



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DMM

RELATORIA: DIRETORIA MURSHED MENEZES ALI - DMM

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 041/2021

OBJETO: Encaminhamento do Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura e do Relatório da Audiência Pública nº 011/2020.

ORIGEM: Superintendente de Concessão da Infraestrutura- SUCON

PROCESSO: 50500.124068/2020-72

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: PARECER n. 00161/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se do encaminhamento do Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura e do Relatório da Audiência Pública nº 011/2020, que trata das sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade da concessão do trecho rodoviário da BR-116/465/493/RJ/MG.

2. DOS FATOS

2.1. Vem à apreciação desta Diretoria o Relatório da Audiência Pública nº 011/2020 e o Plano de Outorga (6599084) a ser submetido ao Ministério da Infraestrutura, acompanhado das minutas de Edital, de Contrato de Concessão e seus anexos e de Programa de Exploração da Rodovia - PER, referentes à pretendida outorga do concessão do Sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG).

2.2. A Deliberação ANTT nº 501, de 8 de dezembro de 2020, aprovou a realização de Audiência Pública nº 11/2020 (4723182), com 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, para concessão do Sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG).

2.3. O Aviso da referida Audiência Pública foi publicado no DOU nº 236, de 10 de dezembro de 2020, seção 3, pág. 121 (4725581), prevendo período para envio de contribuições do dia 17 de dezembro de 2020 até as 18 horas do dia 5 de fevereiro de 2021, bem como sessão pública, realizada por videoconferência, no dia 15 de janeiro de 2021, das 14h30 às 18h00.

2.4. Com objetivo de proporcionar maior transparência ao projeto, ampliar a divulgação da proposta e a oportunidade de contribuição à sociedade e demais interessados, em 19 de janeiro de 2021 foi publicado no DOU nº 12, seção 3, página 126, o Comunicado Relevante nº 1 (5008345), informando sobre a período de inscrição para a sessão pública extra, das 9h do dia 19 de janeiro de 2021 até 12h do dia 21 de janeiro de 2021.

2.5. Em decorrência da COVID 19 e nos termos da Resolução nº 5.981, de 26 de maio de 2020, a audiência pública foi ultimada em sessão pública transmitida por videoconferência iniciada em 15 de janeiro de 2021 e realizada em continuidade nos dias 19 de janeiro de 2021 e 22 de janeiro de 2021.

2.6. A Audiência Pública nº 011/2020 recebeu 189 (cento e oitenta e nove) manifestações, compreendendo um total de 657 (seiscentas e cinquenta e sete) contribuições analisadas pela equipe técnica, tendo em vista que alguns protocolos continham múltiplas contribuições, ampliando consideravelmente o número de contribuições, nas quais:

- 32 (trinta e dois) protocolos recebidos na sessão virtual, por meio eletrônico (e-mail);
- 3 (três) protocolos recebidos via Sistema Eletrônico de Informação (SEI!);
- 84 (oitenta e quatro) protocolos recebidos por meio do sistema ParticipANTT, sendo 4 (quatro) protocolos invalidados por não conter contribuição, e
- 74 (setenta e quatro) manifestações orais.

2.7. Para tanto, nos autos está demonstrado os ajustes realizados nos estudos técnicos e documentos jurídicos, de forma a atender aos reclamos apresentados em Audiência Pública que foram acolhidos e às determinações da Corte de Contas relatadas em projetos anteriormente encaminhados àquele Tribunal.

2.8. Quanto aos estudos de viabilidade realizados pela EPL, estes foram aprovados pelo

Ministério da Infraestrutura em 13 de dezembro de 2020, conforme Portaria nº 2.432, de 20 de dezembro de 2020, (4660524), publicada no Diário Oficial da União nº 231, de 3 de dezembro de 2020, seção 1, página 118, sendo considerados vinculados à concessão e de utilidade para a licitação.

