



Ofício 3.698/2021

Cuiabá/MT, 31 de março de 2021

**À Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUROD**

Sr. André Luis Macagnan Freire

SCES Trecho 3, Lote 10,
Polo 8 do Projeto Orla,
70.200-003 Brasília – DF

Ref.: Processo [REDACTED] – Avaliação das obrigações contratuais previstas no Contrato de Concessão Edital nº 003/2013 – Proposta de Celebração de Compromisso de Ajustamento de Conduta – Termo de Ajustamento de Conduta (TAC)

Prezado Sr.,

CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A. (“CRO”), sociedade por ações, com sede na Cidade de Cuiabá, na Avenida Miguel Sutil, nº 15.160, Coophamil, Cuiabá, MT, CEP 78028-015 e inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.521.322/0001-04, por meio de seus representantes legais, vem respeitosamente à presença de V.Sa., com fundamento na Resolução ANTT nº 5.823/2018 e na Portaria 24/2021/SUROD/ANTT, apresentar **PROPOSTA DE CELEBRAÇÃO DE COMPROMISSO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA, POR MEIO DE TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA (TAC)**, pelos fatos e fundamentos dispostos a seguir.



Ofício 3.698/2021

SUMÁRIO

a) INTRODUÇÃO.....	3
b) DO CONTEXTO DA CONCESSÃO.....	4
i. Contexto antecedente ao processo nº [REDACTED]	4
ii. Instauração do processo nº [REDACTED]	6
c) ENQUADRAMENTO LEGAL E REGULATÓRIO DA PROPOSTA	11
d) MANIFESTAÇÃO TÉCNICA ANTT	15
e.1) Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias.....	19
e.2) Recuperação e Manutenção	20
e.3) Serviços Operacionais	21
e) DETALHAMENTO DA PROPOSTA REVISADA – TAC.....	22
f) FRENTE DE AMPLIAÇÃO E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO RODOVIA.....	22
i. Metas de duplicação – Item 3.2.1.1 do PER	22
ii. Obras de Melhorias – Item 3.2.1.2 do PER.....	23
g) FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA RODOVIA	26
i. Metas da Frente de Recuperação – Item 3.1 do PER	26
h) FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS DA RODOVIA.....	26
i) PLANEJAMENTO	28
j) PASSIVO REGULATÓRIO (MULTAS).....	30
k) NEUTRALIZAÇÃO DOS IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS RELATIVOS ÀS SOLUÇÕES APRESENTADAS EXCLUSIVAMENTE NO ÂMBITO DESTA PROPOSTA DE TAC.....	37
l) DO COMPROVADO INTERESSE PÚBLICO NA CELEBRAÇÃO DO TAC E DO CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DE OBRAS PROPOSTO.....	55
m) TROCA DO CONTROLE ACIONÁRIO.....	67
n) DA NECESSÁRIA SUSPENSÃO DO PRAZO CONCEDIDO PELA DELIBERAÇÃO Nº 105/2021 ATÉ A APRECIÇÃO DA PRESENTE PROPOSTA DE TAC.....	68
o) AUSÊNCIA DE CONFISSÃO SOBRE A MATÉRIA DE FATO DO TAC, RECONHECIMENTO DE ILICITUDES, RENÚNCIA DE CRÉDITOS E PRETENSÕES POR PARTE DA CRO. PROPOSTA NÃO VINCULANTE.....	69
p) CONCLUSÃO E PEDIDO	70

Ofício 3.698/2021

a) INTRODUÇÃO

1. Como é de conhecimento de V. Sa., o processo em referência foi instaurado com o objetivo de apurar e avaliar o cumprimento pela CRO das obrigações contratuais previstas no Contrato de Concessão Edital nº 003/2013. No âmbito dessas apurações, foi amplamente discutida entre a Concessionária e a ANTT uma solução jurídica e técnica exequível para a retomada dos investimentos e o saneamento, de modo eficiente, das inexecuções das obras e não atendimento aos parâmetros de desempenho identificados pela ANTT, conforme estabelecido no art. 38, §3º da Lei nº 8.987/1995.

2. Nesse contexto, passou-se a se discutir *i)* a possibilidade de reprogramações e adequações necessárias para viabilizar a retomada dos investimentos, em favor dos usuários e do interesse público, bem como *ii)* a substituição do controle acionário da CRO, capaz de possibilitar condições técnica, econômica e financeira necessárias para a retomada dos investimentos, especialmente de ampliação da capacidade e melhoria da rodovia.

3. Após aprofundadas análises e debates realizados ao longo de mais de um ano, subsidiados por estudos e pareceres jurídicos e técnicos desenvolvidos tanto pela Concessionária quanto pela ANTT para a construção de uma solução consensual mais benéfica ao interesse público e usuários, visando a continuidade da concessão e retomada dos investimentos, a CRO vem apresentar, por meio da presente manifestação, **proposta de celebração de Termo de Ajustamento e Conduta (TAC)**, com fundamento no art. 2º, §1º da Resolução ANTT nº 5.823/2018:

Art. 2º O TAC poderá ser proposto pela ANTT ou pelos Agentes Regulados.
§1º Quando provocada pelo Agente Regulado, a proposta de celebração do TAC deverá ser formulada por petição escrita, dirigida à Superintendência competente, interrompendo-se a prescrição da ação punitiva, na forma do art. 2º, IV, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

4. Trata-se, portanto, de proposta formulada a partir de **critérios, parâmetros e premissas já validados e/ou propostos pela própria ANTT** ao longo do processo em epígrafe, que visam à promoção do interesse público e dos direitos da coletividade e usuários, bem como à retomada dos investimentos em uma perspectiva adequada e viável dos pontos de vista jurídico, técnico, econômico e financeiro.

5. Para fundamentar a presente proposta de TAC, serão apresentados a seguir, em conformidade com todos os requisitos dispostos pela Resolução ANTT nº 5.823/2018, em especial seus arts. 3º e 4º:

a) o contexto do Contrato de Concessão e do processo de avaliação do cumprimento das obrigações contratuais pela CRO, juntamente com uma

Ofício 3.698/2021

síntese das análises e dos elementos jurídicos e técnicos produzidos ao longo de todo o processo administrativo em epígrafe;

- b) a fundamentação jurídica e regulatória da presente proposta de TAC;
- c) a indicação do objeto do TAC (art. 3º, I, da Resolução ANTT nº 5.823/2018) e a descrição das respectivas obrigações, acompanhadas do respectivo cronograma proposto pela Concessionária, com fundamento nas análises já promovidas pela ANTT sobre o tema (art. 3º, II, da Resolução ANTT nº 5.823/2018);
- d) a demonstração da vantajosidade da celebração do TAC, que se mostra como o meio mais adequado e proporcional à realização do interesse público envolvido nos investimentos e serviços previstos no âmbito do Contrato.

6. Frise-se que todos esses elementos comprovam a adequação da proposta apresentada pela CRO para retomada dos investimentos previstos no âmbito do Contrato de Concessão, em benefício do interesse público e dos usuários.

7. Antes de se adentrar no contexto, propriamente dito, em que se insere e fundamenta a presente proposta de TAC é relevante ressaltar que, nos termos do art. 2º, §3º da Resolução ANTT 5.823/2018, a presente propositura de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta pela CRO **não importa na confissão** pela Concessionária **sobre a matéria de fato** relacionada às inexecuções de obras e serviços e não atendimento aos parâmetros de desempenho identificadas no Processo nº [REDACTED], e **tampouco implica no reconhecimento de qualquer ilicitude na conduta da Concessionária no âmbito do Contrato**, com relação aos fatos que são objeto desta proposta de TAC.

b) DO CONTEXTO DA CONCESSÃO

i. Contexto antecedente ao processo nº [REDACTED]

8. Como é de amplo conhecimento, o Contrato de Concessão foi celebrado entre a CRO e a ANTT em 12/03/2014, tendo como objeto a exploração de trecho de 850,9 km da BR-163/MT, Sistema Rodoviário que compreende 19 municípios entre os estados do Mato Grosso do Sul e do Mato Grosso.

9. Trata-se de trecho especialmente relevante do ponto de vista socioeconômico, por ser o principal meio de escoamento da produção agrícola de toda a região Centro-Oeste, responsável por 30% da produção nacional de grãos e leguminosas e, portanto, parte fundamental da infraestrutura logística do país.

10. Dentre os investimentos previstos no Contrato de Concessão e no respectivo Programa de Exploração Rodoviária – PER, vale destacar a Frente de Recuperação e Manutenção e a

Ofício 3.698/2021

Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, cujos prazos impunham a execução de obras vultosas no Sistema Rodoviário logo nos primeiros anos da concessão.

11. Adicionalmente às disposições do PER, a cláusula 10.5 do Contrato de Concessão também estabeleceu a possibilidade de assunção da execução das obras de duplicação, restauração, adequação à classe I-A de seguimentos da rodovia, que, inicialmente, eram de responsabilidade do DNIT e deveriam ser realizadas até o 60º mês da concessão (PER).

12. Considerando essas premissas, em 21/03/2014 (data da Transferência de Bens à Concessionária) iniciou-se a execução contratual pela CRO, que, em cumprimento ao disposto no PER e contrato, **realizou vultosos investimentos ao longo dos dois primeiros anos da Concessão**. Como já mencionado neste processo, esses investimentos permitiram que em março de 2016 a Concessionária já tivesse concluído **117,4 km de duplicação**, superando em 44,8 km a meta prevista naquele ano (72,6 km – Ano 2).

13. No entanto, como também já detalhado anteriormente neste processo, o cenário econômico-financeiro do país passou a se deteriorar drasticamente a partir do ano de 2014, gerando alterações absolutamente imprevisíveis nas condições de financiamento de longo prazo pelo BNDES, que haviam fundamentado toda a viabilidade econômico-financeira da Concessão. Esse cenário imprevisível, de grave recessão e indisponibilidade de crédito, foi amplamente demonstrado no processo por meio do Parecer Técnico elaborado pela Consultoria Tendências¹.

14. Além disso, diversos outros fatos imprevistos e supervenientes impactaram diretamente a execução das obrigações previstas no PER, como aumento do limite de tolerância do peso bruto por eixo dos veículos que trafegam na rodovia em razão da Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103/15), o aumento extraordinário do preço dos insumos asfálticos pela Petrobras, atrasos e problemas no licenciamento ambiental e liberação das frentes de serviço, dentre vários outros temas tratados administrativamente e no âmbito da arbitragem em curso entre as partes.

15. Todo esse contexto gerou um expressivo e negativo impacto não só na execução dos investimentos previstos no Contrato de Concessão da BR-163/MT, mas também nos demais contratos firmados na 3ª Etapa do Programa de Concessões Federais, que foram celebrados com base nas mesmas condições de financiamento, que não se materializaram.

16. Prova disso é que, também como já abordado no âmbito deste processo, o Poder Concedente editou Medidas Provisórias, que não foram convertidas em Lei e caducaram, que tinham como objetivo o reestabelecimento da ordem e do desenvolvimento das Concessões, destacando-se, especialmente: (i) a Medida Provisória nº 752/2016, que previa a

¹ Protocolado em anexo ao Ofício 2.854/2020, de 14 de fevereiro de 2020.

Ofício 3.698/2021

possibilidade de Relicitação dos contratos de parceria pública e (ii) a Medida Provisória nº 800/2016, que previa a reprogramação dos investimentos em ampliação de contratos de parceria.

17. Em meio a esse cenário, sem a perspectiva de uma solução que viabilizasse a retomada e continuidade dos investimentos contratuais e diante dos graves prejuízos impostos à CRO, em março de 2016, a Concessionária suspendeu a execução obras de duplicação, objeto da Frente de Ampliação e de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço, momento em que a ANTT imputou inexecuções contratuais à CRO.

18. Desde então, as condições econômicas e financeiras da Concessionária também se deterioraram, tendo atingido uma situação de iminente insolvência. Como avaliado pela GEREf neste processo (Nota Técnica nº 1.582/2019/GEREF/SUINF/DIR), a Concessionária classifica-se em grau “penumbra” no que diz respeito à sua capacidade de honrar todos os seus compromissos para a quitação de obrigações com terceiros, sobretudo para o pagamento de juros advindos dos contratos de Empréstimos Ponte realizados em 2014 com o BNDES e em 2015 com a Caixa Econômica Federal, cujas obrigações relacionadas representam 46,6% da receita líquida anual da CRO (valores em dezembro 2020).

19. Como decorrência desse contexto, tanto a ANTT quanto a CRO adotaram uma série de medidas, destacando-se as seguintes:

- a) Instauração, pela ANTT, de **processos administrativos sancionatórios** para aplicação de multas à Concessionária em razão de alegados descumprimentos contratuais pela CRO relacionados à inexecução de obras e ao não atendimento aos parâmetros de desempenho do PER;
- b) Apresentação, pela Concessionária, de **proposta para Revisão Quinquenal** do Contrato de Concessão, visando especialmente a reprogramação dos investimentos inicialmente previstos e inclusão de novos (Processo nº [REDACTED]);
- c) Instauração do **Procedimento Arbitral** nº [REDACTED] pela Concessionária em face da ANTT perante a Câmara de Comércio Internacional – CCI, requerendo o reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Concessionária e sua recomposição pelo Poder Concedente;

ii. Instauração do processo nº [REDACTED]

20. Paralelamente a essas medidas, que discutem as responsabilidades pelas inexecuções de obras e não atendimento aos parâmetros de desempenho, por meio do **Ofício SEI nº 8198/2019/SUINF/DIR-ANTT**, de 16/07/2019, a ANTT informou à CRO a instauração do presente processo com o objetivo de avaliar o cumprimento das obrigações contratuais por parte da Concessionária, nos termos do art. 38, §3º da Lei nº 8.987/1995.

Ofício 3.698/2021

21. O citado dispositivo legal estabelece o procedimento a ser adotado pelo Poder Concedente nas hipóteses de inexecução parcial ou total do contrato, previamente à instauração de processo de caducidade, o qual somente poderá ter seguimento após (i) a verificação da inadimplência da concessionária por meio de processo administrativo, assegurado direito de ampla defesa e (ii) a concessão de prazo para a Concessionária “*corrigir as falhas e transgressões apontadas*”:

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

[...]

§ 2º A declaração de caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

22. Com base nesse rito, e a partir dos pareceres elaborados pelas unidades organizacionais da SUINF (GEREF, GEFIR, GEENG, GERENG e COINFRS²), a ANTT notificou a CRO através do **Ofício SEI nº 8198/2019/SUINF/DIR-ANTT**, de 16/07/2019, para que apresentasse “*justificativas acerca das irregularidades e inadimplências apuradas e identificadas nos autos do presente processo*”.

23. A Concessionária, então, apresentou esclarecimentos por meio do **Ofício CRO 2.640/2019³**, de 05/09/2019, no qual destacou os fatos que impediram a regular execução contratual e a execução de investimentos apontados pela ANTT, os quais foram analisados pelas Gerências da então SUINF (atual SUOD⁴), tendo a Superintendência concluído que teriam ocorrido inexecuções contratuais por parte da CRO no âmbito do Contrato,

² Nota Técnica SEI nº 1.582/2019/GEREF/SUINF/DIR [REDACTED]; Atestado de Regularidade Econômico-Financeiro [REDACTED]; Parecer nº 398/2019/GEFIR/SUINF/DIR [REDACTED]; Parecer nº 403/2019/GEFIR/SUINF/DIR [REDACTED]; Parecer nº 3/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR [REDACTED]; Ofício SEI nº 6.757/2019/GEREG/SUINF/DIR-ANTT [REDACTED]; Parecer nº 52/2019/COINFRS/URRS [REDACTED].

³ Protocolo nº [REDACTED].

⁴ Nota Técnica SEI nº 1.582/2019/GEREF/SUINF/DIR [REDACTED]; Atestado de Regularidade Econômico-Financeiro [REDACTED]; Despacho Geref SEI nº [REDACTED], de 19 de setembro de 2019; Parecer nº 398/2019/GEFIR/SUINF/DIR [REDACTED]; Parecer nº 403/2019/GEFIR/SUINF/DIR [REDACTED]; Despacho Cofor SEI nº [REDACTED], de 30 de outubro de 2019; Parecer nº 642/2019/GEFIR/SUINF/DIR [REDACTED]; Parecer nº 3/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR [REDACTED]; Despacho Coamb SEI nº [REDACTED], de 01 de novembro de 2019; Ofício SEI nº 6.757/2019/GEREG/SUINF/DIR-ANTT [REDACTED]; Despacho Gereg SEI nº [REDACTED]; Parecer nº 52/2019/COINFRS/URRS [REDACTED]; e Parecer nº 117/2019/COINFRS/URRS [REDACTED].

Ofício 3.698/2021

especialmente relativos ao descumprimento de parâmetros de desempenho, atrasos e inexecuções das obras de ampliação da capacidade e melhorias e das obras de manutenção do nível de serviço.

24. A partir dessas conclusões, a SUINF solicitou que a CRO apresentasse, no prazo de 30 dias, “proposta técnica exequível para a retomada dos investimentos e o saneamento, de modo eficiente, das irregularidades relativas às inexecuções das obras e aos descumprimentos dos parâmetros de desempenho dos serviços identificados pelas Uorqs da Suinf”.

25. Essa solicitação, como apontado, teve como fundamento o já citado art. 38, §3º da Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o dever do Poder Concedente de, verificadas inexecuções contratuais, conceder à Concessionária *“um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais”*, antes de ser declarada a caducidade da Concessão.

26. Diante disso, a Concessionária apresentou por meio do **Ofício CRO 2.854/2020**⁵, de 14/02/2020, a primeira versão do Plano de Trabalho, analisado pela Coordenadoria de Infraestrutura Rodoviária (COINF/URRS), por meio do **Parecer Técnico nº 64/2020/COINF/URSSS**, de 22/05/2020, que apresentou proposições para o seu aprimoramento técnico, especialmente no que tange à priorização, ou não, de determinadas obras e frentes de serviços de ampliação da capacidade e melhorias.

