



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DWE

RELATORIA: DIRETOR WEBER CILONI - DWE.

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA.

NÚMERO: 009/2021

OBJETO: LEILÃO PARA CONCESSÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA BR-153/TO/GO E 080/414/GO

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.130935/2020-17

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER Nº 00005/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5013844).

PROPOSIÇÃO DWE: PELA APROVAÇÃO.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta de aprovação do edital de concessão referente ao sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-153/TO/GO e 080/414/GO.

2. DOS FATOS

O projeto de desestatização da outorga de concessão dos trechos das rodovias federais BR-153/TO/GO e 080/414/GO foram priorizados pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPi), por meio da Resolução PPI nº 14/2017, da Resolução PPI nº 52/2019, com base no Decreto nº 8.054/2013 e Decreto nº 9.972/2019 (ambos do Plano Nacional de Desestatização - PND).

O sistema rodoviário em análise, recomendado como empreendimento prioritário pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República e do Programa Nacional de Desestatização (PND) em agosto de 2017, teve seus estudos e minutas de edital e contrato de concessão submetidos a Processo de Participação e Controle Social (PPCS) por meio da Audiência Pública nº 12/2019 no período de 31 de julho a 13 de setembro de 2019.

A audiência contou com quatro sessões públicas realizadas nas cidades de Brasília/DF, Anápolis/GO, Palmas/TO e Gurupi/TO. No período, foram recebidas 68 contribuições.

Os ajustes decorrentes do processo de audiência pública foram efetuados pela área técnica da ANTT, aprovados no colegiado da Casa, por intermédio da Deliberação nº 076/2020, de 04/02/2020 e, em seguida, encaminhados para manifestação do Ministério da Infraestrutura (MInfra).

Em 15 de abril de 2020, a documentação referente à concessão do trecho em análise foi enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU), em atenção à IN-TCU 81/2018, que prevê, em seu artigo 3º, a disponibilização ao TCU dos estudos e as minutas de instrumento convocatório de desestatizações para a realização de acompanhamento.

Em 24 de abril de 2020, a unidade técnica do TCU enviou uma diligência solicitando a apresentação, por parte da área técnica da ANTT, dos seguintes documentos:

- a) Plano de outorga;
- b) Estudo de demanda com avaliação sobre o impacto da pandemia do novo coronavírus;
- c) Projeção de receitas operacionais com avaliação sobre o impacto da pandemia do novo coronavírus;
- d) Licenças ambientais prévias; e
- e) Relatório executivo do EVTEA.

A resposta da área técnica da ANTT com atendimento às demandas do tribunal foi protocolada em 30 de abril de 2020.

Em três correspondências, datadas de 12, 13 e 14 de maio de 2020, foram feitas novas solicitações pela unidade técnica do tribunal, desta vez por meio de correio eletrônico, que envolviam o seguinte:

- a) Todos processos relacionados à arbitragem;
- b) Tabela preenchida relacionando norma regulamentar com a norma prevista no contrato, com as regulamentações e minutas anexadas, conforme modelo encaminhado;
- c) Apresentações realizadas nas reuniões técnicas ocorridas entre 29/4/2020 e 6/5/2020 por meio da plataforma *Microsoft Teams*;
- d) Processos relacionados ao Relator Independente; e
- e) Dados mensais de tráfego nas Concessionárias Transbrasiliana, Concebra, Via040, MSVIA e Rota do Oeste, no período de janeiro de 2019 a abril de 2020.

Tais solicitações também foram atendidas pela superintendência da ANTT, também por meio eletrônico, por meio de e-mails enviados entre 19 de maio e 8 de junho de 2020.

Além das diligências feitas por escrito, a área técnica da ANTT se reuniu oito vezes com

a unidade técnica do TCU, por meio da ferramenta *Microsoft Teams*, a fim de esclarecer todas as dúvidas da secretaria do tribunal acerca da proposta de desestatização do sistema rodoviário composto pelas BR-153/TO/GO e 080/414/GO. Os encontros virtuais ocorreram nos dias 29 e 30/4, 4, 5 e 6/5, 8 e 17/6 e 15/7/2020.

