

(xxxviii) Prazo da Concessão: o prazo total de vigência do Contrato de Concessão a partir da Data da Assunção.

"3.1 O prazo da Concessão é de 30 (trinta) anos contados a partir da Data da Assunção. O Prazo da Concessão fica prorrogado por 5 anos, sob condição suspensiva do cumprimento integral do Termo de Ajustamento de Conduta celebrado em 04 de outubro de 2022".

3.23. A subcláusula 1.3 da minuta de Termo Aditivo tem por objeto alterar as subcláusulas 4.3.2, 10.4.1, "ii" e 12.1 do Contrato de Concessão, fazendo constar o seguinte:

1.3 Por consequência da alteração do Prazo da Concessão, as subcláusulas 4.3.2; 10.4.1, "ii"; e 12.1 ficam alteradas, conforme texto a seguir:

"4.3.2 A partir do penúltimo ano da Concessão, contado a partir da Data da Assunção, a Concessionária não poderá alienar quaisquer bens sem a prévia e expressa autorização da ANTT".

"10.4.1

(...)

(ii) As obras condicionadas ao volume de tráfego não serão executadas caso o VDMA – Equivalente móvel do respectivo subtrecho atinja o volume de veículos indicado na tabela constante do PER nos últimos 5 (cinco) anos de vigência do Contrato".

"12.1 A Concessionária deverá manter, em favor da ANTT, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a Garantia de Execução do Contrato nos montantes indicados na tabela abaixo:

Meta de Duplicação	Valor
(...)	(...)
Do atendimento da meta total de duplicação, prevista no item 3.2.1.1 do PER até o último ano da concessão (inclusive)	R\$150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais)

3.24. A subcláusula 1.4 da minuta de Termo Aditivo tem por objeto alterar o PER para refletir a alteração do prazo contratual:

1.4 Em razão da alteração do Prazo da Concessão, fica também alterado o Programa de Exploração da Rodovia – PER no seu item 4.2.10, conforme texto a seguir:

"4.2.10

(...)

Área Funcional	Relatório	Frequência
----------------	-----------	------------

(...)	(...)	
Pavimento	Relatório de monitoração para avaliar a deflexão característica	Anualmente, nos primeiros 05 anos e nos últimos 05 anos de concessão; e, quinquenalmente, no restante do período.

3.25. Impende frisar, no que se refere à necessidade da ampliação do prazo de vigência do contrato de concessão e seus reflexos, que o tema foi objeto de análise no [Acórdão n. 2.139/2022-Plenário](#), de 28/09/2022, do Tribunal de Contas, no âmbito do Processo TC 019.064/2022- 5, em que concluiu que:

79. [...] **A extensão de prazo proposta é necessária para permitir a amortização dos vultosos investimentos que serão realizados, permitindo a financiabilidade e a sustentabilidade da atual concessão.**

80. Já tendo sido demonstrado que o interesse público é atendido de forma mais eficiente com a continuidade da concessão, que será viabilizada por meio do aporte de R\$ 1,2 bilhão de recursos do estado do Mato Grosso, a solução negociada proposta, que contempla, dentre outras medidas, a extensão do prazo contratual, mostra-se jurídica e proporcional.

81. Faço novamente a ressalva de que a condição específica deste TAC, que é celebrado entre duas entidades públicas, é elemento distintivo essencial para permitir alterações contratuais como essa em análise. Isso porque a extensão do prazo da concessão também altera o equilíbrio econômico[1]financeiro do contrato, não sendo possível concedê-la em benefício de um particular sem que esse tenha demonstrado os correspondentes encargos assumidos em contrapartida. No presente caso, todavia, **o beneficiário é o próprio estado do Mato Grosso e, em última análise, os usuários da rodovia, que poderão ter viabilizada uma solução célere para uma concessão que se encontra em difícil situação e que é de vital importância para a sociedade e a economia mato-grossenses.** [Grifos não originais].

3.26. A subcláusula 1.5 da minuta de Termo Aditivo visa incluir as subcláusulas abaixo no Contrato de Concessão, de forma a compatibilizar o novo "Anexo 11 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda", para deixar claro que os riscos se referem, exclusivamente, ao início da operação das ferrovias concorrentes com o Sistema Rodoviário:

1.5 Em cumprimento à Cláusula 4.4 (ii) do TAC – Plano de Ação, ficam incluída as Subcláusulas 21.2.22, 21.2.22.1 e 21.2.22.2, conforme texto a seguir:

"21.2.22 implantação e operação de ferrovias concorrentes com o Sistema Rodoviário, ainda que tenham sido autorizadas anteriormente ao dia 04/10/2022 (data da celebração do Termo de Ajustamento de Conduta), que gerem impactos no volume de tráfego e, consequentemente, na receita tarifária, conforme metodologia estabelecida no Anexo 11.