27. A Concessionária então se debruçou sobre as proposições de ajustes apresentadas pela COINF/URRS e revisou o Plano de Trabalho nos pontos comentados, de modo a contemplar, em sua maior parte, os apontamentos apresentados pela Coordenadoria. O Relatório Técnico do Plano de Trabalho foi revisado e consolidado, em conformidade com as proposições do Parecer Técnico nº 64/2020/COINF/URRS, foi apresentado à SUROD por meio do **Ofício CRO 3.069/2020**⁶, de 25/05/2020.

28. O Plano de Trabalho revisado foi então avaliado pela COINF no Parecer nº 142/2020/COINF/URRS, de 12/06/2020, que concluiu pela sua adequação no que diz respeito às questões técnicas relacionadas às reprogramações de obras de modo geral, sendo necessários apenas alguns ajustes. Além disso, o parecer salientou que a aprovação do Plano de Trabalho se mostra como a solução mais adequada ao interesse público envolvido na necessária retomada dos investimentos no Sistema Rodoviário, especialmente diante das opções de caducidade da Concessão e abertura de um processo de relicitação:

“Por fim, considerando a situação atual da rodovia, com todas as questões amplamente relatadas da deterioração das condições da rodovia pelo descumprimento de parâmetros de desempenho, principalmente de pavimento, e pela taxa de crescimento do tráfego ser alta e continua,

⁵ Protocolo nº [REDACTED].

⁶ Protocolo nº [REDACTED].

principalmente em virtude da expansão do agronegócio, **entende-se como fundamental a busca por uma ação que facilite a retomada as obras em prazo muito mais curto que o necessário para uma possível devolução da concessão e relicitação. Não há boas perspectivas quanto as condições da rodovia caso se mantenham as condições atuais por um prazo indefinido que pode se prolongar por alguns anos no caso de abertura de processo de caducidade ou adesão ao processo de devolução amigável.**

29. Na análise do Plano de Trabalho elaborado pela Concessionária, a Diretoria da SUROD, por meio do Despacho SEI [REDACTED], de 07/08/2020, requereu que a CIPRO, GERER, GEGEF, GEFIR e GEENG indicassem resumidamente: *“(1) falha ou transgressão identificada: indicar a obrigação contratual ou regulatória tida como não cumprida; (2) fundamento jurídico: indicar o inciso do § 1º do art. 38 da Lei nº 8.987/1995 e/ou a subcláusula da cláusula 32.1 do contrato de concessão em que se enquadra a falha ou transgressão; (3) prazo individual: prazo tido como razoável para cumprimento da falha ou transgressão identificada; (4) prazo global: prazo tido como razoável para cumprimento de todas as falhas ou transgressões identificadas – coluna com prazo único para toda a tabela”*.

30. Em 18/09/2020 a GEFIR, por meio da Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR, concluiu pela **necessidade de um prazo de 5 (cinco) anos** para a execução das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, tendo também indicado premissas e prazos para a execução dos serviços de Recuperação e Dispositivos da Frente dos Serviços Operacionais previstos no Contrato de Concessão.

31. Vale destacar que, nesse íterim, a Diretoria da SUROD também apresentou consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio da Nota Técnica nº 3443/2020/SUROD/DIR, de 17/08/2020, apresentando questionamentos sobre os contornos jurídicos e técnicos da aplicação do art. 38, §3º da Lei nº 8.987/1995 e sobre as premissas jurídicas do Plano de Trabalho apresentado inicialmente pela CRO.

32. Por meio do Parecer nº 395/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, de 25/08/2020, a Procuradoria conclui que para a aplicação do art. 38, §3º da Lei nº 8.987/1995 a ANTT deveria *“elaborar um cronograma de execução que seja **exequível**, podendo, para isso, **escalonar as obrigações descumpridas conforme as necessidades do interesse público**”*. No entanto, a aplicação desse dispositivo legal, com o objetivo de sanar inexecuções contratuais é **limitada**, considerando que a *“lei não prevê hipótese de negociação, mas de fixação unilateral do prazo para cumprimento (...) não sendo este um procedimento de renegociação, mas de concessão de uma última oportunidade de saneamento contratual”*.

33. A partir de então, a ANTT e a CRO passaram a discutir a possibilidade de celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), com fundamento na Resolução ANTT nº 5.823/2018, considerando o interesse público envolvido no desenvolvimento de uma proposta conjunta entre as partes, que garantisse a viabilidade técnica e econômico-

financeira da retomada dos investimentos, em benefícios dos usuários e da sociedade.

34. Vale mencionar que, em 04/09/2020, a Procuradoria Federal junto à ANTT emitiu o Parecer nº 00413/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, no qual destacou que **“a proposta de TAC pode ser mais adequada, especialmente quando a Agência não dispuser de informação suficiente para a tomada de decisão unilateral, seja em razão da complexidade ou volume dos descumprimentos, seja em razão da presença de outras variáveis não sujeitas ao controle do Poder Público. Nesses casos, a negociação pode se apresentar como um instrumento mais adequado para a coleta de informações necessárias para obter o adimplemento contratual, o que pode ser feito no âmbito do TAC. Assim, a avaliação da ANTT quanto à existência ou não de informação relevante suficiente para a decisão pode ser utilizada como critério para a escolha entre o procedimento do art. 38, §3º, da Lei 8.987/95 e a proposta de celebração de TAC”**.

35. Mais recentemente, o processo foi submetido ao Ilmo. Diretor Welber Ciloni pela SUROD, que salientou que o modelo de ajuste do art. 38, §3º da Lei nº 8.987/1995 **“pode acarretar fatalmente no não sucesso do retorno do Contrato de Concessão ao seu almejado adimplemento (...)”**, tendo questionado à SUROD a sua adoção em detrimento do TAC (Despacho [REDACTED]).

A SUROD, por sua vez no Despacho [REDACTED], de 02/03/2021, informou que as propostas de troca de controle acionário e premissas do TAC ainda estavam em discussão entre a CRO, potenciais parceiros e a ANTT, mas salientou que a concessão de prazo para **“correção de falhas e transgressões, sob pena de instauração de caducidade, nos termos do art. 38, §3º, da Lei no 8.987/95, não afeta a adoção concomitante de outros instrumentos regulatórios”**, como é o caso da posterior celebração de um TAC.

36. Nesse contexto, o processo foi apreciado na 893ª Reunião da Diretoria Colegiada da ANTT, tendo sido aprovado por unanimidade o **voto DWE – 041** do Ilmo. Diretor Welber Ciloni, que concedeu prazo de 30 dias para que a Concessionária apresente Plano de Trabalho para a correção das inexecuções contratuais, nos termos do art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995. Abaixo, os termos da Deliberação nº 105/2021:

Art. 1º Comunicar à Concessionária Rota do Oeste S.A., que administra a rodovia federal BR-163/MT por força do contrato de concessão decorrente do Edital nº 003/2013, dos descumprimentos contratuais verificados, na forma do Anexo a esta Deliberação, com base no documento SEI nº 5621799, proferido no Processo nº [REDACTED], **para fins do disposto no art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.**

§ 1º **Os descumprimentos contratuais verificados deverão ser corrigidos nos prazos previstos no Anexo a esta Deliberação, sob pena de instauração de Processo Administrativo Ordinário de caducidade.**

§ 2º **A Concessionária deverá entregar, em 30 (trinta) dias contados da**

publicação desta Deliberação, plano de trabalho contemplando as obrigações e os prazos previstos no Anexo.

- a) O plano de trabalho deverá apresentar escala de tempo em mês e percentual previsto de execução mês a mês de cada item;
- b) O percentual de execução física mensal fixado no plano de trabalho deverá ser desmembrado em subitens de serviço previstos, com respectivo percentual ou peso, para acompanhamento e identificação da evolução da totalidade de cada obra;
- c) O plano de trabalho preverá a execução das obrigações da frente de recuperação e manutenção e das obras de melhorias em conjunto com as obras de ampliação de capacidade no respectivo trecho.

Art. 2º Restituir o presente processo administrativo à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) para acompanhamento.

37. Como se observa no Plano de Trabalho (“Anexo I”), na Deliberação citada foram definidos prazos para a execução das Obras de Ampliação de Capacidade, Obras de Melhorias e Frente dos Serviços Operacionais, a serem concluídos integralmente ao longo de 5 (cinco) anos.

38. Diante de todo esse cenário, considerando (i) o volume de obras e serviços a serem executados e a necessária garantia da viabilidade econômico-financeira deste Plano; (ii) a necessidade de se garantir a financiabilidade do projeto, evitando novos riscos de suspensão das obras e serviços, que poderiam levar a um maior atraso no avanço do escopo contratual; (iii) a vantajosidade do estabelecimento de um ambiente negocial, em que haja simetria de informações entre a Agência Reguladora e Agentes Regulados para a adoção da solução que melhor atenda ao usuário e à sociedade; (iv) a possibilidade, nesse ambiente negocial, de estabelecimento de premissas mais vantajosas ao interesse público e ao Poder Concedente; é que **a CRO vem apresentar a presente proposta de celebração de Ajustamento de Conduta, a partir dos fundamentos de fato e direito a seguir expostos.**

c) ENQUADRAMENTO LEGAL E REGULATÓRIO DA PROPOSTA

39. No contexto dessas aprofundadas análises e debates destacados acima, e após a realização de diversas discussões junto à Agência para a obtenção da melhor solução sob a ótica do interesse público envolvido na Concessão, é que se insere a presente **proposta de celebração de Termo de Ajustamento e Conduta (TAC)**, que tem como objetivo formalizar a proposta da Concessionária para a correção das inexecuções identificadas no Processo nº [REDACTED].

40. Esta proposta tem fundamento na Resolução ANTT nº 5.823/2018, que rege a celebração de Ajustamento de Conduta entre a Agência e os Agentes Regulados, especialmente no seu art. 2º, §1º, que estabelece a possibilidade de a Concessionária formular à Superintendência competente o pedido de celebração do TAC:

Ofício 3.698/2021

Art. 2º O TAC poderá ser proposto pela ANTT ou pelos Agentes Regulados.
§1º Quando provocada pelo Agente Regulado, a proposta de celebração do TAC deverá ser formulada por petição escrita, dirigida à Superintendência competente, interrompendo-se a prescrição da ação punitiva, na forma do art. 2º, IV, da Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

41. O TAC representa a **oportunidade de composição entre as partes** para que seja possível avaliar um plano que possibilite a correção de inexecuções, independentemente de reconhecimento de ilicitude e culpa pelas condutas ajustadas, em benefício do interesse público, dos usuários e da continuidade da concessão.

42. Nesse ponto, é importante considerar que as discussões relativas às inexecuções por qualquer uma das partes representa um direito patrimonial disponível, nos termos do art. 2º, V, da Resolução nº 5.845/2019⁷, sendo prerrogativa da Agência promover a **solução das controvérsias** relacionadas a esse tema de forma **conciliatória**, objetivando-se uma autocomposição.

43. Portanto, a promoção de um Compromisso de Ajustamento de Conduta para a resolução das inexecuções discutidas entre as partes se insere na esfera da autocomposição entre a Agência Reguladora e a Concessionária, que podem consensualmente estabelecer parâmetros para a purgação da mora no cumprimento das obrigações contratuais.

44. Do ponto de vista legal, vale também mencionar que a Lei nº 13.655/2018 incluiu na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB (Decreto-Lei nº 4.657/1942) o art. 26, que previu a possibilidade da autoridade administrativa **“celebrar compromisso com os interessados, observada a legislação aplicável”** com o objetivo de **eliminar irregularidade** e buscar a **solução jurídica “proporcional, equânime, eficiente e compatível com os interesses gerais”**:

Art. 26. **Para eliminar irregularidade, incerteza jurídica ou situação contenciosa na aplicação do direito público**, inclusive no caso de expedição de licença, **a autoridade administrativa poderá**, após oitiva do órgão jurídico e, quando for o caso, após realização de consulta pública, e presentes razões de relevante interesse geral, **celebrar compromisso com os interessados**, observada a legislação aplicável, o qual só produzirá efeitos a partir de sua publicação oficial.

⁷ Art. 2º São considerados direitos patrimoniais disponíveis, sujeitos ao procedimento de Solução de Controvérsias regulado pela presente Resolução:

[...]

V - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 1º O compromisso referido no caput deste artigo:

I - buscará solução jurídica proporcional, equânime, eficiente e compatível com os interesses gerais;

III - não poderá conferir desoneração permanente de dever ou condicionamento de direito reconhecidos por orientação geral;

IV - deverá prever com clareza as obrigações das partes, o prazo para seu cumprimento e as sanções aplicáveis em caso de descumprimento.

45. Como se verá, trata-se precisamente da hipótese em discussão, tendo em vista que o TAC é a solução jurídica mais benéfica e vantajosa ao interesse público, por mostrar proporcional, equânime e eficiente para a retomada mais rápida dos investimentos, bem como a mais compatível com os interesses e necessidades dos usuários e da coletividade.

46. Além de ser claro o enquadramento legal e regulatório da proposta, é importante também destacar que não há qualquer impedimento à celebração do TAC proposto, considerando-se as hipóteses de inadmissão previstas no art. 4º da Resolução ANTT nº 5.823/2018.

47. Primeiramente porque a proposta de TAC ora apresentada pela CRO no âmbito da Concessão não fora objeto de TAC anteriormente celebrado (inciso II do art. 4º) e tampouco houve descumprimento de qualquer outro TAC pela Concessionária perante a ANTT (inciso I do art. 4º).

48. Além disso, as obrigações que serão cumpridas pela Concessionária no âmbito do TAC não são objeto de decisão definitiva, transitada em julgado no âmbito de processos administrativos sancionatórios (inciso IV do art. 4º). Como visto, o compromisso de ajustamento de conduta visa justamente a correção de inexecuções de obras e não atendimento de parâmetros de desempenho, indicados pela ANTT ao longo do processo nº [REDACTED].

49. Nesse ponto, importante considerar que o Parecer nº 00413/2020/PF-ANTT/PGF/AGU foi claro ao estabelecer que a ANTT pode, em um contexto de inexecuções contratuais complexas e que demandam um compartilhamento de informações maior entre as partes decidir pela adoção de um TAC:

Em outras situações, porém, a proposta de TAC pode ser mais adequada, especialmente quando a Agência não dispuser de informação suficiente para a tomada de decisão unilateral, seja em razão da complexidade ou volume dos descumprimentos, seja em razão da presença de outras variáveis não sujeitas ao controle do Poder Público. Nesses casos, a negociação pode se apresentar como um instrumento mais adequado para a coleta de informações necessárias para obter o adimplemento

contratual, o que pode ser feito no âmbito do TAC. Assim, a avaliação da ANTT quanto à existência ou não de informação relevante suficiente para a decisão pode ser utilizada como critério para a escolha entre o procedimento do art. 38, §3o, da Lei 8.987/95 e a proposta de celebração de TAC.

50. No mesmo sentido, relevante mencionar o posicionamento da SUOD (Despacho ██████████) ao indicar seu entendimento acerca da possibilidade de celebração do TAC mesmo após a concessão de prazo fundamentada no art. 38, §3o, da Lei 8.987/95, considerando a prerrogativa da Agência para determinar a forma de solução de suas controvérsias, preservando seu direito regulatório:

7. Acrescente-se que, no entendimento desta Superintendência, a concessão de prazo para correção de falhas e transgressões, sob pena de instauração de caducidade, nos termos do art. 38, § 3o, da Lei no 8.987/95, não afeta a adoção concomitante de outros instrumentos regulatórios. Em verdade, a medida ora proposta preserva o poder regulatório da ANTT de fiscalizar a correta execução do contrato, sem prejuízo de eventual adoção de uma solução consensual durante o processo, tais como a celebração de TAC ou até mesmo a relicitação.

8. Saliente-se que tal medida promoveria célere avanço nas tratativas orientadas para a busca de uma resolução conciliatória entre as partes, proporcionando, a médio ou longo prazo, em benefícios para os envolvidos e, principalmente, para os usuários.

51. Vale também lembrar que a própria Resolução ANTT nº 5.823/2018 prevê a possibilidade de celebração do TAC no curso de processo administrativo de caducidade, que ficará suspenso ao longo do Ajustamento de Conduta:

Art. 10. A celebração do TAC não suspenderá o curso dos processos administrativos sancionatórios que tenham por objeto a aplicação de multas por descumprimento, salvo na hipótese do art. 1º, §3º, hipótese em que os objetos dos respectivos processos serão incorporados ao compromisso.

Parágrafo único. Havendo processo administrativo de caducidade, de cassação, de declaração de inidoneidade, de revogação ou de apuração de infração de natureza grave, estes serão suspensos durante o curso do TAC.

52. Finalmente, como se demonstrará, está comprovado o interesse público envolvido na celebração do TAC em comento, que se encontra demonstrado na Análise de Impacto Regulatório (Doc. 01) assim como em todos os demais elementos apresentados ao longo do processo administrativo, os quais serão detalhados a seguir em atendimento ao inciso III do art. 4º da Resolução ANTT nº 5.823/2018.

Ofício 3.698/2021

d) MANIFESTAÇÃO TÉCNICA ANTT

53. Sob a ótica aqui apresentada, nos termos do art. 3º, I, da Resolução ANTT nº 5.823/2018⁸, destaca-se inicialmente que o objetivo da presente proposta de TAC é, a partir de uma solução consensual, superar as inexecuções apontadas no âmbito do Processo nº [REDACTED].

54. As inexecuções apontadas na Deliberação foram resumidas no processo por meio da Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR, de 18/09/2020, sendo elas:

- a) **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** previstas no PER e não executadas no prazo de 5 anos previsto inicialmente pelo Contrato, incluindo a duplicação de trechos, a adequação de trecho à Classe 1-A, a execução de passarelas, acessos, vias marginais, interseções tipo diamantes, dentre outros;
- b) **Serviços da Frente de Recuperação e Manutenção**, com impactos no cumprimento de parâmetros de desempenho na rodovia;
- c) **Frente dos serviços operacionais** não executada, no que se inclui a não implantação de equipamentos de detecção e sensoriamento de pista, Sistema de Detecção de Altura, Sistema de Circuito Fechado de TV, Sistema de Pesagem, Postos da Polícia Rodoviária Federal.

