



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

## VOTO DSM

**RELATORIA:** Diretoria Severino Medeiros - DSM**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 10/2026**OBJETO:** Pleito de Inclusão de Intervenção, Reequilíbrio Econômico-Financeiro e Autorização de Execução de Obras – Recuperação de Estrutura no km 304 da BR-376/PR – Lote 3 das Rodovias do Paraná**ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD**PROCESSO (S):** 50505.020549/2025-74**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Não há**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de pleito formulado pela Concessionária PRVias S.A., vencedora do Lote 3 das Rodovias do Paraná, visando à inclusão, no escopo do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024, da intervenção necessária à recuperação de sinistro localizado no km 304 da BR-376/PR, bem como à correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e à autorização para execução das obras, diante do caráter emergencial da situação.

**2. DOS FATOS**

2.1. A Concessionária PRVias S.A., vencedora do Lote 3 das Rodovias do Paraná, encaminhou à ANTT a Carta PR-ADC-055/2025 (31261205), de 10 de abril de 2025, solicitando manifestação sobre a possibilidade de inclusão, no Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 05/2024, da recuperação do sinistro localizado no km 304 da BR 376/PR, mediante o devido reequilíbrio econômico-financeiro.

2.2. A SUROD apreciou inicialmente a demanda e, por meio do Despacho SEI nº 31415176, de 19 de abril de 2025, encaminhou os autos à GEGIR para análise técnica.

2.3. Considerando a natureza emergencial do evento, a GEGIR, pelo Despacho SEI nº 31598242, de 28 de abril de 2025, solicitou à GEFOP que, por intermédio da Comissão de Trabalhos Iniciais do Lote 3, realizasse verificação in loco quanto às condições operacionais, à segurança viária e à caracterização da emergencialidade.

2.4. A Comissão elaborou a Nota Técnica - ANTT 5023 (32434771), concluída em 23 de maio de 2025, na qual confirmou a gravidade do sinistro, a necessidade de medidas emergenciais e que o evento ocorreu no intervalo entre o leilão e a assinatura do contrato.

2.5. Em 28 de maio de 2025, a GEGIR expediu o ANTT - Ofício 19657 (32555902), solicitando à Concessionária a complementação das informações, nos termos dos procedimentos aplicáveis às Demandas de Inclusão, com apresentação de fundamentos técnicos, contratuais e estimativas de impacto econômico-financeiro.

2.6. Em resposta, a Concessionária encaminhou a Carta PR-ADC-0184/2025 (32909707), de 10 de junho de 2025, informando as medidas já adotadas, o estágio das intervenções emergenciais e dos projetos de solução definitiva, além de requerer aceite técnico preliminar e a condução paralela do processo de reequilíbrio.

2.7. Na sequência, por meio do ANTT - Ofício 23942 (33371593), a GEGIR reiterou a necessidade de envio organizado das premissas, documentos e cálculos, com adequado embasamento contratual e regulatório, fixando prazo de 15 dias para apresentação das informações.

2.8. Em atendimento, a Concessionária apresentou a Carta PR-ADC-0260/2025 (34615184), de 11 de agosto de 2025, formalizando a Demanda de Inclusão, justificando a intervenção em razão do risco de colapso estrutural, informando que a solução definitiva estava em elaboração, declarando inexistir item correspondente no estoque de melhorias e propondo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante transferência de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, nos termos da cláusula 23.3.1 do Contrato de Concessão, com custo estimado de R\$ 5.860.692,10 (cinco milhões, oitocentos e sessenta mil, seiscentos e noventa e dois reais e dez centavos), na data-base junho de 2025.

2.9. A Nota Técnica - ANTT 8744 (35008319) concluiu pela viabilidade técnica, contratual e regulatória da autorização excepcional e emergencial para execução da obra, reconhecendo a urgência da intervenção e o adequado enquadramento da demanda no arcabouço normativo aplicável.

2.10. Em resposta ao ANTT - Ofício 32359 (35014707), a Concessionária informou, por meio da Carta PR-ADC 0382/2025 (36538634), que protocolou pedido de Declaração de Utilidade Pública – DUP em processo próprio e que daria início aos trâmites para execução da obra autorizada, comprometendo-se à posterior prestação de contas mediante apresentação do projeto “as built”.

2.11. No âmbito do Processo nº 50500.041586/2025-66, a Concessionária apresentou o projeto executivo referente às obras de recuperação do sinistro no km 304 da BR-376/PR.