Após todas as diligências e reuniões realizadas entre a ANTT e a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do Tribunal de Contas da União, a unidade técnica do tribunal emitiu, em 2 de junho 2020, a versão preliminar do relatório de acompanhamento do processo de concessão da BR-153/414/080/TO/GO, para que a unidade técnica da ANTT se pronunciasse.

Em 27 de julho de 2020, a ANTT protocolou o documento "Comentários do Gestor", em que respondeu cada um dos apontamentos feitos pela equipe técnica do TCU.

Após algumas diligências, em 15 de outubro de 2020, a unidade técnica emitiu o Relatório de Desestatização.

Em 13 de novembro de 2020, por meio do Ofício SEI 21.093/2020/DG/DIR-ANTT, a ANTT apresentou os devidos esclarecimentos nos Memoriais ao Ministro Relator Vital do Rego.

Após minuciosa análise, a Corte de Contas proferiu, no dia 8 de dezembro de 2020, o Acórdão nº 4.036/2020-TCU-Plenário, por meio do qual o Tribunal realizou algumas determinações e recomendações.

Em 7 de janeiro de 2021, a área técnica da ANTT elaborou a Nota Informativa SEI nº 3/2021/SUCON/DIR 4901881), apresentando ajustes nos estudos técnicos e documentos jurídicos, de forma a atender ao Tribunal de Contas, submetendo o processo à análise da Procuradoria Federal da ANTT, conforme Despacho SUCON (4903077).

Por meio do Parecer nº 00005/2021/PF-ANTT/PGF/AGU §013844), a Procuradoria Federal informou que a SUCON promoveu adequadamente os ajustes recomendados pelo TCU, entretanto recomendou alteração na redação das minutas de edital e contrato, o qual foi atendido pela equipe técnica, conforme descrito no Despacho GREG (5018212).

Por fim, o processo, bem como o Aviso de Publicação de Edital (5113207), a minuta de Deliberação (5018198) e a minuta de Portaria (5018193) com a sugestão dos integrantes da Comissão de Outorga, foram encaminhados para deliberação da Diretoria Colegiada.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

A Lei nº 10.233/2001, que criou a ANTT, estabelece nos artigos 20, 24 e 26 seus objetivos, suas atribuições gerais e específicas para o transporte rodoviário.

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestres e Aquaviário:

I - implementar nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidas nesta Lei;

II - regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros (...)

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre;

(...)

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

(...)

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

(...)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

Diante do exposto quanto às atribuições conferidas pela Lei nº 10.233/2001, desde a implementação das políticas formuladas pelos órgãos competentes, a publicação dos editais e celebração dos contratos de concessão de rodovias federais, resta pacífico a competência desta Agência para, em nome da União Federal, atuar como poder concedente.

O pleito vem à apreciação da Diretoria, após aprovação com ressalvas do primeiro estágio de fiscalização do lote rodoviário pelo Tribunal de Contas da União, conforme Acórdão nº 4036/2020/TCU/Plenário (4713957) e análise da Procuradoria Federal da ANTT, conforme Parecer nº 00005/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5013844).

O Decreto nº 8.054, de 15 de julho de 2013 (4708960), que alterou o Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997 (4708959), incluiu o trecho rodoviário no Programa Nacional de Desestatização (PND).

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI) priorizou o projeto de desestatização da outorga da concessão do sistema rodoviário em tela por meio da Resolução nº 14 (4708961) e Resolução nº 52/2019 (4959132), com base nos Decretos 8.054/20163 (4708960) e Decreto nº 9.972/2019 (4959126).

O Sistema Rodoviário objeto da concessão apresenta uma extensão total de 850,7 km,

compreendendo os seguintes trechos:

Rodovia BR-153/TO – (Extensão:178,90 km)

Início: Entroncamento com a TO/070, no município de Aliança do Tocantins/TO

Final: Divisa dos Estados de Tocantins e Goiás, (onde assume o km 0)

Rodovia BR-153/GO – (Extensão 445,20 km)

Início: Divisa dos Estados de Tocantins e Goiás, (onde assume o km 0)

Final: Entroncamento com a BR-060, em Anápolis/GO

Rodovia BR-414/GO – (Extensão: 139,60 km)