2.9. Convém destacar que, considerando o estágio de estruturação dos novos projetos de concessão das rodovias CCR Nova Dutra, Concer e CRT, o Ministério da Infraestrutura, vislumbrando que os mesmos não serão concluídos até o prazo de encerramento dos contratos, encaminhou o Ofício nº 463/2020-GAB-SFPP/SFF (4560823), indagando acerca da viabilidade técnica e jurídica de prorrogação dos contratos de concessão atualmente administrados por essas concessionárias até a conclusão dos referidos estudos.

2.10. Por meio do Ofício nº 636/2020/GAB - SFPP/SFPP (4560876), o Ministério da Infraestrutura apresentou as diretrizes acerca da transição das rodovias CCR-Nova Dutra e CRT - trecho na BR-116-RJ, entre Rio de Janeiro e Seropédica e Praça de Pedágio Viúva Graça, abordados no processo nº 50500.079751/2020-48.

2.11. Deste modo, em 30 de março de 2021, a Diretoria Colegiada da ANTT aprovou a proposta de alteração parcial da modelagem contratual da outorga da BR-116/RJ-SP e BR-101/RJ (InovaDutra), consistente na incorporação temporária do "Trecho Viúva Graça" da BR-116/RJ, que possui extensão de 46,6 km, localizado entre os municípios de Rio de Janeiro e Seropédica, e aprovar as novas versões dos respectivos documentos jurídicos. Art. 2º O referido trecho constituirá objeto da outorga da InovaDutra até que seja assumido pela futura concessionária da BR-116/493/RJ/MG ou até o prazo máximo de 36 meses, conforme Deliberação nº 111, publicada no Diário Oficial da União nº 61, de 31 de março de 2021, seção 1, página 189 (6343332).

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O sistema rodoviário em questão foi recomendado como empreendimento prioritário do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República e do Programa Nacional de Desestatização (PND), por meio da Resolução nº 10, de 7 de março de 2017 (4562287).

3.2. Os trechos integrantes do sistema rodoviário BR-116/465/493/MG/RJ foram incluídos no PND, de acordo com o Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997 (4562285), Decreto nº 9.117, de 4 de agosto de 2017 (inciso XLIV, Art. 1º) (4562290) e Decreto nº 9.972, de 14 de agosto de 2019 (incisos LVIII e LIX, Art. 1º) (4562292):

Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997

Art 1º - Ficam incluídos no Programa Nacional de Desestatização - PND, para os fins da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os seguintes trechos de rodovias federais.

(...)

XVIII - BR-116/MG: trecho Div. MG/BA - Entr. p/ Itanhomi;

XIX - BR-116/MG: trecho Entr. p/ Itanhomi - Div. MG/RJ (Além Paraíba);

(...)

XLIV - BR-465/RJ: trecho Entr. BR-101(B) (Santa Cruz) - Entr. BR-116; (Incluído pelo Decreto nº 9.117, de 2019)

(...)

LVIII - BR-116/RJ: trecho Div. MG/RJ (Além Paraíba) - Entr. BR-040(A)/493(B)/RJ-109 e trecho Entr. BR-101(B) (Trevo das Margaridas) - Entr. BR-465; (Incluído pelo Decreto nº 9.972, de 2019)

LIX - BR-493/RJ: trecho Entr. BR-101 (Manilha) - Entr. BR-116(A) (Santa Guilhermina); (Incluído pelo Decreto nº 9.972, de 2019)

3.3. Está presente nos autos como referência de embasamento técnico, a NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 002/2021/GEREG/GEPEN/GEMEF/SUCON/DIR (6895704), a qual detalha a manifestação das gerências da Superintendência de Concessão da Infraestrutura sobre as adequações propostas e realizadas nos instrumentos jurídicos (edital, contrato e anexos) e estudos técnicos (estudos de viabilidade), após a ponderação das contribuições apresentadas pela sociedade na Audiência Pública nº 011/2020.