2.12. O Relatório à Diretoria SEI nº 658/2025 concluiu que a intervenção encontra amparo nas Resoluções ANTT nº 6.000/2022 e nº 6.032/2023, dispensando termo aditivo e condicionando a posterior análise de eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro à apresentação do projeto “as built” e do detalhamento orçamentário, propondo, em caráter cautelar, a autorização imediata das obras e a futura avaliação dos custos em processo próprio.

2.13. São esses, em síntese, os fatos que instruem o presente feito.

**3. DA ANÁLISE PROCESSUAL**

3.1. O pleito em exame, formulado pela Concessionária de Rodovias PRVias S.A., objetiva a inclusão, no escopo obrigacional do Contrato de Concessão derivado do Edital nº 05/2024 (Lote 3/PR), das obras de recuperação do sinistro geológico localizado no km 304 da BR-376/PR.

3.2. A patologia identificada consiste no comprometimento estrutural severo de bueiro triplo celular de rocha, parcialmente rompido em decorrência da movimentação do maciço formado pelo talude de aterro e pelas camadas de suporte da plataforma da pista de rolamento, com risco iminente de colapso estrutural da pista e comprometimento da segurança viária, conforme se verifica nas imagens a seguir:



Fonte: Requerimento Carta PR-ADC-055-2025 (31261205)

3.3. Sob a ótica da teoria geral dos contratos administrativos e da regulação setorial, a demanda articula três dimensões fundamentais: (i) a necessidade de execução de obra não prevista originalmente no contrato; (ii) a caracterização técnica de situação emergencial; e (iii) o direito subjetivo da concessionária à preservação do equilíbrio econômico-financeiro, diante da imposição de encargo não alocado na matriz de riscos original.

3.4. Para aferir se a situação se enquadra como emergencial, deve-se partir do conceito normativo estabelecido pela Resolução ANTT nº 6.000/2022, que define obra ou serviço emergencial como intervenção necessária para reestabelecer à normalidade as condições de tráfego e de segurança afetadas por qualquer evento imprevisto que gere ou possa gerar impacto negativo, comprometendo o sistema rodoviário”.

3.5. Complementarmente, o Programa de Exploração da Rodovia - PER anexo ao Contrato de Concessão do Edital nº 05/2024 Lote 3 estabelece, em seu item 3.2.5: “Obras Emergenciais: conjunto de obras e serviços emergenciais necessários para restaurar as condições de tráfego e de segurança afetadas por qualquer evento que gere ou possa gerar impacto no Sistema Rodoviário”.

3.6. À luz desse arcabouço normativo e contratual, **verifica-se que o sinistro em análise preenche todos os requisitos caracterizadores da emergencialidade.**

3.7. Ademais, é imperativo consignar a cronologia fática que envolve o evento. De acordo com o relatório técnico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Em 25/03/2025, a equipe de fiscalização do DNIT realizou vistoria in loco no bueiro da BR-376/PR, km 304, sentido crescente, após receber informações sobre erosão no aterro acima da tubulação.

3.8. O histórico revelou que nunca houve manutenção adequada no dispositivo e que, em 2023, foi constatado o início de erosão no aterro. No final de 2023, foi efetuada correção emergencial da erosão, porém não foi identificado que a causa raiz era o próprio bueiro.

3.9. Com as frequentes chuvas na região entre o final de 2024 e início de 2025, a parte superior de uma das tubulações se rompeu, não suportando a carga do aterro, levando ao colapso parcial do bueiro e do aterro.

3.10. A Comissão de Trabalhos Iniciais, por meio da Nota Técnica nº 5023/2025 (SEI nº 32434771), de 23/05/2025, realizou inspeção visual no local e confirmou a gravidade do problema.

3.11. A inspeção demonstrou que o sinistro compromete diretamente a segurança viária, já exigiu medidas emergenciais provisórias – tendo a Concessionária iniciado, em 16 de abril de 2025, a estabilização emergencial da plataforma da rodovia por meio de preenchimento da ruptura com 370 toneladas de rachão – e demanda solução estrutural definitiva, sob pena de agravamento do risco à vida dos usuários e à integridade da infraestrutura, conforme documentação fotográfica das intervenções emergenciais:



Fonte: Carta PR-ADC-0184-2025 - Of. 19657-2025 (32909707)

3.12. Elemento crucial para a análise do presente caso reside no momento de ocorrência do sinistro. Conforme manifestação da Comissão de Trabalhos Iniciais, o evento se desenvolveu no período compreendido entre o leilão (12/12/2024) e a assinatura do Contrato de Concessão (14/04/2025).