Início: Entroncamento com a BR-080/GO-230(A)/324 (Assunção de Goiás)

Final: Entroncamento com a R-153/GO-222/330, em Anápolis/GO

Rodovia BR-080/GO – (Extensão: 87,00 km)

Início: Entroncamento com a BR-414/GO-230(B), (Assunção de Goiás)

Final: Entroncamento com a BR-153(A)/GO-342(B)

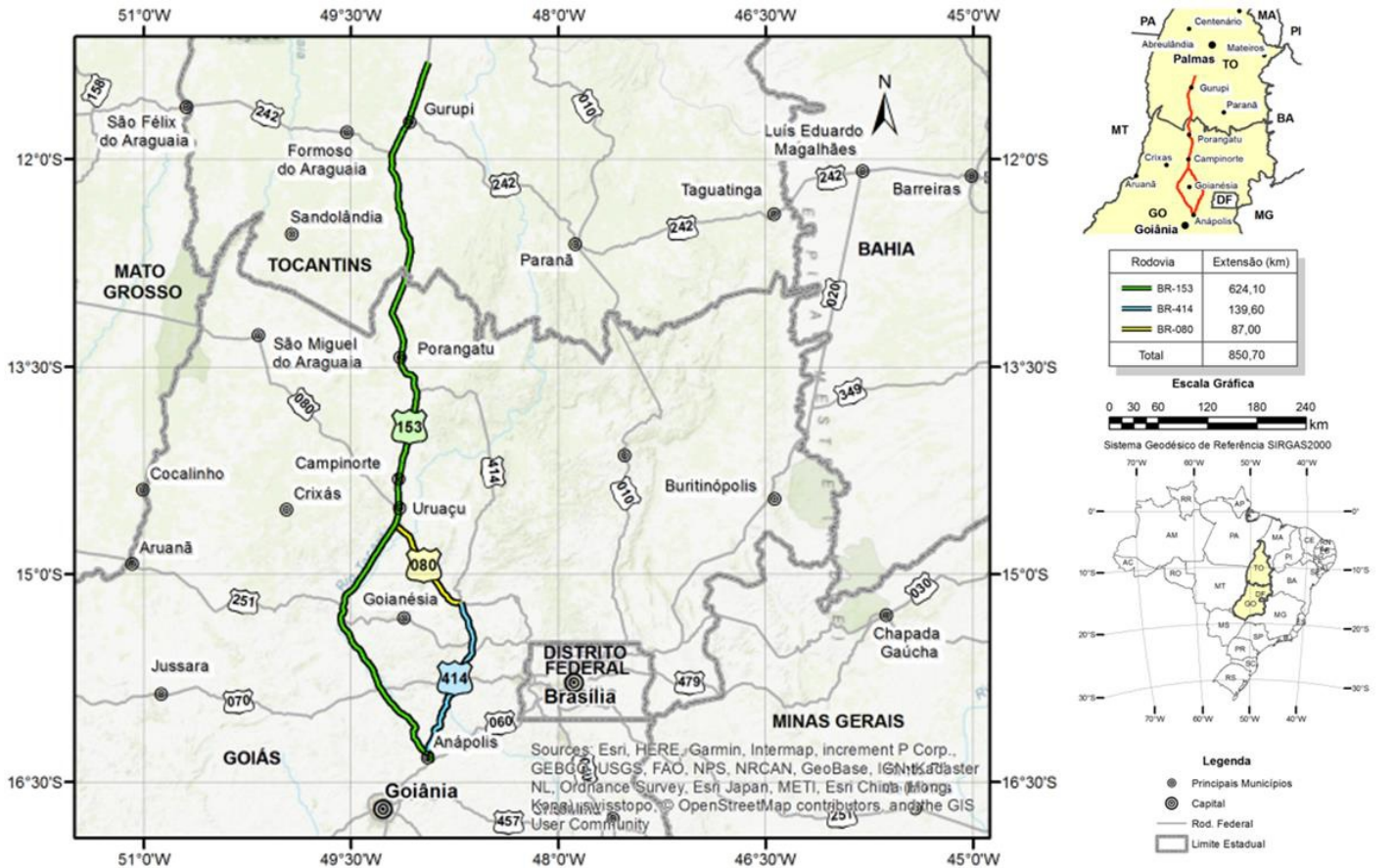


Imagem 1: Mapa do Sistema Rodoviário
Fonte: PER

O sistema rodoviário da presente concessão é a principal ligação do meio-norte do Brasil (estados de Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá) com a região sul do país. Atualmente, a BR-153 é considerada uma das principais rodovias de integração nacional do Brasil.