55. A Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR (“NT 4324”) apresentou as medidas mínimas necessárias para solucionar as inexecuções apontadas em relação ao Programa de Exploração da Rodovia (“PER”) – Anexo II do Contrato de Concessão Edital nº 003/2013, no âmbito da fiscalização.

56. Posteriormente, em 23/03/2021, a ANTT, por meio da Deliberação nº 105 (“Deliberação”), comunicou a Concessionária sobre as inexecuções das obras e investimentos, com base no documento SEI nº [REDACTED], proferido no Processo nº [REDACTED], para fins do disposto no art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/95.

57. A Deliberação apresentou três quadros apontando exigências mínimas como condições de contorno para a correção das inexecuções apontadas. O Quadro 1 tratou das Obras de Ampliação de Capacidade e o Quadro 2 tratou das Obras de Melhorias e, por fim, o Quadro 3 tratou sobre os Dispositivos da Frente dos Serviços Operacionais:

- **Quadro 01**

⁸ Art. 3º A proposta de celebração de TAC deverá conter, no mínimo:

I - a indicação da conduta que deseja corrigir ou compensar e, se cabível, dos processos administrativos a serem abrangidos pelo ajuste; e

Falha ou transgressão identificada	km	Prioridade	Prazo individual em ano(s)	% a executar do total
Adequação do trecho antigo à Classe 1-A e a conclusão da ponte no km 0	0,00 ao 39,0	Alta	1º	50% a cada 6 meses
Rodovia dos Imigrantes	321,3 ao 353,5	Alta	1º ao 3º	16,667% a cada 6 meses
Trecho de Lucas do Rio Verde	686,0 ao 691,0	Alta	1º ao 3º	
Trecho Sorriso - Sinop	745,0 ao 839,0	Alta	1º ao 3º	
Trecho Sinop	839,0 ao 855,0	Alta	1º ao 3º	
Trecho Posto Gil - Nova Mutum	507,0 ao 603,0	Média	4º	50% a cada 6 meses
Trecho Lucas do Rio Verde - Sorriso	691,0 ao 745,0	Média	4º	
Trecho Nova Mutum - Lucas do Rio Verde	603,0 ao 686,0	Baixa	5º	50% a cada 6 meses

▪ Quadro 02

Falha ou transgressão identificada	km	Prioridade	Prazo individual em ano(s)	% a executar do total
Diamante ID-18	592,9	Média	1º ao 3º	Cada obra deverá ser realizada concomitantemente com a obra de duplicação do respectivo subtrecho identificado no Quadro 1. Assim o percentual deverá prever no mínimo 16,667% a cada 6 meses
Via Marginal ID-3	595,3 ao 598,6	Média	1º ao 3º	
Diamante ID-19	599,2	Média	1º ao 3º	
Acesso ID-3	332,2	Alta	1º ao 3º	
Diamante ID-6	117,6	Alta	1º ao 3º	
Diamante ID-12	347,7	Alta	1º ao 3º	
Trevo ID-1	322,8	Alta	1º ao 3º	

Ofício 3.698/2021

Trevo ID-2	329	Alta	1º ao 3º	
Trevo ID-3	339,1	Alta	1º ao 3º	
Trevo ID-4	342,3	Alta	1º ao 3º	
Via Marginal ID-2	339,1 ao 342,0	Alta	1º ao 3º	
Acesso ID-5	580,8	Média	1º ao 3º	
Acesso ID-6	585	Média	1º ao 3º	
Acesso ID-7	589	Média	1º ao 3º	
Diamante ID-17	572,7	Média	1º ao 3º	
Trombeta ID-4	119,9	Alta	1º ao 3º	
Retorno em desnível ID-3	548	Média	1º ao 3º	
Passarela ID-1	688,2	Alta	4º	Cada obra deverá ser realizada concomitantemente com a obra de duplicação do respectivo subtrecho identificado no Quadro 1. Assim o percentual deverá prever no mínimo 50,00% de cada obra a cada 6 meses
Passarela ID-2	690,4	Alta	4º	
Acesso ID-4	488	Baixa	4º	
Diamante ID-7	261,8	Média	4º	
Diamante ID-8	279	Média	4º	
Diamante ID-9	270,5	Média	4º	
Diamante ID-10	315,4	Média	4º	
Diamante ID-11	320,1	Média	4º	
Via Marginal ID-1	319,0 ao 320,1	Média	4º	
Via Marginal ID-4	681,8 ao 686,2	Baixa	4º	
Via Marginal ID-5	708,9 ao 710,3	Média	4º	
Diamante ID-20	644	Baixa	4º	
Diamante ID-21	660	Baixa	4º	
Diamante ID-22	689,5	Alta	4º	
Diamante ID-23	713,8	Média	4º	
Retorno em desnível ID-4	620	Baixa	4º	

Ofício 3.698/2021

Retorno em desnível ID-5	670	Baixa	4º	
Passarela ID-4	753	Alta	5º	Cada obra deverá ser realizada concomitantemente com a obra de duplicação do respectivo subtrecho identificado no Quadro 1. Assim o percentual deverá prever no mínimo 50,00% de cada obra a cada 6 meses
Passarela ID-5	821	Alta	5º	
Passarela ID-11	840,1	Alta	5º	
Passarela ID-6	827	Alta	5º	
Passarela ID-7	828	Alta	5º	
Passarela ID-8	830	Alta	5º	
Passarela ID-9	833	Alta	5º	
Passarela ID-10	836	Alta	5º	
Diamante ID-13	465,4	Baixa	5º	
Diamante ID-14	476,9	Baixa	5º	
Diamante ID-15	480	Baixa	5º	
Diamante ID-16	503,5	Baixa	5º	
Diamante ID-24	758,3	Alta	5º	
Diamante ID-25	762,7	Alta	5º	
Diamante ID-26	819,7	Alta	5º	
Diamante ID-27	831,5	Alta	5º	
Diamante ID-28	833,3	Alta	5º	
Diamante ID-29	838,9	Alta	5º	
Diamante ID-30	854,2	Alta	5º	
Trombeta ID-3	796,6	Alta	5º	
Retorno em desnível ID-6	805	Alta	5º	
Via Marginal ID-6	818,9 ao 822,2	Alta	5º	
Via Marginal ID-7	853,9 ao 855,0	Alta	5º	
Acesso ID-8	747,2	Alta	5º	
Acesso ID-9	766,8	Alta	5º	



- Quadro 03: Dispositivos da Frente dos Serviços Operacionais

Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	Item 3.4.3.1 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	25% a cada 6 meses
Sistema de Detecção de Altura	Item 3.4.3.5 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado)
Sistema de Circuito Fechado de TV	Item 3.4.3.6 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	25% a cada 6 meses
Bases operacionais definitivas (SAUs) - instalação definitiva de 8 bases	Item 3.4.4 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	2 bases a cada 6 meses
Sistema de comunicação - Torres de comunicação	Item 3.4.6 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	25% a cada 6 meses
Sistema de comunicação - Cabos de fibra óptica	Item 3.4.6.2 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado
Sistema de Pesagem Veicular	Item 3.4.7 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	25% a cada 6 meses, a partir de sua definição
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Item 3.4.11 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	para reforma: 2 postos a cada 6 meses; 24 meses para <u>definição</u> e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses

58. Para solucionar cada uma dessas inexecuções apontadas, a CRO levou em conta todas as informações apresentadas pela ANTT e, na medida do possível, buscou equalizar a capacidade de execução do projeto e as exigências técnicas postas pelo regulador.

59. Assim, abaixo são detalhadas as medidas apresentadas nesta proposta de TAC para a solução das inexecuções de obras e serviços, destacando-se as alterações realizadas vis a vis a Proposta de Trabalho encaminhada⁹ pela Concessionária em 14/02/2020, a partir das novas informações e circunstâncias apresentadas pela ANTT, **uma vez que a proposição do TAC abarcará todas as inexecuções em até 5 anos.**

e.1) Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

60. A avaliação da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (“GEFIR”) da ANTT

⁹ A CRO, por meio do Ofício CRO 2.854/2020, o Plano de Trabalho para a retomada dos investimentos e o saneamento das inexecuções contratuais identificadas no processo ANTT nº [REDACTED].

Ofício 3.698/2021

em relação ao item 3.2 do PER – Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço foi balizada no Estudo de Tráfego do Labtrans e a avaliação¹⁰ técnica da Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (“COINF”) realizada em 12/06/2020.

61. A GEFIR, objetivando a avaliação da proposição da CRO, realizou paralelo entre (a) o entendimento da área técnica ANTT quanto ao prazo para execução das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e (b) o proposto pela CRO no Plano de Trabalho, resultando na avaliação adequada dos prazos para a solução das inexecuções relacionadas ao item 3.2 do PER, investimentos relativos às obras de duplicação e de melhorias no Sistema Rodoviário BR-163/MT.

62. Fruto das análises, a ANTT apresentou em tabela resumo as propostas de execução para cada item de investimento – item 3.2 do PER –, indicando o (i) prazo individual e o (ii) prazo global, ambos em anos e a contar da aprovação da Diretoria Colegiada da ANTT e da assinatura do instrumento de ajuste da conduta identificada como transgressão. Dito isso, rerepresentamos a tabela resumo abaixo.

Quadro 1: Obras de Ampliação de Capacidade

Localização	(1) Falha ou transgressão identificada:	km	(2) Fundamento Jurídico	Prioridade	Proposta GEFIR	Proposta CRO	Proposta GEFIR
					(3) Prazo individual em anos	(3) Prazo individual em anos	(4) Prazo global em anos
BR-163/MT	Adequação do trecho antigo à Classe 1-A e a conclusão da ponte no km 0	0,00 ao 39,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Alta	1º	1º	5º
BR-163/MT	Rodovia dos Imigrantes	321,3 ao 353,5	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Alta	1º ao 3º	1º ao 2º	
BR-163/MT	Trecho Cuiabá - Rosário do Oeste (Trecho 108 km) **	353,5 ao 408,0	4º Termo aditivo	Média	4º	2º ao 3º	
BR-163/MT	Trecho Cuiabá - Rosário do Oeste (Trecho 108 km) ***	408,0 ao 421,5	4º Termo aditivo	Alta	1º ao 3º	3º ao 4º	
BR-163/MT	Trecho Cuiabá - Rosário do Oeste (Trecho 108 km) **	421,5 ao 461,7	4º Termo aditivo	Baixa	5º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Trecho Posto Gil - Nova Mutum	507,0 ao 603,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Média	4º	5º ao 7º	
BR-163/MT	Trecho Nova Mutum - Lucas do Rio Verde	603,0 ao 686,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Baixa	5º	7º ao 9º	
BR-163/MT	Trecho de Lucas do Rio Verde	686,0 ao 691,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Alta	1º ao 3º	1º ao 2º	
BR-163/MT	Trecho Lucas do Rio Verde - Sorriso	691,0 ao 745,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Média	4º	9º ao 10º	
BR-163/MT	Trecho Sorriso - Sinop ****	745,0 ao 839,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Alta	1º ao 3º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Trecho Sinop	839,0 ao 855,0	Subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Alta	1º ao 3º	1º	

63. Como se pode observar no cronograma apresentado, no que tange às **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**, foi considerado um **prazo global de execução de 5 anos**, conforme indicado pela SUROD na Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR:

e.2) Recuperação e Manutenção

64. A análise da GEFIR em relação a Frente de Recuperação – item 3.1 do PER foi consubstanciada no Parecer Técnico nº 64/2020/COINFRS/URRS, de 27/03/2020, onde foram identificados inadimplementos em relação aos parâmetros de desempenho estabelecidos contratualmente em todo o Sistema Rodoviário BR-163/MT, exigindo que se mantenham as condições originais do PER em razão da ocorrência de patologias como buracos, depressões, abaulamentos, escorregamentos de massa asfáltica e pontos de áreas exsudadas.

65. Neste item não foram aprofundadas as análises técnicas e de execução das intervenções em razão da divergência significativa de (a) prazos de execução entre a proposta CRO – plano

¹⁰ Parecer nº 142/2020/COINFRS/URRS (██████████), de 12/06/2020.

Ofício 3.698/2021

de trabalho com execução de obras de duplicação em 10 anos – e o entendimento exposto pela ANTT na presente NT 4324 de prazo máximo global em 5 anos e de (b) recuperação dos parâmetros de desempenho.

e.3) Serviços Operacionais

66. A Frente dos Serviços Operacionais – item 3.4 do PER é composta pelos seguintes itens de investimento:

- a) Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista (PER item 3.4.3.1);
- b) Sistema de Detecção de Altura (PER item 3.4.3.5);
- c) Sistema de Circuito Fechado de TV (PER item 3.4.3.6);
- d) Bases Operacionais definidas (PER item 3.4.4);
- e) Cabos de Fibra Ótica (PER item 3.4.4);
- f) Sistema de Pesagem (PER item 3.4.7);
- g) Postos da Polícia Rodoviária Federal (PER item 3.4.11).

67. A NT 4324 da GEFIR, baseada nas avaliações do Parecer nº 64/2020/COINFRS/URRS (██████████) de 27/03/2020, indicou as inexecuções identificadas nos itens PER, bem como quais deveriam ser os prazos adequados de implantação e operacionalização destes itens de investimento, essencialmente tratando sobre: (a) a não implantação ou (b) quanto a parcial implantação. Abaixo segue tabela resumo da análise ANTT:

16. Dessa forma, adequando os prazos propostos acima ao entendimento adotado na Frente de Ampliação de Capacidade, que definiu prazo para correção das transgressões com base no prazo original de contrato, seguem os prazos, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo ou TAC:

Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	Item 3.4.3.1 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses
Sistema de Detecção de Altura	Item 3.4.3.5 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado)
Sistema de Circuito Fechado de TV	Item 3.4.3.6 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses
Bases operacionais definitivas (SAUs) – instalação definitiva de 8 bases	Item 3.4.4 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Concluir 4 bases em 12 meses; 8 bases em 24 meses
Sistema de comunicação - Torres de comunicação	Item 3.4.6 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses
Sistema de comunicação - Cabos de fibra óptica	Item 3.4.6.2 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	36 meses, com operação à medida que for implantado
Sistema de Pesagem Veicular	Item 3.4.7 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses, a partir de sua definição
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Item 3.4.11 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	12 meses para reforma dos 4 postos definidos e 24 meses para definição e execução dos outros 3 postos

68. Após a análise da ANTT, a Concessionária tecerá os comentários necessários para esclarecer e dirimir as dúvidas apresentadas pelo corpo técnico da ANTT durante a análise inicial da proposta, bem como apresentará considerações a respeito das condições apresentadas, realizando a adequação entre a proposta de execução do TAC e as orientações contidas na Deliberação da ANTT contando com novas incorporações que se fizeram necessárias para a sustentabilidade técnica, operacional, econômica e financeira da presente

Ofício 3.698/2021

proposta de Termo de Ajustamento de Conduta.

e) DETALHAMENTO DA PROPOSTA REVISADA – TAC

69. Trata-se de tópico essencial para sustentação técnica e base de formulação da proposta de TAC da CRO, onde se determinam as condições de contorno para a proposição e eixo fundamental para o desenvolvimento e sustentabilidade da proposta técnica, econômica, financeira e operacional para execução das obras de duplicação, de melhorias e de equipamentos ao longo do Sistema Rodoviário BR-163/MT.

70. Nesta esteira, apresentamos detalhadamente a base técnica utilizada como suporte da referida proposta, que se baliza na melhor prática de engenharia e de execução de investimentos, cuja qual está detalhadamente disponibilizada no Doc.02, **denominada PLANO DE ATAQUE**, conforme será descrito nos itens a seguir.

f) FRENTE DE AMPLIAÇÃO E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO RODOVIA

71. A nova proposição de sequência executiva para as obras de duplicação e implantação de dispositivos e melhorias previstos na Frente de Ampliação – Item 3.2. do PER foi fruto de intensa e consecutivas análises técnicas do Sistema Rodoviário BR-163/MT entre as áreas técnicas da ANTT e Concessionária.

72. Destaca-se da presente revisão que todos os investimentos originalmente assumidos no Contrato de Concessão Edital nº 003/2013, detalhadamente descritos no PER, Apêndices A e D, serão concluídos dentro do prazo global estabelecido pela ANTT, ou seja, dentro do prazo apontado no Processo Administrativo nº [REDACTED].

73. A caracterização da Frente de Ampliação é dada pelo conjunto de obras e serviços de duplicação da rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisorias de pistas e implantação de pórticos, observados todos os Parâmetros Técnicos PER.

i. Metas de duplicação – Item 3.2.1.1 do PER

74. A conclusão das análises das novas metas de duplicação culminou na sequência executiva que prestigia o mais rápido atendimento aos critérios de níveis de serviços e de acidentes no Sistema Rodoviário, o que resultou na seguinte métrica de duplicação de subtrechos a ser realizada conforme a localização, os quantitativos e o prazos indicados a seguir.

75. A presente proposta conta com a resolução da inexecução das obras de duplicação, que somam 336,2 km, incluindo todos dispositivos e melhorias que deverão ser executados de forma concomitante.

Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	67,0	19,92 %
2	87,0	25,87 %
3	91,0	27,06 %
4	91,2	27,15 %
Total para implantação	336,2	100%
Trecho duplicado	113,9	
Extensão em duplicação pelo DNIT	281,1*	
Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado*	2,3*	
Extensão do lote	850,9	

ii. Obras de Melhorias – Item 3.2.1.2 do PER

76. As obras de melhorias são constituídas em: (i) vias marginais, (ii) passagens inferiores, (iii) interconexões, (iv) retornos em desnível, (v) passarelas e (vi) melhorias em acessos. A forma de execução prevista originalmente no PER, e que se manterá na presente proposição, conta com a sua implantação de forma concomitante às Obras de Ampliação – obras de duplicação – e poderão ser analisadas pela área técnica da ANTT no Doc.02 – PLANO DE ATAQUE.

77. As Obras de Melhorias deverão ser executadas nos mesmos prazos fixados para implantação das pistas duplas, observando o prazo específico para as vias marginais, onde a Concessionária manterá a previsão de execução de implantação em até 12 (doze) meses após a duplicação do segmento rodoviário.