3.4. Tais manifestações, ainda que não intergralmente apresentados neste voto, mas em resumo e, destacadamente de tudo o que os autos apresenta, apontamos abaixo conforme segue:

a) Free-flow - Inovações tecnológicas e mecanismos que buscam a eficiência para o sistema de controle de tráfego e de cobrança de pedágio, com a previsão de implantação do *free-flow*, um sistema de tarifação sem bloqueio para a região metropolitana do Rio de Janeiro.

b) Operação Especial Ambulância Tipo D - Para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Km 161,7 ao Km 207,7) e para o trecho da Serra de Teresópolis (Km 90,5 ao Km 105,7) foi dimensionada uma operação especial para o atendimento pela ambulância do tipo D, em relação ao padrão normalmente adotado. Estes trechos também contarão com iluminação inteligente.

Nesses segmentos, o tempo máximo mensal de chegada ao local menor ou igual a **15 minutos** em 90% das ocorrências, não podendo exceder o tempo médio máximo mensal de **30 minutos** nos demais 10% das ocorrências. O padrão normal é de tempo máximo mensal de chegada ao local menor ou igual a **60 minutos** em 90% das ocorrências, não podendo exceder o tempo médio máximo mensal de **120 minutos** nos demais 10% das ocorrências.

c) iRap - Intervenções em segurança viária, seguindo a metodologia do *iRap*, um programa internacional de avaliação de estradas sob o ponto de vista de segurança. Desenvolvido com o apoio do Banco Mundial e FIA Foundation, entre outros, o programa baseia-se no levantamento de dados de rodovias e acidentes, com vistas a uma classificação de trechos por estrelas, permitindo identificar áreas de alto risco e subsidiar futuros investimentos em segurança rodoviária.

d) DUF - Introdução do Desconto para Usuário Frequente (DUF), a fim de minimizar o impacto das tarifas de pedágio para usuários que utilizam trechos da rodovia em deslocamentos frequentes, usualmente em distâncias menores que as dos trechos de cobertura das praças de pedágio.

e) Áreas de escape - Implantação de áreas de escape no trecho da Serra de Teresópolis, para maior segurança de veículos pesados, no caso de problemas mecânicos.

f) **PRF** – Integração com a Polícia Rodoviária Federal – PRF, atendendo política pública formulada pelo Minfra, com vistas a colaborar com a atuação do policiamento rodoviário nas ações relativas à segurança viária e nas suas atividades como autoridade de trânsito. Basicamente são contemplados investimentos na construção, reforma e manutenção predial das instalações operacionais, aquisição de viaturas e reserva de espaço nas torres de comunicação da Concessionária para instalação de antenas do sistema de comunicação privativo da PRF. O detalhamento desses investimentos está apresentado no PER.

g) **Aperfeiçoamentos pontuais** – Ainda na linha do aperfeiçoamento da concessão, podem ser citados pontos específicos de melhoria contemplados na versão final deste projeto, em relação ao estudo original apresentado na Audiência Pública, fruto do trabalho de avaliação da ANTT:

- Introdução do atendimento por ambulância Tipo D em todo o trecho da BR-116 no estado de Minas Gerais, antes restrito à ambulância Tipo C;
- Introdução da obrigatoriedade de iluminação de toda a extensão da BR-465 na região metropolitana do Rio de Janeiro, região com altos índices de acidentes e de violência urbana;
- Revisão do processo de dimensionamento do pavimento, com a uniformização dos padrões da BR-116 no trecho Rio – Teresópolis – Valadares;
- Migração de solução de interseções em nível para dispositivos em desnível em locais de maior densidade de tráfego, visando incremento da segurança viária.
- Adoção de tarifa quilométrica TKM única na BR-116, tanto no trecho do estado do Rio de Janeiro quanto no trecho no estado de Minas Gerais, uniformizando a política tarifária e trazendo mais racionalidade ao sistema, inclusive sob o ponto de vista do usuário.

h) **Rodovia Classe M-1** – Os projetos de concessão rodoviária sob gestão da ANTT sempre adotaram o padrão de rodovias da Classe I-A (para pista dupla) e da Classe I-B (para pista simples), conforme preconizado na publicação IPR – 706, Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais – 1999 do DNIT (à época DNER). Dessa classificação resultam parâmetros de projeto geométrico, igualmente definidos no citado Manual.