Cumprir citar que a BR-153 já esteve concedida, sob a responsabilidade da Concessionária de Rodovias Galvão S.A, porém, foi devolvida para a gestão do Governo Federal devido à declaração de caducidade, em 15 de agosto de 2017, por inexecução contratual, nos termos do § 4º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Em 16 de julho de 2019, por meio do Despacho nº 35 (4708967), os estudos técnicos, realizados pela Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL) foram considerados vinculados à concessão e de utilidade para a licitação.

O projeto em tela foi submetido ao Processo de Participação e Controle Social (PPCS), por meio da Audiência Pública nº 12/2019, no período de 31 de julho a 13 de setembro de 2019, sendo realizadas sessões presenciais nas cidades de Brasília/DF, Anápolis/GO, Palmas/TO e Gurupi/TO.

Em 13 de abril de 2020, por meio do Despacho nº 14 (4708986), o Plano de Outorgas para concessão do trecho rodoviário foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, sendo a documentação enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU), em atenção à IN-TCU nº 81/2018, que prevê, em seu artigo 3º, a disponibilização ao TCU dos estudos e das minutas de instrumento convocatório de desestatizações para a realização de acompanhamento.

Conforme já informado, assim transcorreu o acompanhamento e atendimento das requisições/recomendações do TCU: em 8 de dezembro de 2020, a corte de contas emitiu o Acórdão nº 4036/2020 – TCU – Plenário (4713957), aprovando o processo de desestatização com ressalvas; em 7 de janeiro de 2021, a área técnica da ANTT elaborou a Nota Informativa SEI nº 3/2021/SUCON/DIR (4901881), apresentando os ajustes realizados nos estudos técnicos e documentos jurídicos, de forma a atender ao Tribunal de Contas, submetendo o processo à análise da Procuradoria Federal da ANTT, conforme Despacho SUCON #903077; por meio do Parecer nº 00005/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (5013844), a Procuradoria Federal informou que a SUCON promoveu adequadamente os ajustes recomendados pelo TCU, entretanto recomendou alteração na redação das minutas de edital e contrato, o qual foi atendido pela equipe técnica, conforme descrito no Despacho GREG (5018212).

De acordo com os estudos apresentados, a concessão impactará diretamente 38 municípios dos estados de Tocantins e Goiás, sendo a maioria deles cortados pelas três rodovias e alguns deles inseridos no “losango” formado entre as cidades de Uruaçu/GO e Anápolis/GO.

Os investimentos decorrentes da nova concessão resultarão na melhoria do nível do serviço ofertado, assegurando mais fluidez e confiabilidade. Impactarão também favoravelmente na segurança do transporte de carga e de passageiros, reduzindo a ocorrência de acidentes, além de influenciar no tempo de viagem e no custo logístico entre o Meio-Norte e a Região Centro-Sul do país.

Trata-se de um projeto de 35 (trinta e cinco) anos, contados a partir da data de assinatura.

Em 02 de dezembro de 2020, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos aprovou a Resolução CPPi nº 149 (5022588) acerca da modalidade operacional e das condições mínimas aplicáveis à desestatização de empreendimentos dos setores ferroviário, rodoviário e aeroportuário. O artigo 6º apresenta as condições mínimas à desestatização do projeto em tela.

Art. 6º As condições mínimas aplicáveis à desestatização de que trata o art. 5º são:

- I - a modalidade de licitação será de leilão;
- II - o critério de julgamento da melhor proposta econômica será a combinação do critério de menor valor de tarifa de pedágio, limitado ao desconto tarifário máximo permitido estabelecido em edital, com o de maior valor de outorga fixa;
- III - o valor mínimo de oferta de tarifa-teto será aquela capaz de zerar o fluxo de caixa de projeto descontado pelo custo de capital regulatório, não havendo valor mínimo previsto para outorga fixa; e
- IV - o prazo total do contrato da concessão deverá ser de trinta e cinco anos, prorrogável por até cinco anos.