78. A seguir são detalhadas todas as melhorias previstas no Contrato de Concessão (PER), que serão alvo da presente proposta de programação de obras e serviços:

Vias Marginais

ID	PNV	km da rodovia	Marginal (extensão útil m*)		Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
			Sul	Norte		
1	163BMT0685	319,0 - 320,1		1100	Cuiabá	
2	407EMT0003	339,1 - 342	20 00	2000	Cuiabá	
3	163BMT0790	595,3 - 598,6	32 50		Nova Mutum	
4	163BMT0805	681,8 - 686,2	40 00	4400	Lucas do Rio Verde	
5	163BMT0808	708,9 - 710,3	14 00	900	Sorriso	

6	163BMT0821	818,9 - 822,0 ¹¹	31 00	3100	Sinop	Dispositivo executado parcialmente
7	163BMT0830	853,9 - 855,0	11 00	1100	Sinop	

*A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou *tapers*), faixas de aceleração e desaceleração.

Melhorias em Acessos (un)

ID	PNV	km da rodovia	Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
1	163BMT0565	15,5	Itiquira	Dispositivo executado
2	163BMT0565	17,0	Itiquira	Dispositivo executado
3	407EMT0002	332,2	Cuiabá	
4	163BMT0775	488,9	Nobres	
5	163BMT0785	580,8	Nova Mutum	
6	163BMT0785	585,0	Nova Mutum	
7	163BMT0785	589,0	Nova Mutum	
8	163BMT0810	747,2	Sorriso	
9	163BMT0820	766,8	Sorriso	

Interconexão Diamante (un)

ID	PNV	km da rodovia	Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
1	163BMT0565	14,0	Itiquira	Dispositivo executado
2	163BMT0570	48,0	Itiquira	Dispositivo executado
3	163BMT0575	77,0	Rondonópolis	Dispositivo executado
4	163BMT0577	95,0	Rondonópolis	Dispositivo executado
5	163BMT0580	114,2	Rondonópolis	Dispositivo executado
6	163BMT0580	117,6	Rondonópolis	Início do Contorno de Rondonópolis
7	163BMT0665	261,9	Santo Antônio do Leverger	INÍCIO VARIANTE I SERRA DE SÃO VICENTE
8	163BMT0670	269,6	Santo Antônio do Leverger	FIM VARIANTE I SERRA DE SÃO VICENTE
9	163BMT0675	270,5	Santo Antônio do Leverger	INÍCIO VARIANTE II SERRA DE SÃO VICENTE
10	163BMT0685	315,4	Cuiabá	ACESSO DISTRITO INDUSTRIAL
11	163BMT0690	320,1	Cuiabá	ACESSO PASCOAL RAMOS
12	407EMT0005	347,7	Várzea Grande	ACESSO AV. FILENTINO MULLER
13	163BMT0770	464,9	Rosário Oeste	FIM DA TRAVESSIA URBANA DE ROSÁRIO OESTE

¹¹ Nota de rodapé 11: Por meio do Ofício CRO 2.639/2019 () a CRO informou a conclusão das obras da Via Marginal entre o km 821,45 e o km 822,24 da BR-163/MT.

Ofício 3.698/2021



14	163BMT0770	475,9	Nobres	
15	163BMT0775	480,0	Nobres	ENTR MT-241 (NOBRES)
16	163BMT0780	503,7	Diamantino	ENTR MT-240(A)
17	163BMT0785	572,7	Nova Mutum	
18	163BMT0790	592,9	Nova Mutum	INÍCIO DA TRAVESSIA URBANA DE NOVA MUTUM
19	163BMT0790	598,6	Nova Mutum	
20	163BMT0800	642,2	Lucas do Rio Verde	ENTR MT-235 (P/SÃO JOSÉ DO RIO CLARO)
21	163BMT0805	655,4	Lucas do Rio Verde	ENTR MT-338
22	163BMT0808	689,4	Sorriso	LUCAS DO RIO VERDE
23	163BMT0808	709,4	Sorriso	
24	163BMT0815	758,8	Sorriso	
25	163BMT0820	760,0	Sorriso	FIM DA TRAVESSIA URBANA DE SORRISO
26	163BMT0822	821,6	Sinop	INÍCIO DA TRAVESSIA URBANA DE SINOP
27	163BMT0825	832,2	Sinop	ENTR MT-140 (P/SANTA CARMEM)
28	163BMT0825	834,7	Sinop	
29	163BMT0830	839,8	Sinop	FIM DA TRAVESSIA URBANA DE SINOP
30	163BMT0830	855,0	Sinop	

Passarela (un)

ID	PNV	km da rodovia	Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
1	163BMT0805	683,9	Lucas do Rio Verde	
2	163BMT0805	685,0	Lucas do Rio Verde	
3	163BMT0815	752,6	Sorriso	Dispositivo executado
4	163BMT0815	754,1	Sorriso	
5	163BMT0821	820,0	Sinop¹²	Dispositivo executado
6	163BMT0822	827,0	Sinop ¹³	Dispositivo em execução
7	163BMT0822	828,0	Sinop	
8	163BMT0822	830,0	Sinop	
9	163BMT0825	833,0	Sinop	
10	163BMT0825	836,0	Sinop	
11	163BMT0825	838,0	Sinop	

Interconexão tipo Trevo Completo

ID	PNV	km da rodovia	Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
1	407EMT0001	323,9	Cuiabá	
2	407EMT0002	327,8	Cuiabá	ENTR MT-456

¹² Comunicação de conclusão por meio do Ofício CRO 3.638/2021 (Protocolo nº [REDACTED] SEI [REDACTED]).

¹³ Por meio do Ofício nº 8317/2019/GEFIR/SUINF a ANTT exarou Não Objeção quanto a alteração da localização da Passarela ID 6 para o km 121,6 da BR-163/MT.



Ofício 3.698/2021



3	407EMT0003	339,1	Cuiabá	ENTR MT-050
4	407EMT0004	342,7	Várzea Grande	ENTR MT-351

Interconexão Trombeta (un)

ID	PNV	km da rodovia	Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
1	163BMT0580	102,0	Rondonópolis	Dispositivo executado
2	163BMT0580	107,2	Rondonópolis	Dispositivo executado
3	163BMT0821	787,3	Vera	

Retorno em desnível (un)

ID	PNV	km da rodovia	Zonas Urbanas e Distritos Industriais	Observações
1	163BMT0565	32,0	Itiquira	Dispositivo executado
2	163BMT0570	60,0	Rondonópolis	Dispositivo executado
3	163BMT0785	548,0	Diamantino	
4	163BMT0795	620,0	Nova Mutum	
5	163BMT0805	670,0	Lucas do Rio Verde	
6	163BMT0821	805,0	Sinop	

g) FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA RODOVIA**i. Metas da Frente de Recuperação – Item 3.1 do PER**

79. A Frente de Recuperação do Sistema Rodoviário é o conjunto de obras e serviços de recuperação ao longo do trecho concedido, imprescindíveis à operação e que evoluem o parâmetro técnico dos elementos do Sistema Rodoviário de forma estrutural e funcional, melhorando o padrão do nível do serviço que está sendo prestado ao usuário.

80. Como pontuado no parecer nº 64/2020/COINFRS/URRS, de 27/03/2020, e reforçado na Nota Técnica 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR, os parâmetros de desempenho identificados atualmente no sistema rodoviário, conforme relatórios de monitoração, necessitam de ações, principalmente na disciplina de pavimento.

81. Por esta razão, o PLANO DE ATAQUE (Doc. 02), além de detalhar a proposição de atendimento da Frente da Concessão, apresentará o estágio atual do Sistema Rodoviário contando com os dados de monitoração recentes e enviados à ANTT de modo a propor uma adequação factível e dentro das capacidades financeiras, objetivando o completo atendimento as obrigações a serem firmadas no TAC.

h) FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS DA RODOVIA

82. A Frente de Serviços Operacionais estabelecida no PER apresenta todas as metas,



Ofício 3.698/2021

critérios, requisitos, intervenções obrigatórias, diretrizes técnicas, normas, Escopo, Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os respectivos prazos para seu atendimento, através dos sistemas de operação, atendimento ao usuário, arrecadação, devendo ser realizados ao longo de 30 anos de Concessão.

83. A Nota Técnica da ANTT nº 4324/2020/GEFIR/SUOD/DIR, em seu item 2.3, apresentou análise sobre todos os itens não executados em relação à Frente de Serviços Operacionais, avaliando-se todos os sistemas e equipamentos previstos no PER.

84. Nesta esteira, vale resgatar a proposta inicial de execução desses investimentos por parte da Concessionária:

- a) **Equipamentos SAT (PER item 3.4.3.2)** – execução prevista dos equipamentos ainda não implantados no 9º, 10º e 11º ano Concessão;
- b) **Sistema de Detecção de Altura (PER item 3.4.3.5)** – execução prevista para o 25º ano da concessão, considerando a indefinição existente quanto à implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado);
- c) **Sistema de Circuito Fechado de TV (PER item 3.4.3.6)** – previsto para execução entre o 9º e 12º anos da concessão;
- d) **Bases Operacionais Definitivas – SAU** – prevista a execução de 2 (duas) bases no 9º ano, 3 (três) no 10º ano, 2 (duas) no 11º ano e 1 no 12º ano da concessão;
- e) **Sistemas de Comunicação (PER item 3.4.6.1)** – implantação das torres de comunicação restantes no 29º ano da concessão;
- f) **Cabos de Fibra Óptica (PER item 3.4.6.2)** – continuidade da implantação entre o 9º e 11º ano da concessão;
- g) **Sistema de Pesagem Veicular** – prevista para ser implantado no 25º ano da concessão.

85. Sobre os prazos supramencionados, foi proposto pela ANTT novo cronograma de implantação para os Sistema de Circuito Fechado de TV – item 3.4.3.6 do PER, Bases Operacionais Definitivas – SAU e Sistemas de Comunicação – Item 3.4.6 do PER, conforme tabela apresentada abaixo:

16. Dessa forma, adequando os prazos propostos acima ao entendimento adotado na Frente de Ampliação de Capacidade, que definiu prazo para correção das transgressões com base no prazo original de contrato, seguem os prazos, contados a partir da assinatura do Termo Aditivo ou TAC:

Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	Item 3.4.3.1 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses
Sistema de Detecção de Altura	Item 3.4.3.5 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado)
Sistema de Circuito Fechado de TV	Item 3.4.3.6 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses
Bases operacionais definitivas (SAUs) – instalação definitiva de 8 bases	Item 3.4.4 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	Concluir 4 bases em 12 meses; 8 bases em 24 meses
Sistema de comunicação - Torres de comunicação	Item 3.4.6 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses
Sistema de comunicação - Cabos de fibra óptica	Item 3.4.6.2 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	36 meses, com operação à medida que for implantado
Sistema de Pesagem Veicular	Item 3.4.7 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	24 meses, a partir de sua definição
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Item 3.4.11 do PER e subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	12 meses para reforma dos 4 postos definidos e 24 meses para definição e execução dos outros 3 postos

86. Observa-se que as divergências nos prazos de implantação estão concentradas nos itens



Ofício 3.698/2021

de (a) Sistema de Circuito Fechado de TV, (b) Bases Operacionais Definitivas (SAUs) e (c) Sistemas de Comunicação – Torres de Comunicação.

87. Dito isto, serão apresentadas no **PLANO DE ATAQUE** (Doc. 02) o detalhamento e as devidas justificativas técnicas sobre a cronograma de implantação adequado ou a justificativa de postergação dos investimentos para os casos em que há restrição de implantação dentro do prazo sugerido pela ANTT.

i) PLANEJAMENTO

88. Abaixo segue a proposta detalhada das metas de duplicação por segmento homogêneo, para conclusão das obras de ampliação da capacidade – pista nova e adequação à Classe IA – pista existente, previstas no PER com planejamento de conclusão em 5 anos durante o período de vigência do TAC:

PLANEJAMENTO DUPLICAÇÃO E RECUPERAÇÃO - OBRAS CONSTANTES NO CONTRATO DE CONCESSÃO (OBRAS PER)

Duplicação	Ref.	Ext. Dup.	21/22	22/23	23/24	24/25	25/26
SH 01 - 0 ao 47,6		47,6		39,2			
SH 06 - 128,7 ao 176,8	Trecho 174						
SH 07 - 176,8 ao 188,6	Trecho 174						
SH 08 - 188,6 ao 197	Trecho 174						
SH 09 - 197 ao 246,9	Trecho 174						
SH 10 - 246,9 ao 279	Trecho 174						
SH 11 - 279 ao 315,4	Trecho 174						
SH 12 - 315,4 ao 321,3	Trecho 174						
SH 13 - 321,3 ao 339,3	Imigrantes	18,0		12,0	6,0		
				12,0	6,0		
SH 14 - 339,3 ao 353,5	Imigrantes	10,1			10,1		
					10,1		
SH 18 - 460 ao 481,2	Ros. Oeste	1,2					
SH 19 - 481,2 ao 507	S. C. Furada						
SH 20 - 507 ao 590		83,1		55,0	28,1		
				55,0	28,1		
SH 21 - 590 ao 603	Trecho Urb. Nv Mutum	5,2			5,2		
					5,2		
SH 22 - 603 ao 685		82,0			37,6	44,4	
					37,6	44,4	
SH 23 - 685 ao 694,2	Trecho Urb. LRV	9,2				9,2	
						9,2	
SH 24 - 694,2 ao 745		50,8				37,4	13,4
						37,4	13,4
SH 25 - 745 ao 760	Trecho Urb. Sorriso	1,0					1,0
							1,0
SH 26 - 760 ao 820		60,0					60,0
							60,0
SH 27 - 820 ao 839	Trecho Urb. Sinop	1,6					1,6
							1,6
SH 28 - 839 ao 855		15,2					15,2
							15,2
Total Duplicação PER (TAC)		453,6	-	67,00	87,00	91,00	91,20
Total Recuperação		453,6	-	106,20	87,00	91,00	91,20

Período em que a companhia assinará o TAC e captará os recursos financeiros para a execução das obrigações

Dispositivos
Trecho Urbano

j) PASSIVO REGULATÓRIO (MULTAS)

89. Além da realização dos investimentos e serviços apresentados nesta proposta de TAC, conforme o cronograma acima, a CRO propõe, em favor do interesse público e dos usuários, que o TAC também abarque a quitação do passivo regulatório da concessão no que tange às multas aplicadas pela ANTT ao longo do Contrato de Concessão, por meio da sua conversão à modicidade tarifária, conforme Cláusula 20.14 do Contrato de Concessão Edital nº 003/2013.

20.14 As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderão ser revertidas para a modicidade tarifária, conforme decisão da ANTT.

90. Conforme descrito na tabela em anexo (Doc.03), datado de 31 de março de 2020, foram instaurados pela ANTT, em face da CRO, 144 (cento e quarente e quatro) Processos Administrativos Simplificados – PAS para a apuração de infrações puníveis com a pena de multa. Como se observa na citada tabela, esses processos referem-se a alegados inadimplementos incorridos pela Concessionária ao longo do Contrato, incluindo o não atendimento aos parâmetros de desempenho e Termos de Registro de Ocorrência – TROs, bem como ao atraso na execução das obras e investimentos previstos no Contrato.

91. Esses processos estão contabilizados abaixo:

<i>Passivo Regulatório</i>				
Quantidade de PAS	Em defesa prévia	Em recurso	Julgados	Arquivados
144 ¹⁴	116	28	8	15

92. Os processos identificados como “Arquivados” são aqueles em que a ANTT já reconheceu como indevida a aplicação de penalidade de multa à CRO. Já os identificados como “Julgados” são aqueles atinentes a processos em que a CRO foi condenada administrativamente ao pagamento de multas e essas penalidades ou já foram adimplidas pela CRO ou foram submetidas ao Poder Judiciário, com o deferimento de medida liminar para suspensão da exigibilidade dos respectivos débitos. Para esses dois estágios, somam-se 23 processos.

93. Já os demais PAS estão ainda em curso no âmbito da Agência, seja em sede de “Defesa Prévia”, seja em sede de “Recurso”, com destaque para o detalhamento do Auto de Infração nº 455/2020/COINFRS – prestação de informações inverídicas – destacado no anexo Doc.03. Com relação a esses processos, a CRO apresenta nesta proposta de TAC o pagamento das multas aplicadas pela ANTT.

¹⁴ Quantidade total de processos em andamento no âmbito administrativo, considerando-se a junção de processos classificados pela Agência como “Continuidade Delitiva”, nos termos do Parecer Técnico nº Parecer Técnico nº 96/2016/GEFOR/SUINF e dos Ofícios 16830/2020, 16930/2020, 16960/2020, 16966/2020 e 17116/2020 COINF/URRS.

Ofício 3.698/2021

94. A proposta de quitação desse passivo relativo a multas, cuja memória de cálculo encontra-se em anexo (Doc.03), considera as previsões contratuais e regulamentares da ANTT, conforme detalhamos abaixo:

- a) A quantidade de Unidades de Referência de Tarifa – URTs definida pela Agência nos respectivos Autos de Infração;
- b) O cálculo do valor das URTs em conformidade com as disposições contratuais (URT = 1.000 x valor médio da Tarifa de Pedágio aplicável à Categoria 1 de veículos vigente na data de recolhimento da multa)¹⁵, considerando para cálculo da tarifa média as tarifas atualmente praticadas nas praças de pedágio, resultando no valor médio de R\$ [REDACTED] ou [REDACTED] a cada 100 km;
- c) A aplicação do princípio da continuidade delitiva reconhecida nos Ofícios nº 16830/2020, 16930/2020, 16960/2020, 16966/2020 e 17116/2020 da COINF/URRS, reunindo-se, conforme tabela anexo (Doc.03), os Autos de Infração mencionados nesses Ofícios como Autos de Infração únicos;
- d) A aplicação do teto máximo para valores de multas aplicadas pela ANTT, estabelecido no art. 78-F da Lei nº 10.233/2001¹⁶ no valor de R\$ [REDACTED] [REDACTED] de modo que todas as multas que superaram esse valor foram limitadas ao teto máximo;
- e) A previsão de aplicação de medidas atenuantes, conforme previsão do Artigo 67 da Resolução ANTT nº 5.083/2016;
- f) A aplicação¹⁷, sobre os PAS em fase de “Defesa Prévia”, do desconto de 30% estabelecido na Resolução ANTT nº 5.083/2016 para a hipótese do adimplemento de multas com a renúncia tácita ao direito de interposição de recurso administrativo;

95. Desta forma, abaixo detalhamos os valores da proposta de pagamento das penalidades imposta à CRO durante a vigência do Contrato de Concessão Edital nº 003/2013.