No caso de rodovias pré-existentes, a correção do perfil das vias, basicamente em termos de ajustes das curvas verticais côncavas e convexas, certamente implicaria em grandes trabalhos de terraplenagem. Reconhecendo essa dificuldade e o custo de adequação das características geométricas verticais, a ANTT tem optado por exigir a adequação de rodovias existentes ao padrão I-A apenas no que diz respeito ao alinhamento horizontal, como raios de curva, largura de canteiros, faixas e acostamentos.

Na esteira dessa prática, os estudos desenvolvidos pela IFC/EPL propõem que determinados trechos do sistema rodoviário Rio-Valadares passem a adotar o padrão de rodovias Classe M-I. Esse padrão, também constante do Manual do DNIT, aceita a adoção de características de projeto inferiores para o caso de execução de melhoramentos em rodovias existentes, partindo do pressuposto de máximo aproveitamento da pista e plataforma existentes.

A EPL/IFC alega que a adequação das pistas existentes para atendimento dos parâmetros horizontais das Classes I-A e I-B ensejariam custos significativos ao projeto e, de acordo com o benefício técnico gerado, não se justificaram financeiramente. Utilizando valores paramétricos, a EPL concluiu que haveria um acréscimo de cerca de R\$ 460,2 milhões no CAPEX, impacto este refletido no aumento de 5,8% na tarifa quilométrica do projeto.

i) **Superposição de trechos rodoviários** – Constata-se um confinamento do segmento da BR-116/MG entre os Km 587,5 e Km 589,5, que corre paralelo à BR-262 em Realeza (Minas Gerais). Atualmente cada uma das duas rodovias opera em pista simples e dois sentidos. A proposta é promover a junção das faixas de domínio dessas vias e fazer a reconfiguração do sistema viário local, com a duplicação do segmento e construção de vias marginais laterais, melhorando a fluidez e a segurança do trecho. Este trecho passa a ser tratado apenas como BR-262/MG. A extensão da BR-116/MG (CRT), foi então subtraída neste trecho, onde ela passa a ser coincidente com a BR-262/MG, conforme figuras a seguir. O Dnit está providenciando as necessárias alterações do SNV para acomodar a solução proposta.

Além disso, são mencionadas medidas como: revisão de parâmetros para recuperação e construção de pavimentos, redução nos custos previstos para trombetas e diamantes, redução dos valores de rotatórias, redução no custo de pontos de ônibus, as quais possibilitaram redução de mais de R\$ 140 milhões no CAPEX originalmente previsto e em revisões do valor do pedágio:

II- OTIMIZAÇÃO DE RESULTADOS

A participação da ANTT em articulação com as demais entidades envolvidas ensejou apreciável otimização de resultados neste processo de concessão do sistema rodoviário Rio-Valadares, resultante da adoção de critérios e parâmetros de engenharia mais condizentes com a realidade do sistema rodoviário em estudo, além de revisões específicas de alguns dispositivos. Apresentam-se na sequência alguns desses avanços obtidos.

Revisão de parâmetros para recuperação e construção de pavimentos, adequando suas especificações às condições de tráfego, características físicas e geológicas de cada segmento. Isto propiciou redução significativa nos custos de duplicação. Na BR-116/MG, por exemplo, foi possível redução global de quase R\$ 140 milhões, cerca de R\$ 340 mil/km.