21.2.22.1 a metodologia estabelecida no Anexo 11 apenas será utilizada, única e exclusivamente, para o cálculo de eventual reequilíbrio econômico-financeiro do contrato decorrente de impactos na demanda e, por consequência, de receita tarifária que venham a ser causados especificamente pelo início da operação de ferrovias concorrentes com o Sistema Rodoviário.

21.2.22.2 ficam mantidos todos os demais riscos relativos à demanda previstos na Cláusula 21, de maneira que fatores extraordinários alheios ao início de operação de ferrovias concorrentes com o Sistema Rodoviário que venham a acarretar frustrações de demanda e/ou impactos tarifários não serão considerados para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato na forma estabelecida na metodologia do Anexo 11."

3.27. Em decorrência da inserção da subcláusula anterior, necessária a subcláusula 1.6 que tem por objeto alterar a subcláusula 21.1.1 do Contrato de Concessão, conforme disposto abaixo, para a menção à nova subcláusula 21.2.22, incluída pela subcláusula 1.5 do Termo Aditivo:

1.6 Em decorrência da inclusão da Subcláusula 21.2.22, fica alterada a Subcláusula 21.1.1 do Contrato de Concessão, conforme texto a seguir:

"21.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto: i) na subcláusula 21.2.8, no tocante à não execução ou ao atraso nas obras do DNIT previstas no Apêndice D do PER; ii) na subcláusula 22.5; iii) na subcláusula 21.2.22; e iv) na aplicação do Fator C".

3.28. Cumpre salientar que, no que se refere à alocação dos riscos relacionados às novas rodovias e seus efeitos, o Tribunal de Contas da União, também no [Acórdão n. 2.139/2022-Plenário](#), já mencionado, defendeu que:

Da alocação dos riscos relacionados a novas ferrovias

[...]

68. Na atual proposta de TAC, um dos mecanismos previstos para fortalecer a sustentabilidade financeira do projeto, viabilizando a manutenção da concessão e evitando o caminho da relicitação, foi a alocação dos riscos de entrada em operação de novas ferrovias ao poder concedente, conforme cláusulas a seguir:

"4.4 Dentro de 1 ano após o início da eficácia do presente TAC será celebrado termo aditivo contratual entre as partes, com o seguinte objeto:

(...)

ii. estabelecimento da alocação de riscos relativos a eventuais impactos decorrentes da operação de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida, ainda que tenham sido autorizadas anteriormente à assinatura do presente TAC;

(...)

4.5 O risco relativo aos impactos decorrentes da operação de novas ferrovias, conforme estabelecido na subcláusula anterior, será suportado integralmente pelo Poder Concedente se gerar alteração superior a 5% do fluxo de veículos, tendo como referência ainda a média de crescimento dos últimos 5 anos anteriores ao fato gerador, desde que a concessionária esteja adimplente com as obrigações assumidas no presente TAC, conforme prazos estabelecidos no Anexo B."

69. Sabe-se que a **demanda é uma variável que impacta diretamente as receitas da concessão, de modo que a maior previsibilidade é condição que favorece a financiabilidade do projeto. A modelagem das concessões de rodovias tem evoluído no sentido de realizar um compartilhamento dos riscos de demanda, justamente para permitir a viabilidade do projeto, aumentando o interesse dos agentes de mercado e fomentando a competição.** No contrato da BR-163/MT já havia uma previsão de alocação de riscos de demanda ao poder concedente, porém apenas quanto a novas rodovias, conforme cláusula a seguir:

"21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

70. Após a assinatura do contrato, em 2014, houve significativa alteração no setor ferroviário, com diversas propostas legislativas em discussão que culminaram a edição do novo marco legal das ferrovias, Lei 14.273/2021. A principal inovação da lei foi a possibilidade de exploração de ferrovias em regime privado, mediante autorização, o que tem sido visto como motor de indução de crescimento do setor ferroviário.

71. Nesse contexto, a competição intermodal das ferrovias com as rodovias apresenta-se como um risco relevante de demanda, principalmente no transporte de cargas, que é responsável por 92% do tráfego da BR-163/MT.