¹⁵ Conforme Cláusula 1.1.1, “xlviii” do Contrato de Concessão.

¹⁶ Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ [REDACTED] [REDACTED]

¹⁷ O percentual de desconto segue as orientações do artigo 86 da Resolução ANTT 5.083/2016, conforme apresentamos:

Art. 86 **Será concedido desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa**, na hipótese de pagamento antecipado, o que caracteriza aceitação da decisão pela aplicação da penalidade e renúncia tácita ao direito de interposição de recurso.

Parágrafo primeiro. Caberá à Superintendência competente inserir no boleto de pagamento informação quanto à incidência da renúncia tácita ao direito de interpor recurso administrativo na hipótese de pagamento do valor da multa com o desconto previsto no caput deste artigo.



Data base: 31/03/2021

Passivo Regulatório	Quantidade de PAS	Em defesa prévia	Em recurso	Julgado	Arquivado
Seção - Da penalidade					
Princípio da continuidade delitiva ¹				N/A	N/A
Teto máximo ²				N/A	N/A
Atenuantes ³				N/A	N/A
Seção - Da decisão				N/A	N/A
Desconto (30%) ⁴				N/A	N/A
Saldo em aberto (tarifa vigente)				N/A	N/A

Saldo total em aberto (tarifa vigente)

R\$ [REDACTED]

Legendas:

- (1) Princípio da continuidade delitiva - Parecer Técnico nº 96/2016/GEFOR/SUINF
 (2) Lei 10.233, 5 de junho de 2001: Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ [REDACTED];
 (3) Resolução ANTT nº 5.083/2016 - art. 67;
 (4) Resolução ANTT nº 5.083/2016 - art. 86;

96. Nesse ponto, é importante ressaltar a magnitude dos valores que a CRO pretende adimplir no âmbito desta proposta de TAC para extinção do passivo regulatório. **O valor das multas que a Concessionária propõe quitar¹⁸ nesta proposta TAC o valor é de R\$**

[REDACTED]

97. **Observa-se que a proposição da CRO se equivale em ordem de grandeza da soma dos valores de todos os demais Termos de Ajustamento de Conduta para o adimplemento de multas historicamente já celebrados pela ANTT, vejamos em destaque abaixo:**

TERMOS DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA multas - ANTT	
AUTOPISTA LITORAL SUL	R\$ [REDACTED]
AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT	R\$ [REDACTED]
ACCIONA CONCESSÕES RODOVIA DO AÇO	R\$ [REDACTED]
TRANSBRASILIANA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA	R\$ [REDACTED]
AUTOPISTA FLUMINENSE	R\$ [REDACTED]
AUTOPISTA FERNÃO DIAS	R\$ [REDACTED]
CONCESSIONÁRIA DA RODOVIA PRESIDENTE DUTRA	R\$ [REDACTED]
EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS DO SUL	R\$ [REDACTED]
TOTAL	R\$ [REDACTED]

98. Trata-se, portanto, de proposta única à Agência para o pagamento de multas em valores expressivos, mediante reversão à modicidade tarifária, em benefício dos usuários e do interesse público.

99. Considerando esse contexto de evidente vantajosidade ao interesse público na resolução do passivo regulatório da Concessão, a CRO propõe que sobre o valor atual das multas incida

¹⁸ A referida proposta de pagamento dos Autos de Infração foi avaliada na data de 31 de março de 2021, podendo ser revistos em caso de arquivamento ou avance das análises recursais por parte da ANTT.

Ofício 3.698/2021

um percentual adicional de 30% de desconto.

100. Esse desconto adicional se justifica, primeiramente, porque a Concessionária – por meio do TAC ora proposto – está adotando todas as providências necessárias para reparar as consequências das inexecuções de obras, serviços e não atendimento aos parâmetros de desempenho. Essa circunstância, por si só, implicaria na incidência de circunstância atenuante nos respectivos processos de apuração de penalidade (art. 67, §1º, inc. II).

101. Em outras palavras, o TAC proporcionará o saneamento das inexecuções de obras e não atendimento aos parâmetros de desempenho, de modo que os fatos geradores das multas em tela, ao final do cumprimento do TAC, estarão todos sanados.

102. De igual modo, a celebração do TAC permitirá a desoneração de passivos objetos de garantias cobertas pela apólice de Seguro Garantia nº [REDACTED]. Isso porque, com o adimplemento dos valores fixados no presente TAC, encerrando o passivo da CRO, fruirá, como reflexo imediato, a perda de objeto da garantia mapeada pela seguradora CHUBB.

103. Além disso, é importante destacar a economia processual que será gerada à ANTT com o pagamento das multas e encerramento dos processos administrativos no âmbito do TAC. Com a celebração do TA, serão eliminadas todas as despesas decorrentes do processamento dos 144 PAS que serão encerrados, evitando despesas com elaboração de Pareceres Técnicos, Despachos, Decisões e todos os custos necessários para o trâmite regular dos processos no âmbito da Agência, possibilitando que a ANTT dirija seus esforços, recursos e pessoas para demais assuntos de relevância para o setor e usuários.

104. A Agência evita, ainda, o risco dessas multas prescreverem ou serem reconhecidas como indevidas, seja administrativamente, seja perante o Poder Judiciário. Nesse ponto, a ANTT também evitará os eventuais custos de atuação no âmbito de eventuais ações anulatórias ou arbitragens que tenham como objeto as referidas multas.

105. Relevante destacar que a concessão de descontos já foi promovida pela Agência na celebração de outros Termos de Ajustamento de Conduta. Nessas oportunidades, a ANTT e a Advocacia-Geral da União reconheceram que, além de aplicável o desconto de 30% sobre os PAS em sede de Defesa Prévia, também seria aplicável desconto adicional decorrente da economia processual obtida e do interesse público envolvido no pagamento dessas multas.

106. Nesse sentido, a SUINF, por meio do Parecer Técnico nº 247/SUINF/2014 (fls. 59 a 67) proferido no processo [REDACTED], e (fls. 79 a 87) proferido no processo [REDACTED], reconheceu a necessidade de um desconto adicional de 30% (“atenuantes”) pelos exatos motivos citados acima. Vejamos.

DO ATENUANTE PROPOSTO PELA SUINF

28. Além do atenuante proposto pelo Sr. Diretor-Geral, apresentamos a incidência de adicionais 30% de atenuante sobre o valor final das sanções administrativas, sendo estes os valores finais para inclusão no TAC Multas:

Concessionária	Valor TAC	30%	30%
Autopista Fernão Dias			
Autopista Litoral Sul			
Autopista Régis, Bitencourt			
Autopista Fluminense			
Transbrasiliana			
Autopista Planalto Sul			
Rodovia do Aço			

(...)

i. Economia dos custos do processamento em primeira instância dos PAS no âmbito da Administração Pública, em justificativa aos 30% de atenuante proposto pela Diretoria Geral:

(...)

Dada a indisponibilidade de alocar quantitativo necessário para o processamento de todos os PAS ainda não transitados em julgado e dados os prazos necessários para o processamento das instâncias dos PAS em trâmite em função da quantidade de técnicos alocados exclusivamente para a atividade, estima-se que aproximadamente 75% dos processos apresentariam alto risco de prescrição, considerando a alocação de tais atribuições a seis especialistas em regime de dedicação exclusiva.

(...)

vi. Eliminação do risco de judicialização dos processos;

Até o final de junho, foram computados 63 processos transitados em julgados, dos quais 28 processos estão suspensos judicialmente, isto é, 44%. Conclui-se portanto que, além dos prazos de análise, deve ser considerado o alto risco de judicialização.

107. Sobre o tema, a Advocacia-Geral da União manifestou-se favoravelmente à concessão do desconto adicional, destacando o caráter de conciliação do TAC e a discricionariedade administrativa da Agência na concessão de descontos com o objetivo de tornar o acordo atrativo à Concessionária, mas também favorável sob a ótica do interesse público:

21. Neste contexto, a vantagem para a Administração diz respeito à celeridade e à economicidade na resolução do conflito, evitando-se, assim, o desgaste provocado pela continuidade do processo apuratório. Já para os usuários, a vantagem reside na obtenção de obras/serviços adicionais, não previstos originariamente no contrato de concessão, com vistas à melhoria na prestação dos serviços. Já para a Concessionária, a vantagem, além de também evitar o desgaste do enfrentamento de um processo apuratório que, por vezes, ainda pode ser judicializado, consiste na obtenção de um desconto no pagamento das multas.

22. A concessão do referido desconto é a razão principal para que a Concessionária se interesse pela celebração do TAC. Afinal, como um agente do mercado, a empresa deve adotar as medidas que melhor atendam aos seus interesses financeiros e econômicos. O objetivo da ANTT, na qualidade de ente regulador, é justamente ponderar estes interesses, de forma a permitir que não comprometam a execução dos serviços concedidos.

108. Esse desconto adicional também se fundamenta nos mesmos dispositivos já citados acima, que regulam a celebração do TAC no âmbito da Agência. Nesse ponto, nos termos do que art. 2º, V, da Resolução nº 5.845/2019, as penalidades aplicáveis constituem-se como **direito disponível da ANTT**, que poderá – sobre esses temas – celebrar acordos que impliquem na solução mais adequada aos usuários e interesse público.

109. Sobre a adoção da solução mais adequada em sede de acordo, cita-se novamente o art. 26, I, da LINDB, que estabelece que a autoridade pública deverá celebrar acordo para eliminar irregularidades que se mostre “**proporcional, equânime, eficiente e compatível com os interesses gerais**”. Neste caso, é o desconto adicional para o pagamento de todo o passivo regulatório antes do julgamento definitivo dos PAS é medida que se mostra proporcional e equânime face aos expressivos benefícios a serem gerados ao interesse público com o pagamento desse montante, mediante reversão à modicidade tarifária.

110. O interesse público envolvido é ainda maior se considerado o fato de que a Concessionária propõe o pagamento desses valores por meio da **reversão à modicidade tarifária, em favor dos usuários**, como expressamente admite a Cláusula 20.14 do Contrato:

20.14 As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderão ser revertidas para a modicidade tarifária, conforme decisão da ANTT.

111. Nesse caso, os usuários usufruirão diretamente do adimplemento das multas, medida muito mais benéfica do que o pagamento dos valores em pecúnia, que sequer se tem garantia que serão utilizados para melhoria das rodovias federais, muito menos especificamente para investimentos na BR-163/MT.

112. Nesse sentido, relevante mencionar o Acórdão nº 645/2016-Plenário, em que o Tribunal de Contas da União destacou a reversão das sanções administrativas em modicidade tarifária no âmbito de TAC's como uma **medida com evidentes vantagens** face ao processo administrativo sancionador ordinário:

“Destaquei, também, os cuidados que devam merecer atenção por parte do Administrador antes mesmo de celebrar os referidos acordos, devendo sempre haver a demonstração inequívoca do atendimento do interesse público em cada caso concreto, a ser sindicada pelo controle externo. Nesse passo, foi ressaltada a necessidade de serem evidenciadas as vantagens do termo de ajustamento de conduta frente ao processo sancionador ordinário, as compensações extraordinárias que o TAC deva prever, seja sob a forma de reparação de danos, seja pela realização de outros investimentos além daqueles previstos na avença original, seja, ainda, pela reversão das sanções administrativas na modicidade tarifária.”

(ACÓRDÃO 645/2016 - PLENÁRIO, processo 019.494/2014-9, Ministro WALTON ALENCAR RODRIGUES, data 23/03/2016)

113. Ainda, em circunstância fática similar, excepcionalmente, contrariando previsão normativa, o Tribunal de Contas da União validou a superação do limite temporal de parcelamento para agente privado quitar débito com a União. Desse modo, a Corte de Contas, garantiu a eficiência na aplicação do princípio da razoabilidade, eis que ao ponderar a capacidade econômica da Proponente com a satisfação do interesse público,¹⁹ adotou medida convergente com o disposto nos arts. 20 e 21 da Lei nº 13.655/2018.

114. Assim, o interesse da proponente em proceder aos recolhimentos vem ao encontro do interesse público, de modo que obstaculizar sua percepção, não apenas cria dificuldades administrativas e judiciais à obtenção dos valores, como também pode vir a inviabilizá-la em caso de não sucesso da celebração do presente TAC, haja vista a condição financeira da Proponente. Posto isso, em convergência com o que expôs o Ministro Augusto Sherman no voto condutor do Acórdão 5.918/2019 – TCU, melhor será então assegurar o retorno do dinheiro aos cofres públicos, o que nos termos dessa proposta seria revertido em favor do usuário via modicidade tarifária, aplicada ao final da execução das obras previstas no TAC.

115. Todos esses fatores implicam na evidente vantajosidade do acordo ora proposto pela CRO, de extinção de todo o passivo regulatório da Concessão por meio da reversão à modicidade tarifária do expressivo valor de [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] partir dos critérios a serem apresentados a seguir, no item “*Manutenção do Patamar tarifário*”.

¹⁹ Acórdãos 2700/2020-Plenário | Relator: RAIMUNDO CARREIRO; 2.395/2017-TCU-1ª Câmara (rel. Min. Benjamin Zymler); 190/2016-TCU-Plenário (rel. Min. Augusto Sherman); 6.537/2016-TCU-1ª Câmara (rel. Min. Bruno Dantas); 1.942/2015-TCU-1ª Câmara (rel. Min. José Múcio Monteiro) e 193/2011-TCU-Plenário (rel. Min. Augusto Sherman). Há, inclusive, prazos de 96 meses concedidos pelos Acórdãos 1.885/2019-TCU-Plenário e 5.918/2019-TCU-1ª Câmara (ambos de relatoria do Min. Augusto Sherman), além do 4.317/2018-TCU-2ª Câmara (rel. Min. André Luiz de Carvalho).

Ofício 3.698/2021

116. Ressalva-se, por fim, que as condições acima apresentadas, de pagamento do passivo regulatório, com a consequente desistência/renúncia de apresentação de recurso (quando ainda cabível) ou submissão do tema ao Poder Judiciário e Tribunal Arbitral, exclusivamente quanto à discussão das penalidades, apenas se aplicam quando e se o TAC objeto da presente proposta for efetivamente celebrado.

117. Nesse ponto, vale novamente ressaltar que, nem esta proposta de TAC, e tampouco a celebração do TAC em si, implicará no reconhecimento pela Concessionária das questões de fatos e de mérito relacionados à aplicação das multas, muito menos resulta em qualquer renúncia ou conduta contraditória às pretensões, prejuízos e custos adicionais reclamados pela CRO no âmbito do procedimento arbitral nº 23960/GSS/PFF, que permanecerão em sua totalidade e fundamentos.

118. Por outro lado, a proposição da CRO em pactuar o Termo de Ajustamento de Conduta junto à ANTT resultará na renúncia do direito, sem discussão de mérito no processo arbitral, e passa somente a discutir a quitação do passivo regulatório no que tange os processos administrativos simplificados (PAS) fruto das supostas inexecuções contratuais, resultando em pagamento, via modicidade tarifária, no valor de [REDACTED]

k) NEUTRALIZAÇÃO DOS IMPACTOS ECONÔMICOS E FINANCEIROS RELATIVOS ÀS SOLUÇÕES APRESENTADAS EXCLUSIVAMENTE NO ÂMBITO DESTA PROPOSTA DE TAC

119. O presente capítulo se destina à Gerência de Gestão Econômico-Financeira – GEGEF – por se tratar de temas especificamente de ordem econômica e financeira à luz das obrigações advinda das previsões legais, contratuais e normativas da ANTT na concretização do Termo de Ajustamento de Conduta.

120. De modo a garantir o pleno entendimento em relação à atual proposta, faz-se necessário lembrar quais eram as premissas básicas da proposta de Plano de Trabalho inicialmente apresentados pela CRO para correção das inexecuções (Ofício CRO 2.854/2020²⁰, de 14/02/2020), protocoladas no Processo nº [REDACTED].

121. Isso porque, após as avaliações da ANTT, a proposta foi substancialmente alterada e conseqüentemente houve uma significativa deterioração da capacidade econômica e financeira da Concessionária em cumprir com essas metas, no tempo e nas condições determinadas pela área técnica da Agência, para a solução das inexecuções de obras, serviços e não atendimento aos parâmetros de desempenho identificados no referido processo.

²⁰ Protocolo nº [REDACTED]

Ofício 3.698/2021

122. Novamente, conforme já esclarecido, as questões e propostas ora apresentadas não implicam nas discussões de reequilíbrio do Contrato de Concessão, muito menos resultam em renúncia ou qualquer conduta contraditória aos fundamentos, prejuízos e custos adicionais reclamados pela CRO no âmbito procedimento arbitral nº 23960/GSS/PFF, que permanecerão em sua totalidade e fundamentos. A proposta a seguir detalhada apenas tem o objetivo de neutralizar os efeitos econômicos e financeiros relativos às soluções apresentadas nesta proposta de TAC.

i. Da Proposta Inicial

123. A proposta inicial da CRO se concentrava em atender às exigências técnicas estabelecidas no PER, item 3.2.5.1, para a manutenção do nível de serviço adequado aos usuários da rodovia, tendo em vista a classe I-A, bem como a atuação em segmentos com maior registro de acidentes. A proposta atuava essencialmente nestes pontos e – fundamentada nos resultados do Estudo de Tráfego da CRO e da ANTT – resultou em um prazo para a execução das obras das Frentes: (i) de Ampliação, (ii) Recuperação e (iii) de Serviços Operacionais em 10 anos.