Redução nos custos previstos para trombetas e diamantes. Foi adotado como padrão um projeto tipo de trombeta e de diamante que não prevê a utilização do conceito construtivo com terra armada, além serem revistos os quantitativos de limpeza do terreno, escavação, aterro, remoção de solo mole, sinalização horizontal, proteção vegetal e cercas, iluminação, dispositivos de segurança e sinalização vertical. Tais trabalhos resultaram na redução de cerca de R\$ 2 milhões no custo médio das trombetas e de R\$ 1,7 milhões no custo médio dos diamantes.

Redução dos valores de rotatórias. O valor original previsto para rotatórias alongadas era da ordem de R\$ 4,5 milhões. A revisão das especificações de projeto fez com que o custo médio das Rotatórias em Nível 1 e em Nível 2 fosse reduzido significativamente, ficando o custo médio das rotatórias em Nível 1 um pouco abaixo de R\$ 3 milhões e o das rotatórias em Nível 2 um pouco acima de R\$ 3 milhões.

Redução no custo de pontos de ônibus. Foi readequada a taxa de pontos de ônibus na zona rural da BR-116/MG, resultando na redução da quantidade de pontos de ônibus de 216 para 144. Seu custo médio também foi discretamente reduzido, com valores entre R\$ 10 mil e R\$ 18 mil por unidade.

Com tais medidas foi possível obter uma redução de mais de R\$ 140 milhões no CAPEX originalmente previsto.

As tabelas a seguir ilustram a evolução de CAPEX e OPEX do projeto em tela, conforme suas sucessivas revisões. Vale lembrar que as Rev5 e Rev6 utilizam preço base de outubro de 2019,

enquanto a Rev7 utiliza preço base de janeiro de 2021.

Vale notar que a Rev7 incorpora diversas melhorias, entre as quais:

- Ambulâncias Tipo D (BR-116/MG)
- Iluminação da BR-465/RJ
- Melhorias da PRF (Viaturas, Edificações e Comunicação)
- Áreas de Escape na Serra de Teresópolis/RJ
- Unificação das tarifas quilométricas entre MG e RJ, mitigando assimetrias e discrepâncias do modelo.

Mesmo com tais melhorias, ainda foi possível suprimir aproximadamente R\$ 122 Milhões no CAPEX, abaixando a tarifa Pista Simples de R\$ 0,1192 para 0,1190 e Pista Dupla de R\$ 0,1669 para R\$ 0,1665.

Evolução CAPEX/OPEX

Versão	Rev5	Rev6	Rev7
CAPEX	9.186.059.616	9.274.518.187	9.151.684.359
OPEX	6.228.283.502	5.753.807.758	5.844.640.531
Total	15.414.343.118	15.028.325.945	14.996.324.890

Observação: Otimização dos estudos na ordem de aproximadamente 420 Milhões, da versão 5 para a versão 7.

3.5. Também foram objeto de ajuste e atualização nas minutas de Edital e Contrato advindas do processo de participação social e aprimoramentos oriundos dos projetos de desestatização realizados e mencionados anteriormente quanto aos Acórdãos apresentados pelo Tribunal de Cotas da União.

3.6. O Minfra estabeleceu novas diretrizes e premissas técnicas para a proposição de inovações regulatórias, mediante o desenvolvimento de um modelo mais baseado em incentivos e menos em comando e controle, atendendo a necessidade de revisar os incentivos que o Estado tem oferecido para a seleção das empresas interessadas nesse mercado, bem como diminuir o fardo regulatório para a ANTT e aproveitar boas práticas aprendidas com outros setores sob supervisão daquele Ministério.

3.7. As principais diretrizes de regulação, propostas pelo Minfra são:

- Diretrizes de regulação por incentivos;
- Critério de julgamento do leilão e pagamento de outorga variável;
- Modelagem tarifária com tarifa diferenciada;
- Adoção de mecanismo de proteção do risco de variação cambial;
- Possibilidade de celebração de acordo tripartite;
- Indicação de priorização dos pagamentos em caso de extinção antecipada da concessão; e
- Previsão de inclusão de pontos de parada para os caminhoneiros.