72. Vale destacar que as concessões mais recentes realizadas pela ANTT já incorporaram a alocação dos riscos de novos modais de transporte terrestres (e não apenas rodoviários) ao poder concedente. É o caso, por exemplo, da BR-153/414/080/TO/GO, cujo contrato assinado em 2021 previu o seguinte risco alocado ao concedente:

"21.2.5 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos terrestres concorrentes, livres ou não de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existiam e que não estavam previstos nos instrumentos oficiais de planejamento governamental, na data da publicação do Edital, desde que demonstrado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato;"

73. É bem verdade que a alteração da matriz de riscos de um contrato tem o condão de alterar o seu equilíbrio econômico-financeiro. Por essa razão, entendo que a alteração ora em análise encontraria óbices de ser realizada caso estivesse sendo negociada com um particular.

74. Todavia, considerando que a concessão será assumida pelo estado do Mato Grosso e que foi demonstrada a vantajosidade da solução proposta, resta plenamente atendido o interesse público a justificar a alteração excepcional da alocação de riscos do contrato, em perfeita consonância com as matrizes de risco adotadas nas concessões mais recentes.

75. Entendo pertinente, porém, a observação da unidade instrutora quanto à indefinição na quantificação do impacto na demanda decorrente apenas de novas ferrovias. Isto é, da forma como está prevista a cláusula de alocação de risco, **não está claro como a ANTT procederá para identificar se a alteração do fluxo de veículos após a entrada em operação de uma nova ferrovia se deu em decorrência desse fato ou de outra causa externa eventualmente ocorrida.**

76. Não vislumbro que essa indefinição seja óbice à celebração do TAC, já que a cláusula específica adequadamente que os impactos devem ser decorrentes da operação de novas ferrovias concorrentes com a rodovia concedida. **Entretanto, a apuração desse impacto, que pode ser objeto de normatização posterior, poderia ser melhor especificada. Nesse sentido, proponho recomendar à ANTT que realize estudos a fim de desenvolver metodologia para a quantificação do impacto da entrada em operação de novas ferrovias na demanda das concessões existentes** [Grifos não originais].

3.29. Nesse condão, conforme salientado pela área técnica, a Minuta de Termo Aditivo que ora se discute e, em especial, o seu anexo, a fim de atender às recomendações acima delineadas, visam dar maior transparência ao Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda decorrente de eventual início de operação de uma nova ferrovia, mediante a adoção de metodologia cujos pilares fundamentais e conceitos teóricos são: a simplicidade, a previsibilidade e a preservação do interesse público.

3.30. Destarte, como recomendado pelo TCU no [Acórdão n. 2.139/2022-Plenário](#), foi realizado minucioso estudo por esta Agência no desenvolvimento da metodologia para a quantificação do impacto da entrada em operação de novas ferrovias na demanda das concessões existentes, conforme se constata na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1965/2024/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (22184003), que tratou da Proposta de Metodologia de Cálculo para Apuração dos Impactos Decorrentes da Operação de Novas Ferrovias no Trecho da BR-163/MT - análise complementar.

3.31. Seguindo na análise da minuta do termo aditivo, a subcláusula 1.7 tem por objeto alterar a subcláusula 25.1 do Contrato de Concessão, de forma a atender ao disposto na subcláusula 4.4 (iii) do TAC, que determina a inclusão de previsão de que uma nova troca de controle acionário somente será autorizada pela ANTT após o cumprimento integral do Plano de Ataque, descrito no Anexo G deste instrumento, e desde que respeitadas as regras de transparência e impessoalidade:

1.7 Em cumprimento à Cláusula 4.4, "iii" do TAC – Plano de Ação, fica alterada a subcláusula 25.1 do Contrato de Concessão, conforme texto a seguir:

"25.1 A transferência de controle da Concessionária não poderá ocorrer antes do cumprimento integral do Plano de Ataque descrito no Anexo G do TAC – Plano de Ação celebrado em 04/10/2022, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada."

3.32. Em relação à subcláusula 1.7 da Minuta do Termo Aditivo ora proposta e, em atendimento ao proposto no [Acórdão n. 2.139/2022-Plenário](#), houve a análise pela ANTT da capacidade econômico-financeira da MT-PAR, bem como tem sido devidamente acompanhado e fiscalizado o cumprimento do Plano de Ataque, conforme demonstrado nas notas técnicas: NOTA TÉCNICA SEI Nº 7464/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (14325369), de 16/11/2022, Anuência de Transferência de Controle - CRO; NOTA TÉCNICA SEI Nº 2652/2023/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (16678742), de 02/05/2023, Atendimento às condicionantes da DELIBERAÇÃO Nº 382, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2022 (14703515), que trata da anuência da ANTT para a transferência de controle societário da CRO para a MT Participações e Projetos S/A - MTPAR; e NOTA TÉCNICA SEI Nº 2686/2023/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (16692517), de 03/05/2023, Atendimento às condicionantes para início da eficácia do Termo de Ajustamento de Conduta.