124. A proposta inicial propunha a neutralização dos impactos econômicos e financeiros das medidas e providências apresentadas em três partes distintas, porém, simultâneas:

- a) **Execução das obras PER em 10 anos:** alteração temporal das obrigações originalmente previstas no PER, considerando os efeitos da aplicação do Fator D²¹ em determinadas condições;
- b) **Inclusão dos investimentos DNIT:** a manutenção da previsão de assunção das obrigações estabelecidas no item 10.5 do Contrato de Concessão – Obras em execução pelo DNIT, com impacto, futuro, via Fluxo de Caixa Marginal (“FCM”); e
- c) **Aplicação do Fator D, suspensa por decisão liminar²²:** entre setembro/2019 e setembro/2021, via Fator C – Anexo 6 ao Contrato de Concessão.

125. Conforme evidenciado na proposta inicial da CRO, a consideração conjunta e equivalente dos itens (a), (b) e (c) acima resultava economicamente na manutenção do atual patamar tarifário da Concessão, ou seja, mantinham-se as tarifas de pedágio em patamares adequados à sustentabilidade econômica e financeira do projeto BR-163/MT para a execução das obras e investimentos apresentados pela Concessionária.

126. Nesta esteira, detalhamos a seguir o Plano de Negócio estruturado inicialmente, indicando a evolução tarifária e a projeção de execução das obras de duplicação e *accomplishment* de todas as obras PER:

²¹ Conforme definido no Contrato de Concessão nos itens (xx) da Cláusula 1.1, Cláusula 22.6 e Anexo 5.

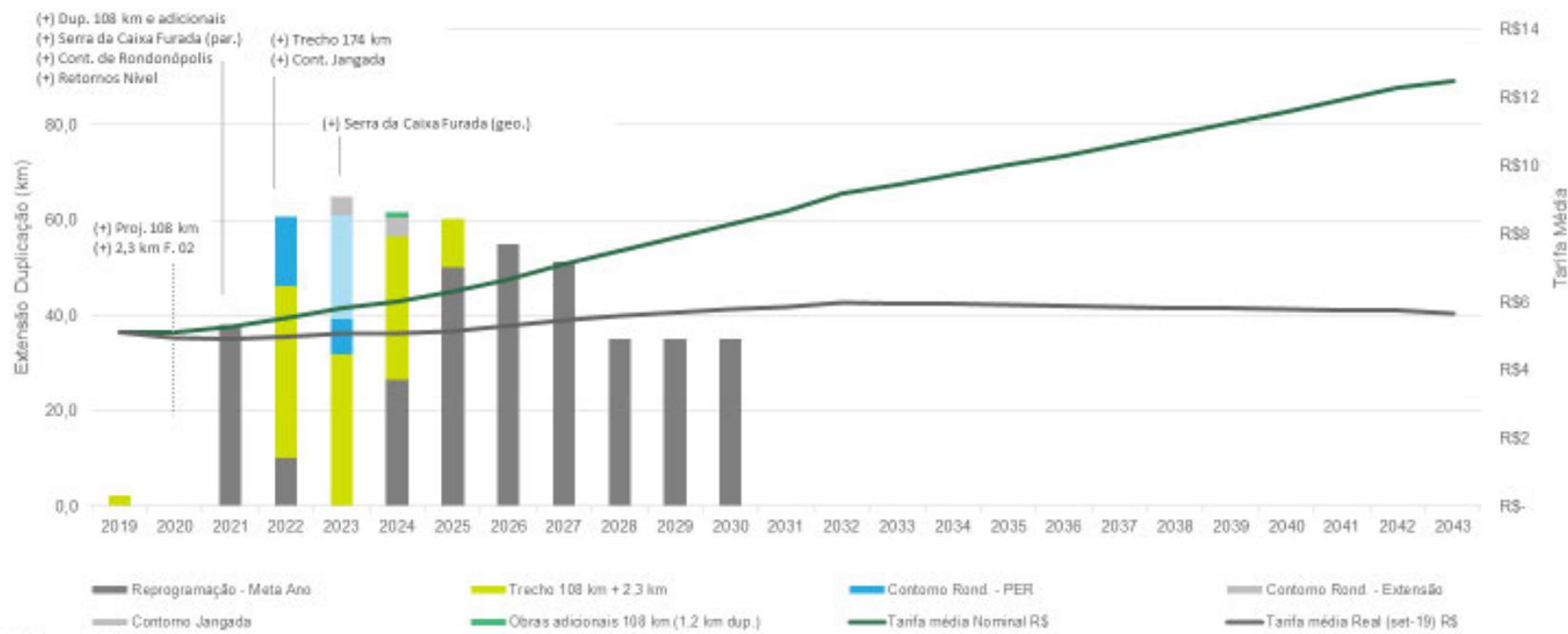
²² A Decisão Liminar deferida no Processo Judicial nº [REDACTED] manteve as tarifas aprovadas por meio da Deliberação ANTT nº 828, de 10 de outubro de 2018, publicada no D.O.U. de 17 de outubro de 2018, ratificada pelo Tribunal Arbitral no âmbito do procedimento nº 23960/GSS/PFF.

Ofício 3.698/2021



PLANO DE NEGÓCIO

Evolução tarifária x Execução de obras



Variação tarifária (%)

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
0%	0%	9%	5%	5%	3%	5%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	6%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%



Ofício 3.698/2021

127. Este tema é fundamental à saúde econômica e financeira deste projeto, qual seja, a previsão de execução das obras de duplicação e das demais inexecuções apontadas pelo Poder Concedente, uma vez que a equalização dos elementos que compõem o projeto de infraestrutura garante a sua financiabilidade, ao passo que estabelece com segurança a conclusão de todas as obrigações relativas:

- (i) aos investimentos do PER, contando com a aplicação dos descontos tarifários em razão de sua reprogramação ao longo do tempo (Fator D), após a conclusão das obras e investimentos;
- (ii) aos investimentos advindos das assunções dos segmentos sob responsabilidade do DNIT (Cláusula 10.5 do Contrato e Anexo 2 – Apêndice D) e;
- (iii) ao Fator D, cuja aplicação foi suspensa liminarmente (aplicação via Fator C).

128. Em que pese a Nota Técnica nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR alterar a disposição dos investimentos no tempo, resultando em perda significativa da capacidade de geração de receita nos anos de retomada dos investimentos, momento no qual a tomada de financiamento do projeto é primordial para concretização do novo plano de obras, o retorno do investidor, mediante troca do controle societário da Concessionária (Cláusula 25.1 do Contrato) deverá se manter adequado ao que o mercado de infraestrutura oferta no atual cenário macroeconômico brasileiro, em prol da manutenção da atratividade do projeto e, conseqüentemente, da efetivação da solução contratual.

129. Por isso, a nova proposição da Concessionária para o saneamento de suas inexecuções será devidamente pautada na **manutenção da expectativa de patamar tarifário**, objetivando a:

- (i) Conclusão dos investimentos PER;
- (ii) A adequada prestação de serviço público; e,
- (iii) A financiabilidade do plano de investimento acordado e;
- (iv) O retorno adequado do capital financeiro empregado pelo futuro novo controlador da CRO.

ii. Da adequação da Proposta

130. As cláusulas negociadas têm como objetivo primordial assegurar a prestação do serviço e execução dos investimentos em "condições mínimas" e de forma transitória, durante o período de execução do TAC, garantindo a financiabilidade do projeto, até que a Concessão recupere suas condições econômicas, financeiras e operacionais.

131. A reordenação das metas de duplicação e implantação de melhorias da Frente de Ampliação estabelecida no PER, em atendimento a Nota Técnica nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR, e posteriormente na Deliberação nº 105/2021 da Diretoria

Colegiada, **alterou significamente a proposta inicial, reduzindo o prazo de 10 anos para 5 anos.**

132. Essa alteração produziu efeitos redutores diretos sobre a remuneração da Concessão e, conseqüentemente, sobre as condições econômicas e financeiras do projeto para superação das inexecuções contratuais, de modo que o atendimento às metas propostas pela ANTT exigirá maiores esforços por parte do novo acionista controlador da CRO.

133. Nesse contexto, o equilíbrio entre o cronograma físico-financeiro das obras e serviços proposto no Plano de Trabalho inicialmente apresentado pela CRO, e a remuneração prevista para ser recebida no período, foi severamente afetado com as novas metas determinadas pela ANTT, comprometendo, como consequência, a financiabilidade do projeto, concomitantemente com o cumprimento das demais obrigações contratuais.

134. Por esse motivo, como se demonstrará a seguir, a execução das metas estabelecidas pela ANTT dependerá necessariamente da **manutenção do patamar tarifário adequado ao longo do período de execução da presente proposta de TAC.**

135. A estabilidade e previsibilidade da Tarifa de Pedágio a ser praticada nas praças durante o período de execução do TAC é fundamental para a tomada de financiamento junto aos agentes financeiros porque suportará todos os índices econômicos exigidos pela ANTT e financiadores do projeto. Em outras palavras, a manutenção do patamar tarifário garantirá ao Poder Concedente o cumprimento do Contrato, mediante a celebração da presente proposta de TAC e troca do controle societário da CRO, representando a melhor solução dentre as demais alternativas (caducidade e relicitação), pois, conforme será detalhado a seguir, viabilizará a execução dos investimentos contratuais e atendimento dos parâmetros de desempenho em tempo menor e com tarifas módicas, ao se comparar com os praticados em outros estados, mantendo integralmente o escopo contratual original.

136. Portanto, a solução encontrada para a viabilização da execução dos investimentos da concessão e sua financiabilidade passa pelo conceito de Tarifa Técnica, que se consubstancia na formulação de uma tarifa de pedágio adequada e estritamente suficiente para a execução das obras e serviços previstos no Plano de Trabalho e no Contrato de Concessão, **postergando-se eventuais descontos ou reduções tarifárias** para após a execução do TAC, caso sejam improcedentes os pleitos apresentados pela Proponente na esfera arbitral. Até mesmo porque, a necessidade de manutenção da tarifa aplicada impede uma potencial paralisação das atividades da CRO e uma situação de verdadeira insolvência, já que o debilitado caixa da Concessionária já vem suportando os reflexos dos desequilíbrios em discussão em fórum arbitral.

137. Desde já, é relevante destacar que a formulação de uma tarifa técnica, com a postergação dos efeitos de descontos tarifários posteriormente à conclusão das obras e serviços objeto desta proposta de TAC, é uma solução que encontra fundamento na Resolução ANTT nº

Ofício 3.698/2021

675/2004 que prevê em seu art. 6ª-A (incluído pela Resolução nº 5926/2021) que a ANTT poderá **postergar os efeitos do reequilíbrio econômico-financeiro** dos contratos de concessão com o objetivo de **resguardar a estabilidade tarifária**:

Art. 6º-A. **Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e mediante decisão fundamentada, parcelar ou postergar o impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.**

138. Nesse caso, a estabilidade tarifária é **condição por demais necessária** à execução das obras e serviços nos prazos especificados pela ANTT, porque **somente com a garantia da postergação da aplicação de descontos e reduções tarifárias** é que será possível viabilizar a obtenção de receitas suficientes à execução das obras e serviços, bem como será possível garantir a sua financiabilidade perante os agentes financiadores do projeto.

139. Como se verá a seguir, essa medida não implicará no desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que será recomposto, estritamente em relação à presente proposta de TAC, considerando os haveres e deveres da ANTT e da Concessionária após o cumprimento do Plano de Trabalho do TAC, e tampouco implicará em qualquer impacto negativo aos usuários, que não experimentarão reduções ou aumentos bruscos na tarifa em curtos períodos de tempo, bem como poderão usufruir dos benefícios decorrentes dos investimentos que serão garantidos pela completa realização do Plano de Trabalho em um prazo inferior ao anteriormente proposto pela CRO.

140. Importante ressaltar que a formulação de uma Tarifa Técnica, como forma de garantir a exequibilidade econômico-financeira do contrato de concessão durante determinado período, já vem sendo adotada pela ANTT, como é o caso das **relicitações de concessões de rodovias federais**, regulamentadas pela Resolução ANTT nº 5.926/2021, em que **as tarifas são mantidas no valor vigente ou em valor pactuado entre as partes** durante o processo de relicitação:

Art. 7º **Na relicitação, a tarifa de pedágio a ser praticada será a tarifa vigente ou, excepcionalmente, demonstrada a insuficiência desta para conclusão do processo de relicitação, poderá ser fixada por negociação entre as partes.**

141. Essa medida regulatória já foi adotada, por exemplo, no 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual foi estabelecida uma Tarifa Técnica a ser aplicada no curso do processo de relicitação da concessão, como forma de garantir a execução dos serviços necessários durante esse período, mantendo-se a necessária estabilidade tarifária.

142. Conforme se demonstrará a seguir, essa também é uma **medida regulatória extremamente necessária no presente, sendo a forma mais adequada ao atendimento do**

Ofício 3.698/2021

interesse público envolvido na execução das obras e serviços constantes deste Plano de Trabalho, frise-se, sendo fundamental para garantir a viabilidade econômico-financeira do projeto e sua financiabilidade.

143. Dito isto, apresenta-se a seguir detalhadamente os elementos que tratam dos fundamentos econômicos e financeiros da presente proposta de TAC:

- (a) Fator D – reprogramação das obras PER nesta proposta de TAC;
- (b) Devolução de receita tarifa adicional resultante da medida cautelar, via Fator C;
- (c) Devolução de receita tarifa adicional resultante das medidas propostas no TAC, via Fator C.

iii. Fator D – reprogramação das obras PER e sobrestamento

144. Rememora-se que o Desconto de Reequilíbrio é o percentual que será deduzido da Tarifa Básica de Pedágio na forma da subcláusula 22.6 do Contrato de Concessão, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função do não atendimento aos Parâmetros de Desempenho e à inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço, tal como previstos no PER e no Anexo 5, mediante a aplicação do Fator D.

145. O Fator D é o indicador que reduz ou incrementa a Tarifa Básica de Pedágio, ou seja, ele é utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, às Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras.

146. O Anexo 5 do Contrato de Concessão disciplina o fator redutor ou incrementador tarifário utilizado como mecanismo para manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados pela CRO e sua remuneração, em função do atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço, e da Frente de Recuperação e Manutenção, e cuja aferição se dá sempre de forma objetiva e paulatinamente a cada revisão ordinária anual do Contrato.

Tabela I – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para cada subtrecho do Sistema Rodoviário (Aplicável ao Lote BR163 / MT)

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (1)	TOTAL	Desconto x km do segmento homogêneo	Desconto (D)/Acréscimo(A)
1 Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento	2,92%	0,00343%	D
2 Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	2,00%	0,00235%	D
3 Desnível entre a faixa de tráfego e acostamento conforme estabelecido no PER	2,00%	0,00235%	D
4 Ausência de flecha nas trilhas de roda, conforme parâmetros de desempenho	2,00%	0,00235%	D
5 Cumprimento dos limites de Irregularidade Longitudinal Máxima (IRI)	3,84%	0,00451%	D
6 Cumprimento dos limites máximos de áreas trincadas (TR)	1,23%	0,00144%	D
IMPACTO MÁXIMO ANUAL PAVIMENTO	13,97%	0,01642%	
7 Atendimento aos parâmetros de desempenho para sinalização horizontal e vertical	3,05%	0,00359%	D
IMPACTO MÁXIMO ANUAL SINALIZAÇÃO	3,05%	0,00359%	
IMPACTO MÁXIMO ANUAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO	17,02%	0,02001%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço do PER	Desconto x km do segmento homogêneo	Desconto (D)/Acréscimo(A)
8 Execução das obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (2)	0,01250%	D
SUBTOTAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO	0,01250%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço do PER	Desconto	Unidade	Desconto (D)/Acréscimo(A)
9 Execução das obras de ampliação de capacidade obrigatórias nos prazos estabelecidos (3)	0,06902%	Por Km	D/A
10 Execução das obras de implantação de vias marginais nos prazos estabelecidos (4)	0,02106%	Por Km	D/A
11 Execução das Obras de Fluidez e conforto	0,03107%	Por Unidade	D
12 Execução das Obras de Melhorias (passarelas, trevos e interconexões)	0,03107%	Por Unidade	D
13 Execução das Obras de Melhorias (vias marginais) (4)	0,02106%	Por Km	D
14 Execução de contorno obrigatório (Obras em Trechos Urbanos) (5)	0,06902%	Por Km	D/A

- (1) Os percentuais relativos aos indicadores de nº 1 a 07 deverão ser multiplicados pela extensão total em km do segmento homogêneo em que se verificou o não atendimento dos Parâmetros de Desempenho pela Concessionária.
- (2) Os percentuais relativos ao indicador deverão ser proporcionais à extensão da obra não disponibilizada aos usuários, considerando a extensão total do respectivo trecho e não dependem do ano de Concessão em que será aplicado.
- (3) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra não disponibilizada aos usuários em relação à meta para o respectivo ano para cálculo do Desconto e deverá ser multiplicado pela extensão da obra disponibilizada ao usuário adicional à meta para o respectivo ano para cálculo do Acréscimo.
- (4) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão total prevista para a via marginal.
- (5) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão total prevista no item Obras Obrigatórias em Trechos Urbanos do PER.

Tabela 01 – Anexo 5 do Contrato de Concessão

147. Considerando essas premissas, a reprogramação das obras de duplicação e a implantação de melhorias implica na alteração da previsão temporal de investimento dos recursos destinados à realização de obras de ampliação de capacidade. Abaixo, em destaque, a tabela da meta de duplicação durante o período de vigência da proposta de TAC ora apresentada, contando com o quantitativo e os prazos para a implantação da pista dupla:

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	117,4	(realizado)
9	67,0	27,36 %
10	87,0	28,87 %
11	91,0	23,62 %
12	91,2	23,14 %
Total para implantação	(Σ) 453,6	100%

Tabela 02– Metas da Frente de Ampliação

148. Observe-se que ao final do ano 12 da concessão todos os investimentos previstos em todas as Frentes da concessão e detalhados no PER serão concluídos em pleno atendimento às observações constantes no Processo nº [REDACTED]. Referido detalhamento segue anexo em planilha eletrônica (Doc.04).