Em face das condições dispostas na resolução, a licitação proposta será realizada na modalidade de concorrência (leilão) com participação internacional, devendo a proponente interessada apresentar o valor da tarifa básica de pedágio e o valor de outorga, o qual poderá ser alterado em razão da realização de etapa de lances, se houver.

A Tarifa Básica de Pedágio máxima a ser considerada para a elaboração da Proposta Econômica Escrita é de **R\$ 0,12200/km** (doze mil duzentos centésimos de milésimo de real por quilômetro) para trechos homogêneos de pista simples, **R\$ 0,17081/km** (dezessete mil oitenta e um centésimos de milésimo de real por quilômetro) para trechos homogêneos de pista dupla, referenciadas a julho de 2019.

Será declarada vencedora a proponente que apresentar o menor valor da tarifa de pedágio e maior valor de outorga; hipótese se houver mais de uma proponente com valor máximo de desconto na tarifa básica de pedágio.

O trecho rodoviário em questão apresenta a seguinte composição das faixas de rolamento:

- 824,0 km de pista simples;
- 26,7 km de pista dupla com canteiro central ou barreira rígida;
- 26,00 km de marginais.

Em relação aos investimentos (Capex) previstos para o trecho, o montante total estimado para os investimentos previstos ao longo dos 35 anos de concessão, conforme as premissas e resultados apresentados nos Estudos de Engenharia e Modelo Operacional, soma R\$ 7,8 bilhões, distribuídos ao longo do tempo conforme as definições e necessidades previstas para o projeto.

As despesas operacionais (Opex), entendidas como o somatório dos custos operacionais, despesas obrigatórias e o conjunto de seguros e garantias, atingiram a cifra de R\$ 6,2 bilhões de reais.

Com relação aos quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da frente de serviços operacionais, o Programa de Exploração da Rodovia apresenta a tabela a seguir.

BSOs	
Bases de Serviços Operacionais TIPO I	9
Bases de Serviços Operacionais TIPO II	10

Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	16
Ambulâncias do tipo C - Reserva	1
Ambulâncias do tipo D	4
Guinchos Pesados	6
Guinchos Pesados - Reserva	1
Guinchos Leves	8
Guinchos Leves - Reserva	1
Viatura de Inspeção de Tráfego	10
Viatura de Inspeção de Tráfego - Reserva	1
Caminhões pipa	4
Caminhões para a Apreensão de Animais	4

Postos de Pesagem	
Fixos	3

Edificações Administrativas e de Apoio Operacional	
Centro de Operações da Concessionária - COC	1
Unidades Operacionais da PRF	Existentes no Sistema Rodoviário
Delegacias da PRF	

Veículos	
ANTT	3

Equipamentos Operacionais	
ITS	
PMVs Fixos	15
PMVs Móveis	19
CFTV (pista)	504
CFTV (edificações)	64
CFTV (passarelas)	60
Sensoriamento de Tráfego	29
CCO (monitor, software e mobiliário)	1
Radares OCR	62
Radares Fixos	18
Estações Meteorológicas	3

Tabela 2: Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da frente de serviços operacionais
Fonte: PER

Os estudos de viabilidade apontaram a necessidade de 9 (nove) praças de pedágio ao longo do sistema rodoviário e 2 (duas) praças de pedágio deslocadas, conforme tabelas 3 e 4 a seguir:

Praça de Pedágio	Rodovia	Km	Município	Estado
P 01	BR-153	636+500	Aliança do Tocantins	TO
P 02	BR-153	741+800	Figueirópolis	TO
P 03	BR-153	16+600	Talismã	GO
P 04	BR-153	116+000	Santa Teresa de Goiás	GO
P 05	BR-153	185+300	Uruaçu	GO
P 06	BR-153	230+200	São Luiz do Norte	GO
P 07	BR-153	371+900	Jaraguá	GO
P 08	BR-080	156+200	Barro Alto	GO
P 09	BR-414	404+000	Planalmira	GO