3.33. Por fim, a subcláusula 1.8 da Minuta de Termo Aditivo pretende incluir novas subcláusulas no Contrato de Concessão de forma a atender aos comandos dos itens "iv" e "v" da subcláusula 4.4 do TAC, que dizem:

iv. a vedação de qualquer participação da atual acionária (OTPR), suas subsidiárias ou empresas de que participe como acionista na concessionária, até o fim da concessão.

v. a previsão de que eventual ganho obtido com a venda de participação acionária na Concessionária Rota do Oeste S.A., em futura troca de controle, será aplicado em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso.

3.34. Assim, o texto da subcláusula 1.8 ficou da seguinte forma:

1.8 Em cumprimento à Cláusula 4.4, "iv" e "v" do TAC – Plano de Ação, ficam incluídas as subcláusulas 25.3 e 25.4 no Contrato de Concessão, conforme texto a seguir:

25.3 A partir da eficácia do TAC – Plano de Ação celebrado, fica vedada a participação, na Concessionária, da OTP S.A. Rota do Oeste S.A., de suas subsidiárias ou de empresas de que participe como acionista, até o fim do Prazo da Concessão.

25.4 A partir da eficácia do TAC – Plano de Ação celebrado, eventual ganho obtido com a venda de participação societária da Concessionária Rota do Oeste S.A., na hipótese de transferência do controle da Concessionária, será aplicado pela acionista MTPAR em investimentos em infraestrutura logística no Estado do Mato Grosso.

CLÁUSULA SEGUNDA - DA VIGÊNCIA E DA PUBLICAÇÃO

3.35. A Cláusula Segunda trata da vigência e publicação e está baseada na redação do parágrafo único do art. 94 da Lei nº 14.133, de 01 de abril de 2021, que revogou a Lei nº 8.666/1993, devendo a divulgação ser feita no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP).

CLÁUSULA TERCEIRA – DA RATIFICAÇÃO

3.36. A cláusula terceira trata da ratificação e está baseada na redação dos Termos Aditivos recentes celebrados pela SUROD.

CLÁUSULA QUARTA – DO ANEXO

3.37. A Cláusula foi inserida para determinar a integração do Anexo 11 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda decorrente da Operação de Novas Ferrovias, ao termo aditivo.

3.38. Nesse ponto, vale destacar que está prevista a operação de ferrovias concorrentes ao sistema rodoviário concedido à CNRO. O início da operação se dá com a "autorização para abertura ao tráfego ferroviário", nos termos do art. 3º, §1º, do Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF, aprovado pelo [Decreto nº 1.832, de 04/03/1996](#). Essa autorização poderá ser emitida pela ANTT, caso se trate de ferrovia federal, ou então pela Agência Estadual de Transportes do Mato Grosso, caso seja uma ferrovia estadual. Logo, foi necessária a elaboração do Anexo 11 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda decorrente da Operação de Novas Ferrovias (23199542).

3.39. Pelas razões expostas e, levando em consideração as manifestações técnicas e jurídicas, me alinho à proposta de minuta de Termo Aditivo a ser formalizado no [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#), apresentada pela SUROD, bem como pelas alterações propostas pela PF-ANTT, com vistas a atender ao disposto na subcláusula 4.4 do TAC Plano de Ação. Nesse sentido, entendo que a matéria se encontra madura para que seja aprovada a celebração do 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, bem como para que seja aprovada a minuta final de Termo Aditivo (23129504) e do Anexo 11 - Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda decorrente da Operação de Novas Ferrovias (23199542), que ora apresento.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por aprovar a celebração do 8º Termo Aditivo ao [Contrato do Edital de Concessão nº 003/2013](#), entre a ANTT e a Concessionária Nova Rota do Oeste S.A., nos moldes da minuta final anexa aos autos (23129504), com o objetivo de atender ao disposto na subcláusula 4.4 do TAC Plano de Ação, nos termos da Minuta de Deliberação DLL (23129395).

Brasília, 30 de abril de 2024.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA**, Diretor, em 30/04/2024, às 15:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **23128933** e o código CRC **BCB751B3**.

Referência: Processo nº 50500.193759/2023-69

SEI nº 23128933

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

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