3.13. Esse interregno temporal é determinante para a correta interpretação da matriz de riscos contratual. A Ata de Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos do Edital nº 05/2024 estabeleceu que compete aos interessados analisar previamente as condições do Sistema Rodoviário para elaboração de suas propostas. Todavia, o período de ocorrência do sinistro não coincidiu com o intervalo destinado às visitas técnicas a serem realizadas pelas licitantes.

3.14. Sob o prisma da Matriz de Riscos do Contrato de Concessão (Edital nº 05/2024), a anterioridade do fato em relação à eficácia do contrato é determinante. O Contrato estabelece responsabilidades quanto a passivos preexistentes no Sistema Rodoviário e eventos decorrentes de terceiros no curso da execução contratual, mas não disciplina especificamente passivos que se manifestem no intervalo entre a assinatura e a assunção efetiva do trecho concedido.

3.15. Em síntese, verifica-se a impossibilidade de que a Concessionária tenha contemplado, em sua proposta apresentada no leilão, os custos decorrentes dessa obra. Trata-se de passivo geológico preexistente, exógeno à operação da concessionária e alheio à sua esfera de controle.

3.16. A Nota Técnica nº 8744/2025/COGIN/GEGR/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 35008319) corrobora esse entendimento ao asseverar que a magnitude da ocorrência extrapola os limites da matriz de riscos ordinária do Edital nº 05/2024, afastando o nexo de causalidade com a atividade da Concessionária e impossibilitando a alocação deste ônus no risco empresarial da parceira privada.

3.17. Diante desse quadro, estão presentes, de forma cumulativa, os pressupostos para o acionamento do regime excepcional previsto na Resolução ANTT nº 6.000/2022: imprevisibilidade, gravidade, risco concreto e necessidade de resposta imediata.

3.18. Esse regime impõe deveres específicos à concessionária, notadamente: (i) a comunicação imediata do evento à ANTT; (ii) a submissão da intervenção à autorização prévia da Agência; e (iii) quando não se tratar de risco alocado à concessionária, a apresentação dos custos adicionais necessários à solução da ocorrência. Os artigos 159 e 160 da Resolução ANTT nº 6.000/2022 estabelecem:

Art. 159. A concessionária deverá comunicar imediatamente à ANTT a ocorrência de evento ou incidente que gere ou possa gerar impacto negativo relevante no sistema rodoviário, considerando, mas não se limitando, a interrupção do tráfego ou o risco à segurança dos usuários da rodovia.

§ 1º A comunicação deverá mencionar a extensão do dano, estimativa do impacto, o acionamento do seguro e perspectiva de cobertura do sinistro ocorrido.

§ 2º Caso não se trate de risco assumido pela concessionária, nos termos do contrato de concessão, a concessionária deverá apresentar previsão dos custos adicionais necessários para a solução da ocorrência.

Art. 160. A realização de obra ou serviço emergencial está condicionada à autorização, de ofício ou mediante solicitação.

3.19. No caso concreto, o sinistro ocorrido no km 304 da BR-376/PR foi comunicado imediatamente à Agência por meio da Carta PR-ADC-055/2025 (SEI nº 31261205), de 10/04/2025, na qual foram descritas as características do evento, seus impactos sobre a estrutura do bueiro triplo celular e os riscos à segurança viária.

3.20. Em momento posterior, e em atendimento ao § 2º do art. 159 da referida Resolução, a Concessionária apresentou estimativa dos custos adicionais necessários à solução definitiva da ocorrência. Conforme verificado pela Carta PR-ADC-0260/2025 (SEI nº 34615184), de 11/08/2025, a Concessionária informou que o valor total estimado para a recuperação do sinistro é de R\$ 5.860.692,10 (cinco milhões, oitocentos e sessenta mil, seiscentos e noventa e dois reais e dez centavos), data-base junho/2025.

3.21. Tal pleito foi instruído com orçamento preliminar, memórias de cálculo e justificativas técnicas, elementos que conferem a necessária transparência e suporte fático para a análise desta Diretoria.

3.22. Dessa forma, **verifica-se o cumprimento, pela Concessionária PRVias S.A., dos deveres procedimentais previstos nos arts. 159 e 160 da Resolução ANTT nº 6.000/2022.**

3.23. Coerente com o regime de obras emergenciais, a Resolução ANTT nº 6.000/2022 dispensa a formalização de termo aditivo, exigindo apenas autorização da ANTT, nos termos de seu art. 160, uma vez que não há alteração estrutural do contrato, mas atuação excepcional para recompor condições mínimas de segurança. O art. 48 da mesma Resolução estabelece:

Art. 48. Para realização de obra ou serviço emergencial, a concessionária deverá realizar a intervenção seguindo projeto executivo aceito, quando existente, e apresentar projeto as built após a sua conclusão, para avaliação da Superintendência competente.