149. Considerando a reprogramação acima, é apresentada abaixo a previsão de cálculo do Fator D, na forma da subcláusula 22.6 do Contrato de Concessão e art. 25, I, da Portaria nº 24/2021/SUROD, conforme a seguinte curva de apuração, entre os anos 9 e 13 da concessão:



[CÁLCULO DO FATOR D CONTRATUAL]																		
		ANO1	ANO 2	ANO3	ANO4	ANO5	ANO6	ANO7	ANO8	ANO9	ANO10	ANO11	ANO12	ANO13	ANO14			
		21-mar-14	21-mar-15	21-mar-16	21-mar-17	21-mar-18	21-mar-19	21-mar-20	21-mar-21	21-mar-22	21-mar-23	21-mar-24	21-mar-25	21-mar-26	21-mar-27	21-mar-28		
		20-mar-15	20-mar-16	20-mar-17	20-mar-18	20-mar-19	20-mar-20	20-mar-21	20-mar-22	20-mar-23	20-mar-24	20-mar-25	20-mar-26	20-mar-27	20-mar-28			
Reprogramação:																		
Duplicação	100%	453,6	0,0	0,0	117,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	67,0	87,0	91,0	91,2	0,0	0,0		
Duplicação Acu.	100%	453,6	0,0	0,0	117,4	117,4	117,4	117,4	117,4	117,4	184,4	271,4	362,4	453,6	453,6	453,6		
Marginais	100%	27,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	13,5	10,7	0,0	0,0			
Marginais Acu.	100%	27,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	16,8	27,5	27,5	27,5			
Passarelas	100%	11,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	3,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Passarelas Acu.	100%	11,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	6,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	
Contornos	100%	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
Contorno acu.	100%	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9	10,9	10,9	10,9	10,9	
Fator D																		
Duplicação	Extensão		0,0	0,0	44,8	-64,1	-218,3	-336,2	-336,2	-336,2	-269,2	-182,2	-91,2	0,0	0,0	0,0		
	0,06902%		0,00%	0,00%	3,09%	-4,42%	-15,07%	-23,20%	-23,20%	-23,20%	-18,58%	-12,58%	-6,29%	0,00%	0,00%	0,00%		
Marginais	Extensão		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-14,0	-27,5	-27,5	-27,5	-27,5	-24,2	-10,7	0,0	0,0	0,0	
	0,02106%		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,29%	-0,58%	-0,58%	-0,58%	-0,58%	-0,51%	-0,23%	0,00%	0,00%	0,00%	
Passarelas	Extensão		0,0	0,0	0,0	0,0	-3,0	-10,0	-10,0	-8,0	-5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
	0,03107%		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,09%	-0,31%	-0,31%	-0,25%	-0,16%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
Contornos	Extensão		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-10,9	-10,9	-10,9	-10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
	0,06902%		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-0,75%	-0,75%	-0,75%	-0,75%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
FATOR D APLICADO da reprogramação:			0,00%	0,00%	3,09%	-4,42%	-15,16%	-23,81%	-24,09%	-24,78%	-24,69%	-19,91%	-13,84%	-6,52%	0,00%	0,00%	0,00%	
Revisão Ordinária			Abertura PP	1ª RO	2ª RO	3ª RO	4ª RO	5ª RO	6ª RO	7ª RO	8ª RO	9ª RO	10ª RO	11ª RO	12ª RO	13ª RO	14ª RO	

Ofício 3.698/2021

150. Contudo, de modo a viabilizar do ponto de vista econômico-financeiro a execução desses investimentos nos prazos indicados pela ANTT, é que a CRO propõe que os efeitos financeiros relacionadas à aplicação do Fator D calculado e destacado acima sejam **postergados** (nos termos do art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675/2004), de modo a serem compensados com os demais haveres e deveres da ANTT e da CRO, a partir da execução e cumprimento do TAC.

151. Esclareça-se que as atividades fiscalizatórias da ANTT estarão sujeitas, durante a vigência do TAC, a uma maior proximidade e maior detalhamento do acompanhamento de modo *pari passu* à execução da Concessionária – seja de forma mensal ou semestral.

152. Nesta esteira, o sobrestamento da aplicação do Fator D resultará em passivo financeiro a ser devolvido pela Concessionária, nos termos estabelecidos no Anexo 6 – Fator C, **com previsão de devolução a partir da 12ª Revisão Ordinária do Contrato de Concessão em setembro de 2026, momento em que as obras e investimentos da proposta de TAC estarão concluídos.**

153. É importante destacar que a **não aplicação do Fator D** ao longo da vigência e execução do TAC, em relação às obras e serviços que integram o compromisso de ajustamento de conduta, é **medida já prevista pela Portaria n. 24/2021/SURDO/ANTT:**

Art. 25. (...)

§ 1º **Durante a vigência do TAC Plano de Ação, não será promovida aplicação de Fator D ou reprogramação do cronograma via fluxo de caixa,** relativo às obrigações integrantes do respectivo Anexo A.

154. E, no caso específico da presente proposta de TAC, conforme acima esclarecido, a medida que viabilizará, do ponto de vista econômico e financeiro, a execução das obras e investimentos é, não só a não aplicação do Fator D durante a execução do Plano de Trabalho, mas também os efeitos financeiros da reprogramação de investimentos seja postergada, para ser aplicada a partir da 12ª Revisão Ordinária do Contrato de Concessão, em setembro/2026, como permite o art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675/2004.

155. Vale destacar que essa proposta não altera a previsão contratual referente à necessidade de revisão tarifária em decorrência da aplicação do Fator D e tão pouco traz prejuízo aos usuários do Sistema Rodoviária. Como se verá a seguir, o reflexo da aplicação do Fator D na tarifa ainda ocorrerá via Fator C, após o cumprimento das obrigações entabuladas no TAC, permitindo a manutenção do patamar tarifário – tema fundamental à sustentabilidade econômica e financeira da proposta de TAC e financiabilidade do projeto.

iv. Devolução de receita tarifa adicional resultante da medida cautelar

156. Como é de conhecimento da ANTT, a Concessionária ajuizou Tutela Cautelar Antecedente a Procedimento Arbitral com o objetivo de obstar que a ANTT cominasse e exigisse penalidades

Ofício 3.698/2021

contratuais ou impusesse descontos tarifários em desfavor da Concessionária até deliberação do juízo arbitral sobre os pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato apresentados pela CRO, evitando-se qualquer descontinuidade nos serviços e garantindo o resultado útil do referido procedimento arbitral.

157. Em sede do Agravo de Instrumento nº [REDACTED], o pedido de antecipação de tutela foi concedido em 07/08/2019 para impedir que a ANTT promovesse descontos tarifários até que houvesse decisão do juízo arbitral:

Com estas considerações, defiro o pedido de antecipação da tutela recursal, para determinar às agravadas que se abstenham de cominar e exigir penalidades contratuais ou impor descontos tarifários que tenham efeitos punitivos, ou eventual execução da garantia em desfavor da agravante, assim como que mantenham as condições tarifárias vigentes, até que seja solucionado o pedido de revisão quinquenal (apresentado em novembro de 2018) ou até que exista deliberação do juízo arbitral sobre o tema.

158. Essa decisão foi cumprida pela ANTT por meio da Deliberação nº 1.051/2019, que apesar de ter aprovado a 4ª Revisão Ordinária, a 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa de Pedágio, com a aplicação de um desconto de reequilíbrio de 29,80% (Fator D) sobre a tarifa, suspendeu a aplicação das novas tarifas reduzidas em razão da medida judicial:

Art. 3º Em razão da Liminar deferida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000, ficam mantidas as tarifas aprovadas por meio da Deliberação ANTT nº 828, de 10 de outubro de 2018, publicada no D.O.U. de 17 de outubro de 2018, que aprovou a 3ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária, na forma da tabela anexa, enquanto vigente a referida decisão judicial.

159. Essa decisão foi confirmada parcialmente no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF na Ordem processual nº 6, por meio da qual o Tribunal Arbitral decidiu que *“até determinação em sentido contrário por parte do Tribunal Arbitral e/ou prolação da Sentença Arbitral Final, não sejam aplicados pela Requerida à Requerente descontos tarifários e penalidades, inclusive eventual declaração administrativa de caducidade, relacionados aos eventos e pleitos discutidos na presente arbitragem, de modo a preservar o eventual direito da Requerente ao reequilíbrio do pactuado em virtude dos eventos e pleitos discutidos na presente arbitragem”*;

160. A manutenção do patamar tarifário durante a vigência dessa decisão tem gerado à Concessionária o recebimento de receitas nos exatos termos da citada Deliberação nº 1.051/2019. Observe-se abaixo que o efeito tarifário da manutenção da Tarifa de Pedágio estabelecida por meio da Deliberação ANTT nº 828/2018 resulta em um Δ (% delta) de -47,44%, cálculo resultante entre a tarifa de setembro/18 (R\$ [REDACTED]) e setembro/19 (R\$ [REDACTED]). Abaixo detalhamos a evolução tarifária da CRO desde a 1ª Revisão Ordinária em 2016 até o ano 2019, 1º ano de vigência da medida cautelar.

Descrição	set/16	set/17	set/18	set/19
Nominal	13,07%	-1,90%	1,84%	-47,44%
Real		-4,49%	0,11%	-46,80%

161. Portanto, o Δ (% delta) da receita tarifária auferida pela CRO, em conformidade com as referidas decisões judicial e arbitral, deverão fazer parte da avaliação de haveres e deveres existentes entre a Concessionária e a ANTT, após a conclusão de sentença arbitral.

162. Por esse motivo, por meio da presente proposta, a Concessionária já considerou nos efeitos econômicos e financeiros a serem apurados em razão do TAC, a devolução, via Fator C (item 2.3 do Anexo 6 do Contrato), dessa receita tarifária legitimamente auferida pela CRO durante o período de vigência da medida judicial/arbitral.

163. Considerando essas premissas, os efeitos da medida liminar judicial/arbitral (medida cautelar) sobre a tarifa de pedágio entre setembro de 2019 a setembro de 2021, cuja respectiva receita tarifária será objeto da aplicação do Fator C.

164. Na hipótese de ser efetivada a celebração do TAC, nos termos ora propostos, os efeitos financeiros decorrentes da medida liminar judicial/arbitral serão substituídos pela Tarifa Técnica a ser pactuada entre a ANTT e Concessionária, que garantirá o patamar tarifário adequado para a execução das obras e serviços programados, sem que incidam, durante o período de execução do TAC, reduções ou decréscimos tarifários de qualquer natureza.

165. Assim, no período compreendido entre o início da vigência da medida liminar até a celebração do TAC, com o estabelecimento de uma tarifa técnica, é que será calculado o saldo da conta C referente aos efeitos da medida liminar, a serem considerados nos haveres e deveres entre a CRO e ANTT.

166. De tal modo, como a proposta atinente ao Fator D incidente ao longo da execução das obras e serviços (execução do TAC), os efeitos econômicos e financeiros da receita tarifária legitimamente auferida pela CRO em razão da medida liminar judicial/arbitral deverão também ser incluídos dentre os haveres e deveres a serem considerados somente após a conclusão da execução do TAC, via Fator C, de modo a preservar a estabilidade tarifária e a viabilidade da execução das obras e serviços previstos no TAC e financiabilidade do projeto, nos termos do art. 6º-A da Resolução ANTT nº675/2004.

v. Devolução de receita tarifa adicional resultante das medidas propostas no TAC

167. Como visto, o principal pilar para a efetiva resolução das inexecuções em discussão é a manutenção do patamar tarifário adequado ao longo do período de execução das soluções

Ofício 3.698/2021

apresentadas na presente proposta de TAC.

168. A atual proposta conta com a aferição e cálculo dos efeitos econômicos e financeiros decorrentes:

- (a) sobrestamento da aplicação do Fator D durante a vigência do TAC;
- (b) pagamento das multas/resolução do passivo regulatório, via modicidade tarifária;
- (c) da receita tarifária adicional arrecadada, durante o período de vigência da medida judicial; e
- (d) da receita tarifária adicional arrecadada durante a execução do TAC, decorrente da Tarifa Técnica vigente durante o TAC;

169. Sob esta ótica, o Anexo 6 do Contrato – Fator C toma notável importância como instrumento para neutralizar os efeitos econômicos e financeiros decorrentes das soluções ora propostas durante a execução do TAC, de forma a garantir a sustentabilidade financeira do projeto, sua financiabilidade e, portanto, a continuidade da prestação adequada dos serviços aos usuários da rodovia e a conclusão de todas as obras e investimentos previstos no contrato.

170. O Fator C é, essencialmente, um redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita da concessão. Nesse sentido, ele é o instrumento cabível para as hipóteses em que há “*saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a tarifa de Pedágio*”, conforme o item 1.3.9 do Anexo 6:

1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

171. Assim, o Fator C é o instrumento adequado contratualmente para compensar, do ponto de vista econômico e financeiro, os saldos de eventos decorrentes das propostas entabuladas no TAC, a partir da primeira revisão tarifária subsequente à atestação da execução do TAC, nos termos do art. 25, II, §§ 2º e 3º, da Portaria n. 24/2021/SUROD/ANTT.

172. Nesse contexto, **a presente proposta considera que o Saldo da Conta C**, formado a partir dos efeitos econômicos e financeiros relativos aos eventos decorrentes das propostas entabuladas no TAC, deverá ser **aplicado de forma diferida** ao longo da vigência contratual após a conclusão do TAC, em prol da manutenção da estabilidade e modicidade tarifária.

173. Essa proposta apresenta-se como uma medida que está em estrita consonância com o Contrato de Concessão, que estabelece no item 2.3 de seu Anexo 6 a **necessidade de parcelamento do saldo da Conta C de modo a evitar grandes oscilações tarifárias**:

Ofício 3.698/2021

- 2.3 A ANTT determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do **Fator C** que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.

174. Trata-se, igualmente, da aplicação do já citado art. 6º-A previsto na Resolução ANTT nº 675/2004, que estabelece a prerrogativa da ANTT de **parcelar os impactos tarifários decorrentes do reequilíbrio econômico-financeiro** dos contratos de concessão, justamente como forma de garantir a fundamental estabilidade tarifária:

Art. 6º-A. **Para resguardar a estabilidade tarifária**, a ANTT poderá, a seu critério e mediante decisão fundamentada, **parcelar** ou postergar **o impacto tarifário decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato**.

175. A aplicação do Fator C para as questões apresentadas nesta proposta de TAC, caso realizada com a incidência de forma concentrada, em um só ano, de todo o saldo da Conta C, implicaria inequivocamente na **redução brusca e drástica da tarifa**, porém, no ano subsequente a tarifa seria também **bruscamente elevada** pela quitação de todo o saldo da Conta C no ano anterior, **em prejuízo aos usuários da rodovia**.

176. A relevância desse ponto decorre do fato de que, em uma economia de mercado, preços atuam como uma sinalização aos agentes econômicos e permitem que eles decidam pela melhor forma de alocar seus recursos no presente e pautar suas decisões futuras. Assim, volatilidades expressivas em preços geram incertezas que podem ter efeitos adversos sobre as expectativas e o planejamento de empresas e famílias.

177. Nesse contexto, expressivas alterações de uma tarifa de pedágio em curtos períodos impactam sobremaneira a capacidade de planejamento e previsibilidade dos agentes econômicos e usuários da rodovia, prejudicando a precificação de diversos bens e serviços que dependem direta ou indiretamente do modal rodoviário (ex.: preço da gasolina, preço do frete, impactos na logística e transporte de mercadorias, entre outros).

178. Como consequência, não raro são realizados protestos e greves por agentes do setor e pelos próprios usuários das rodovias quando há grandes e sucessivas flutuações dos preços da tarifa básica de pedágio, trazendo imprevisibilidade na cadeia de produção. Esses casos não são isolados e comumente são noticiados na mídia, a exemplo do exposto abaixo:

- A notícia destaca que a tensão entre o Governo e os caminhoneiros pode subir após o reajuste de 4,6% do pedágio das rodovias Imigrantes e Anchieta, onde os preços chegam a R\$ 27,40:

Pedágio tem reajuste em São Paulo. Caminhoneiros observam

Entra em vigor nesta segunda-feira, mais um reajuste de 4,6% nos pedágios paulistas. Na Imigrantes e na Anchieta, os preços chegam a R\$ 27,40; a tensão entre governo e caminhoneiros pode subir junto com os preços da praça de pedágios mais cara do país

Disponível em: <https://www.brasil247.com/brasil/pedagio-tem-reajuste-em-sao-paulo-caminhoneiros-observam>

- A notícia trata da greve anunciada pelo sindicato dos transportadores de combustíveis e derivados de petróleo de Minas Gerais (Sinditaque – MG), em razão de reajuste na tabela do frete, regida pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (Lei n. 13.703/18):

Caminhoneiros ameaçam greve em Minas por reajuste na tabela do frete

Transportadores de combustível anunciaram estado de greve nesse domingo (18) e podem parar caso não haja atualização do piso mínimo do frete

Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2019/08/19/internas_economia,1078237/caminhoneiros-ameacam-greve-em-minas-por-reajuste-na-tabela-de-frete.shtml

- A notícia trata da suspensão da nova tabela de pisos mínimos de fretes pela ANTT, após o Ministério dos Transportes ser pressionado por ameaças de greve de caminhoneiros insatisfeitos com seus valores. Entidades representantes dos caminhoneiros autônomos reclamaram que os valores eram insuficientes para remunerar adequadamente a atividade:

Governo suspende tabela de fretes rodoviários após ameaça de greve de caminhoneiros

Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2019/07/22/antt-aprova-suspensao-de-tabela-de-pisos-minimos-de-frete-rodoviario.htm>

179. O TCU já salientou a relevância da possibilidade de parcelamento da aplicação do saldo da Conta C ao longo do tempo para reduzir oscilações tarifárias, pois, como se recorda, o Fator C também pode levar a acréscimos da tarifa de pedágio nos casos de reequilíbrio contratual a favor das concessionárias, sem que haja contrapartida de novo escopo contratual, como se vê no caso da Concessão de Rodovias BR-040, destacada no texto abaixo:

35. Além de todos os serviços de recuperação da rodovia realizados pela Concessionária VIA 040, os usuários que trafegam no trecho concedido contam com serviços de atendimento médico e mecânico desde a data de 22 de outubro de 2014, dentre outros serviços que compõem a operação rodoviária no trecho, contribuindo significativamente para a redução estimada de 31% no número de acidentes e 23% no número de mortes na rodovia.