Tabela 3: Localização das Praças de Pedágio
Fonte: PER

PPD's	Rodovia	Km	Pista	Estado
01	BR-153	122+000	Sul	GO
02	BR-153	127+000	Norte	GO

Tabela 4: Localização das Praças de Pedágio Deslocadas
Fonte: PER

Tratando-se das obras de ampliação de capacidade e melhorias, o Programa de Exploração da Rodovia apresenta a tabela abaixo:

Resumo (Km referente ao Estaqueamento dos Estudos de Engenharia)

Rodovia	Duplicação (km)	Faixas adicionais (extensão útil em km)	Vias marginais (extensão útil * em km)	Contorno Corumbá de Goiás (km)	Acessos (un)	Diamante (un)	Trombeta (un)	Rotatórias em Nível (un)	Retornos em U (un)	Retornos em X (un)	Passarelas (un)	Passagens inferiores (un)	Paradas de ônibus (un)
BR-153	593,11	17,26	86,395	0,0	15	16	7	0	37	100	13	6	76
BR-080	0,0	0,0	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
BR-414	30,21	10,32	3,50	6,09	1	3	4	6	2	5	6	0	26
TOTAL	623,32	27,58	89,895	6,09	16	19	11	6	39	105	19	6	110

Tabela 5: Obras de ampliação de capacidade e melhorias
Fonte: PER

Assim, os estudos técnicos foram desenvolvidos e amplamente discutidos com a sociedade e com o Tribunal de Contas da União, de forma a possibilitar, estruturar e modelar um projeto de infraestrutura de transporte rodoviário para concessão pública, contribuindo para a promoção do desenvolvimento econômico e social do país.

A NOTA INFORMATIVA SEI N° 3/2021/SUCON/DIR901881) apresenta as alterações derivadas do processo de fiscalização do Tribunal de Contas da União e melhorias advindas de análises técnicas, para a concessão do trecho em questão. E ainda, por meio do Despacho GREG (5018212), foram atendidas todas as solicitações de alteração de redação proposta pela Procuradoria Federal junto à ANTT.

Por fim, por meio do Despacho GEPEN5075982, a área técnica apontou inconsistências e pontos de melhorias, razão pela qual fizeram alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER, de forma que **o PER a ser considerado para este VOTO é o presente no Anexo SEI n° 5091766** (com a consequente desconsideração do Anexo SEI n° 5034285).

Assim, fundamentado nas manifestações técnicas e jurídicas, proponho ao Colegiado

a aprovação do Edital de Concessão referente ao sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-153/TO/GO e 080/414/GO.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando as instruções técnicas e jurídicas, **VOTO** por

- a) aprovar o Edital de Concessão nº 01/2021 e seus anexos, para concessão do sistema rodoviário da BR-153/TO/GO e 080/414/GO, sendo a rodovia BR-153/TO entre o entroncamento com a TO-070 no município de Aliança do Tocantins (km 622,7) e a divisa TO/GO no município de Talismã (km 801,6); a rodovia BR-153/GO, entre a divisa TO/GO no município de Porangatu (km 0,0) e o entroncamento com a BR-060/GO no município de Anápolis (km 445,2); a rodovia BR-414/GO, entre o entroncamento com a BR-080/GO-230(A)/324 no município de Assunção de Goiás (km 300,0) e o entroncamento com a BR-153/GO-222/330 no município de Anápolis (km 439,6); e a rodovia BR-080/GO, entre o entroncamento com a BR-414/GO-230(B) no município de Assunção de Goiás (km 94,3) e o entroncamento com a BR-153(A)/GO-342(B) no município de Uruaçu (km 181,3).
- b) autorizar a divulgação do Aviso de Publicação do Edital nº 01/2021, para concessão do sistema rodoviário das rodovias BR-153/TO/GO e 080/414/GO.

Brasília, 28 de janeiro de 2021.

WEBER CILONI
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **WEBER CILONI, Diretor**, em 28/01/2021, às 20:07, 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 **5039690** e o código CRC **3593AD44**.

Referência: Processo nº 50500.130935/2020-17

SEI nº 5039690

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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