3.8. Antes, porém, de submeter os autos à Diretoria Colegiada, a Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF-ANTT foi instada a se manifestar, tendo emitido o PARECER n. 00161/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, de 10 de maio de 2021 (SEI nº 645018), cuja conclusão se deu nos seguintes termos:

(...)

CONCLUSÃO

58. Diante do exposto, entendo pela possibilidade de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 011/2020 e pela submissão do Plano de Outorgas ao Ministério da Infraestrutura, acompanhado das minutas de edital, de contrato de concessão e seus anexos e do Programa de Exploração da Rodovia, com as sugestões de trazidas neste Parecer, especialmente nos parágrafo 26 a 56.

(...)

3.9. Após o citado Parecer, a área técnica se manifestou por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 3248/2021/GEREG/SUCON/DIR, de 09 de junho de 2021, realizando os ajustes necessários.

3.10. Dessa forma, a área técnica, levando em consideração as justificativas e o disposto nessa Nota Técnica, na Nota Técnica Conjunta nº 002/2021/GEREG/GEPEN/GEMEF/SUCON/DIR (6595704), bem como no PARECER n. 00161/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (645018), considera que os documentos jurídicos estão adequados à deliberação da Diretoria Colegiada.

3.11. Nesse sentido, foi apresentado o RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 300/2021, de 09 de junho de 2021 (SEI nº 6766749), descrevendo o histórico do processo e as conclusões trazidas pelo Relatório da Audiência Pública nº 011/2020, assim como o Plano de Outorga, cuja aprovação se propõe.

3.12. Em 10 de junho de 2021, por meio da Nota Técnica Conjunta nº 1/2021/CGRAR/DEAP/SFPP, sendo instruído ao presente processo, determinação de uma nova política pública, referente à cobrança de tarifa de pedágio.

3.13. A referida nota Conjunta tem como objetivo de apresentar a Agência premissa referente

à cobrança de tarifa de pedágio para motocicletas, no que tange aos processos de outorgas de rodovias federais atualmente conduzidos pelo Minfra, para serem aplicados aos projetos em fase de estruturação.

3.14. Assim o Minfra estabelece a propositura de que se adote como diretriz nos projetos de concessão de rodovias em fase de estruturação, a isenção de cobrança de tarifa de pedágio para as motocicletas.

3.15. Ato seguinte, foi elaborado Despacho pela GREG/SUCON, Sei 4783824, com o objetivo de informar a realização da implantação dos ajustes necessários, entre outros, no Plano de Outorga à diretriz ministerial quanto à cobrança da tarifa de pedágio para motocicletas. Assim como nas minutas para contemplar a isenção de pagamento à categoria 11 de veículos – motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto.

3.16. Considerando as informações citadas nos autos, propõe-se à Diretoria Colegiada a deliberação a respeito do Relatório da Audiência Pública nº 011/2020 e ao encerramento da referida audiência, assim como da aprovação do encaminhamento do Plano de Outorga ao Ministério da Infraestrutura.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Considerando o exposto, **VOTO** por:

Aprovar o Relatório da Audiência Pública nº 011/2020, realizada no período de 17 de dezembro de 2020 a 05 de fevereiro de 2021, com 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, para concessão do Sistema Rodoviário Rio de Janeiro (RJ) – Governador Valadares (MG);

Propor ao Ministério da Infraestrutura, nos termos do inciso III do art. 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, o Plano de Outorga para a concessão do Sistema Rodoviário da rodovia Rodovias BR-116/RJ/MG, BR-465/RJ e BR-493/RJ.

Brasília, 14 de junho de 2021.

MURSHED MENEZES ALI
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **MURSHED MENEZES ALI, Diretor**, em 15/06/2021, às 16:15, 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 **6824339** e o código CRC **E67345DC**.