§ 1º Após a execução da obra ou serviço emergencial, a concessionária apresentará o projeto as built e respectivo orçamento, promovendo-se, quando cabível, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em revisão extraordinária."

3.24. Tendo em vista que a Concessionária já possui o dever contratual de zelar pela segurança viária e atender aos Parâmetros de Desempenho do PER, não há que se falar em aditamento contratual, uma vez que não estão sendo alocadas novas responsabilidades e/ou obrigações ao Contrato. A presente análise restringe-se à avaliação da viabilidade de reequilíbrio econômico-financeiro, em função da necessidade de execução de obra emergencial.

3.25. Justamente por se tratar de medida excepcional, a autorização deve ser acompanhada de salvaguardas regulatórias, já indicadas pelas áreas técnicas, dentre as quais se destacam:

- a) Obrigação de apresentação do projeto "as built": A Concessionária deverá encaminhar, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da conclusão das obras, o projeto executivo conforme executado (as-built), acompanhado de memorial descritivo, especificações técnicas e cronograma

efetivamente realizado;

b) Validação técnica pela GEENG: A aprovação definitiva do valor a ser reequilibrado dependerá da entrega e validação técnica do projeto as-built pela Gerência de Engenharia (GEENG), que deverá atestar a conformidade da solução técnica adotada com as normas e especificações aplicáveis;

c) Validação de Preços: A GEGIR/SUOD deverá proceder à análise da compatibilidade dos custos apresentados com os referenciais de mercado (Sistema de Custos Referenciais de Obras - SICRO) vigentes à época da execução, expurgando-se eventuais ineficiências.

d) Aferição Quantitativa e Qualitativa: A COROD/SUL deverá realizar o ateste de campo, certificando que a obra foi executada em conformidade com o cronograma emergencial e os quantitativos informados;

3.26. Quanto ao direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a Resolução ANTT nº 6.032/2023 (RCR 3), que disciplina a gestão econômico-financeira dos contratos de concessão, estabelece o direito à preservação do equilíbrio econômico-financeiro:

Art. 80. As partes têm o direito de exigir a preservação do equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão, devendo a ANTT tutelá-lo de ofício.

Parágrafo único. Considera-se preservado o equilíbrio econômico financeiro quando mantida a relação entre encargos e vantagens conforme definida pela proposta vencedora na licitação, observada a alocação de riscos.

3.27. No caso concreto, tendo em vista que o evento não foi contemplado na proposta econômica da licitante vencedora em razão de seu momento de ocorrência, sendo a obra necessária para cumprimento dos Parâmetros de Desempenho do PER e garantia da segurança viária, visando sua execução prevenir danos à infraestrutura, à segurança dos usuários e à continuidade do serviço público, e não se tratando de risco alocado à Concessionária nos termos do contrato, é cabível a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do § 1º do art. 48 da Resolução ANTT nº 6.000/2022.

3.28. A Cláusula 23.3.1 do Contrato de Concessão prevê expressamente a possibilidade de recomposição mediante:(i) transferência de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação;

3.29. Portanto, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro relativa aos custos incorridos deverá ser processada em autos próprios, mediante a transferência de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, nos termos da Cláusula 23.3.1 do Contrato de Concessão e da regulamentação vigente.

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, nos termos da Minuta de Deliberação 39200176 acostada aos autos, voto por aprovar o pleito formulado pela Concessionária CCR PRVias S.A., para:

I - Autorizar a execução das obras de recuperação do sinistro localizado no km 304 da BR-376/PR – Lote 3 das Rodovias do Paraná, nos termos das Resoluções ANTT nº 6.000/2022 e nº 6.032/2023, dispensada a celebração de termo aditivo;

II - Determinar que a apuração e a efetiva recomposição do equilíbrio econômico-financeiro sejam processadas em autos próprios, mediante o mecanismo previsto na Cláusula 23.3.1 do Contrato de Concessão, especialmente por meio da transferência de valores da Conta de Ajuste para a Conta de Livre Movimentação, após a validação final dos custos incorridos.

Brasília, 02 de fevereiro de 2026.

Severino Medeiros

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **SEVERINO MEDEIROS RAMOS NETO**, Diretor, em 02/02/2026, às 14:18, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **39197745** e o código CRC **278D7E9A**.