Dada a dimensão possível do aumento, causa preocupação também, o fato de que não existe limitador percentual para o IA, apenas a possibilidade do diferimento do seu valor, nos termos da subcláusula 3.8 do Anexo 7 (peça 7, p. 87):

3.8 Se da aplicação do Indicador do Nível de Acidentes da Rodovia resultar acréscimo superior a 3% (três por cento) sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio, o acréscimo poderá, a critério da ANTT, alternativamente à sua aplicação no valor da Tarifa Básica de Pedágio, **SER COMPUTADO NA APLICAÇÃO DO FATOR C NOS ANOS POSTERIORES, BUSCANDO EVITAR GRANDES OSCILAÇÕES TARIFÁRIAS.**

(Acórdão nº 283/2016 – Plenário. Processo nº 023.298/2015-4, Min. Relator Augusto Nardes. Julgamento em 17/02/2016)

180. Importante também frisar que a Diretoria Colegiada da ANTT já reconheceu, em outras oportunidades, a necessidade de diluição do saldo da Conta C de modo a evitar oscilações tarifárias bruscas. É o caso da 3ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Concessionária Minas Gerais Goiás S/A – MGO (atual ECO050), aprovada pela ANTT por meio da Deliberação nº 833/2019, que previu a consideração do Fator C negativo de R\$ 0,16506 na Tarifa de Pedágio, correspondente ao parcelamento em 3 anos do saldo da Conta C, nos termos do voto-Vista 001/2019, justamente como forma de prevenir uma oscilação brusca da tarifa em prejuízo aos usuários:

Após a apresentação, a Diretoria ANTT solicitou à SUINF, por meio de correspondência eletrônica, o envio, juntamente com a proposta de revisão tarifária, de proposta de parcelamento do montante da Conta C, com a indicação do arranjo técnico mais adequado sob a ótica da Superintendência, a fim de subsidiar a decisão da Diretoria a respeito do assunto.

Desse modo, adicionalmente à proposta de aplicação integral do montante da Conta C apurado, apresenta-se o parcelamento dos itens de correção do Fator D, destacados em negrito no Quadro 3, em 3 parcelas, tendo em vista que as correções feitas na presente revisão consideram as aplicações do Fator D dos últimos 3 anos, aplicando nessa revisão apenas a primeira parcela somada aos demais itens da Conta C.

Quadro 3 – Cálculo Fator C

	Valor integral	Parcelamento
Montante aplicado (Cdt+1)	-R\$ 21.630.966,24	- R\$ 7.494.681,33
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-R\$ 686.858,58	-R\$ 686.858,58
Fator C anterior (ct)	-0,021572623	-0,021572623
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt-2)	39.818.466,50	39.818.466,50
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	42.448.778,50	42.448.778,50
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-1)	43.828.391,38	43.828.391,38
Taxa de juros (rt)	13,69%	13,69%
Fator C (ct+1) [%]	-0,48760	-0,16506
Saldo Conta C	R\$ 0,00	-R\$ 14.136.284,91

[...]

Por fim, a SUINF ressalta que, a aplicação integral ou parcial do montante da Conta C (deixando como saldo 2/3 do somatório dos itens relativos à correção do Fator D) no cálculo do Fator C, **com vistas a evitar oscilações tarifárias deverá ser deliberado pela Diretoria da ANTT.**

Na apuração do Fator C, considerando a aplicação integral ou parcial do montante da Conta C, foram obtidos os seguintes valores para os diferentes cenários:

Quadro 8 – Valor do Fator C em R\$

Integral	Parcial
-0,48760	-0,16506

Ofício 3.698/2021

181. No presente caso, esse entendimento não poderia ser diferente, tendo em vista a necessidade de se evitar grandes oscilações tarifárias, mantendo – conjuntamente com o Plano de Trabalho – a modicidade tarifária para os usuários do Sistema Rodoviário e a viabilidade econômica e financeira da execução da proposta de TAC e a financiabilidade do projeto.

182. Nesta esteira, postergando-se (nos termos do art. 6-A da Resolução ANTT nº 675/2004) a aplicação dos efeitos dos decréscimos tarifários para o período posterior à atestação do cumprimento do TAC pela Diretoria Colegiada da ANTT, via Fator C (conforme o Anexo 6 do Contrato), sem que sejam afastadas as competências fiscalizatórias e regulatórias da ANTT, permitirão a execução de todas as inconformidades apontadas no processo em tela.

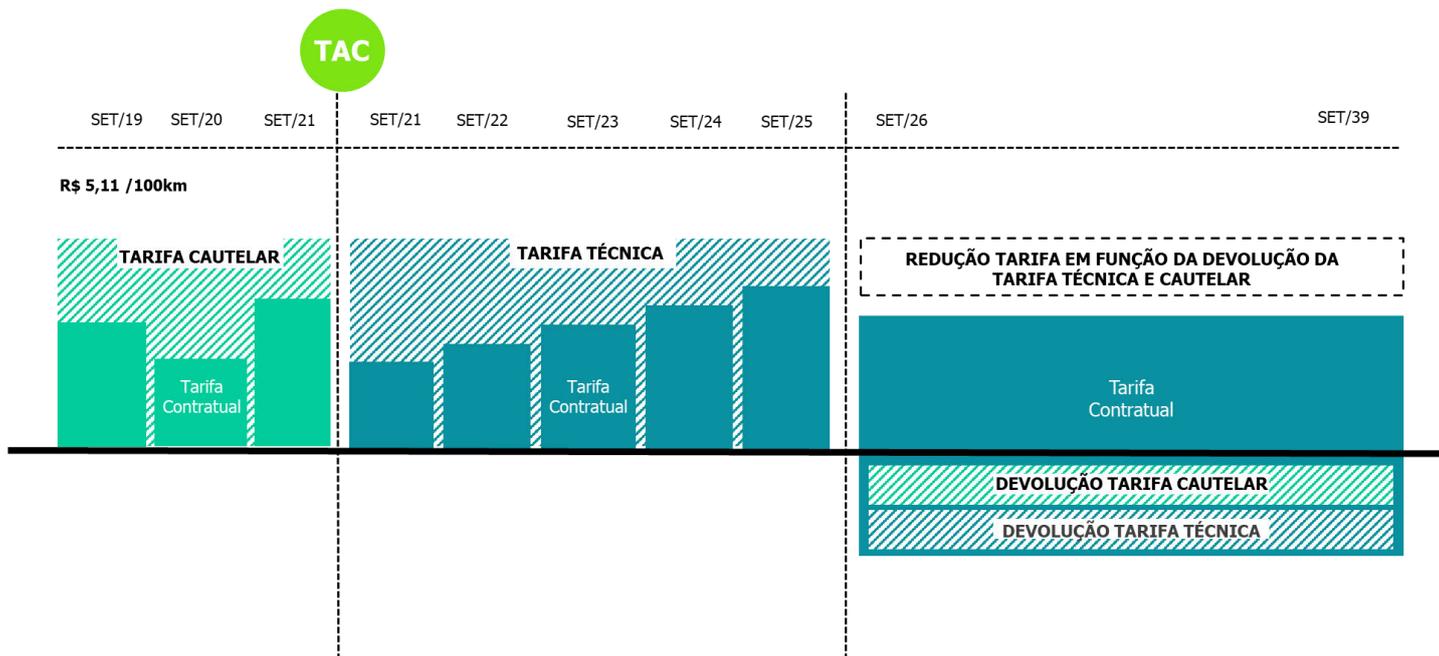
vi. Detalhamento da Tarifa Técnica

183. A celebração do TAC propõe a manutenção da tarifa ao longo da execução do cronograma, de modo a manter o patamar tarifário mínimo necessário à execução das obras e investimentos objeto do Termo de Ajustamento de Conduta, objetivando o atendimento do interesse público e a modicidade tarifária, permitindo que a Tarifa Técnica assegure a viabilidade econômico-financeira do projeto, sua financiabilidade e evitando expressivas oscilações tarifárias.

184. Como destacado acima, a aplicação do conceito de Tarifa Técnica (Doc.05) trata especificamente dos impactos sobre a receita da concessão, por meio da alteração da Tarifa de Pedágio, em razão de efeitos como:

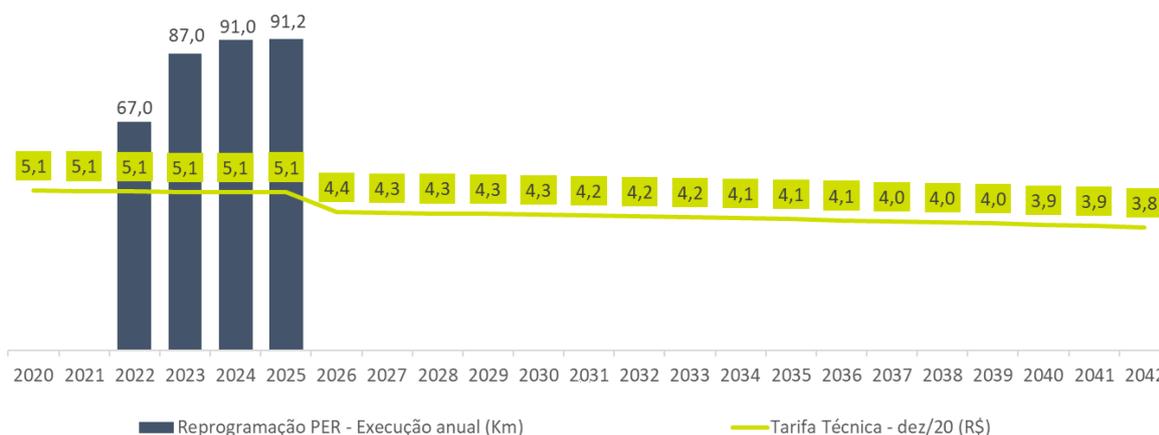
- (a) sobrestamento da aplicação do Fator D durante a vigência do TAC;
- (b) pagamento das multas/resolução do passivo regulatório, via modicidade tarifária;
- (c) da receita tarifária adicional arrecadada, durante o período de vigência da medida judicial; e
- (d) da receita tarifária adicional arrecadada durante a execução do TAC, decorrente da Tarifa Técnica vigente durante o TAC;

185. O novo plano de obras a ser executado durante a vigência do TAC resultará no acúmulo de valores calculados na Conta C em virtude da diferença de valores entre a Tarifa Técnica e a Tarifa Básica de Pedágio, conforme representação gráfica abaixo:

VALOR REAL (SEM IRT)

186. Considerando todos esses elementos, resultando em uma tarifa adequada aos usuários do Sistema Rodoviário BR-163/MT, necessária à garantia da execução das obras e serviços, encontra-se destacado abaixo o **patamar tarifário (tarifa real, base dezembro/20) proposto pela CRO para o período de vigência e execução do TAC.**

Patamar Tarifário (R\$)* x Execução de obras (km)



187. Frente a evolução da tarifa, cabe destacar que o % real de variação do Patamar Tarifário é de 0%, conforme tabela abaixo.

2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
-	0%	0%	0%	0%	0%	-14%	-1%	0%	-1%	-1%

Ofício 3.698/2021

188. O pilar central de sustentação financeira do TAC corresponde à manutenção do patamar tarifário, por meio da Tarifa Técnica, reajustada anualmente pelo IPCA, até a conclusão dos investimentos. O diferimento de descontos tarifários para após a execução do TAC diminui a necessidade de financiamento (maior geração de caixa).

189. Os caso de inclusão de novas obrigações contratuais dentro do período de TAC, em que pese não serem objeto do presente ajustamento de conduta, a CRO se resguarda na posição de que qualquer nova obrigação seja necessária a contrapartida e reflexo positivo tarifário para arcar com os novos investimentos, nos termos da cláusula 18.5.1 do Contrato de Concessão.

190. Os fundamentos econômicos (Doc. 06) desse Patamar Tarifário encontram-se detalhados e discriminados e, como se verá, as tarifas previstas apresentam-se como adequadas ao interesse público envolvido na execução do TAC e principalmente aos usuários, especialmente considerando as demais possibilidades existentes para o Contrato de Concessão, notadamente a caducidade e relicitação.

I) DO COMPROVADO INTERESSE PÚBLICO NA CELEBRAÇÃO DO TAC E DO CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DE OBRAS PROPOSTO

191. Como demonstrado acima, as medidas apresentadas pela CRO nesta proposta de TAC são adequadas do ponto de vista técnico, econômico, financeiro e jurídico, bem como **beneficiam o interesse público e permitem a adequada prestação dos serviços aos usuários**, especialmente pelo cumprimento das seguintes premissas:

- a) Retomada da execução das obras de duplicação e implantação de melhorias com entregas já em 2022;
- b) Manutenção da matriz de risco e das bases contratuais originais;
- c) Novo plano de trabalho para execução das obras e investimentos do contrato;
- d) Priorização dos investimentos em trechos críticos quanto aos níveis de serviço e com maior número de acidentes, tendo sido atendidas e contemplados os apontamentos da ANTT para definição e cronograma dos trechos prioritários;
- e) Manutenção do patamar tarifário, evitando oscilações tarifárias abruptas, em benefício dos usuários e da cadeia produtiva;
- f) Execução integral das obras e investimentos contratuais originais;
- g) Aderência aos interesses dos usuários, das prefeituras e especialmente dos

Ofício 3.698/2021

- agroprodutores da região;
- h) Extinção do passivo regulatório da concessão, com o pagamento das multas aplicadas pela ANTT, por meio da reversão à modicidade tarifária, nos termos da Cláusula 20.14 do Contrato, com o desconto proposto pela CRO e com a aplicação do Fator C, em benefício dos usuários;
 - i) Aderência aos efeitos econômicos e financeiros decorrentes da medida liminar judicial/arbitral, ainda em vigor, que suspendeu a imposição de descontos tarifários pela ANTT no âmbito do Contrato, pela via da aplicação do Fator C, mantendo a operação de todo o sistema concessionado;
 - j) Previsibilidade de impactos ambientais, frente ao previsto no PER original.

192. De fato, a proposta de celebração de TAC ora apresentada se mostra como a **alternativa mais vantajosa para a continuidade da prestação dos serviços no Sistema Rodoviário**, seja para o interesse público envolvido, seja pela adequação do serviço prestado aos usuários.

193. Essa conclusão encontra-se também fundamentada e demonstrada na Análise de Impacto Regulatório (AIR) elaborada pela GO Associados em anexo (Doc.01), que considerou, além da implementação das medidas e providências ora sugeridas, que a ANTT teria as alternativas de (i) declaração da caducidade da Concessão, nos termos do art. 38 da Lei nº 8.987/1995 ou (ii) em comum acordo com a CRO, enquadrar a devolução amigável da concessão, nos termos da Lei nº 13.448/2017, com a promoção da relicitação do sistema rodoviário concedido.

194. No entanto, já de início, a AIR indicou o não prosseguimento de análise da decretação de caducidade da Concessão pelo fato de que esta medida **traria mais transtornos dos serviços aos usuários, sendo providência incabível do ponto de vista do interesse público e da adequação da prestação dos serviços**. Nesse ponto, deve-se considerar as restrições orçamentárias do DNIT, que fazem com que o Departamento tenha grande dificuldade em realizar os serviços de conservação, recuperação e de operação da BR-163/MT, sendo o caminho de maior prejuízo possível como desfecho do processo em tela.

195. Por sua vez, considerando-se a comparação entre o cenário das medidas objeto desta proposta de TAC e o cenário de relicitação do trecho concedido, a AIR revelou primeiramente que, do ponto de vista da modicidade tarifária, o usuário do serviço público será prejudicado com uma tarifa mais onerosa caso se promova a relicitação do trecho.

196. Isso porque, os impactos tarifários em caso de relicitação para os cenários identificados como possíveis e prováveis na AIR resultarão entre 71,1% a 137,8%²³ de aumento da tarifa comparativamente à tarifa resultante das medidas propostas pela CRO para celebração de um TAC:

²³ Não considera eventual desconto tarifário que poderia ser ofertado pelo futuro Concessionário.

QUADRO 1: Simulação das tarifas no cenário de relicitação

	TBP (BASE NOV/2013)	TBP (BASE 2024) ²	IMPACTO TARIFA (ESTUDO AIR)
EVTE/Leilão (deságio 52%)	0,0264	0,0451	-42,7%
TAC¹ (TBP + efeitos de fluxo de caixa marginal)	0,0460	0,0786	0,00%
Relicitação - Sem outorga	0,0788	0,1345	71,1%
Relicitação - Com outorga	0,1095	0,1869	137,8%

Elaboração: GO Associados. ¹TBP para o ano de 2024, em conformidade com o exposto na seção 4.2.1.

²Valores a preços de 2024, inflacionados conforme projeções do Boletim Focus do dia 15/03/2021.

197. Esse cenário já havia sido previsto e debatido quando da edição da MP nº 800/2016, que pretendia viabilizar a reprogramação dos investimentos nas concessões da 3ª Etapa do PROCROFE. Como destacado na exposição de motivos da medida provisória, o cenário macroeconômico vigente no momento da licitação da concessão da BR-163/MT permitiu a apresentação de uma proposta vantajosa à Administração Pública. No entanto, esse contexto rapidamente se deteriorou, em um cenário imprevisto e inesperado de grave recessão e indisponibilidade de crédito, de modo que esse nível de deságio provavelmente não se repetiria se a licitação fosse realizada novamente:

(...) a hipótese de reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é, sem dúvida, a melhor do ponto de vista do interesse público. São notórias as vantagens obtidas no processo licitatório das concessões em tela, com deságios da ordem de 50%, os quais se aplicaram sobre estudos que traziam as menores Taxas Internas de Retorno (TIRs) já praticadas em concessões federais. É de amplo conhecimento que tais vantagens somente ocorreram em função das condições macroeconômicas vigentes à época, cuja reprodução é pouco provável no curto prazo. Assim, resta evidente que caso esses ativos sejam levados novamente ao mercado, como seria no caso de caducidade ou de Relicitação, é esperada a obtenção de condições menos vantajosas aos usuários.

Cabe destacar conclusivamente a urgência nas medidas para efetivação da reprogramação do cronograma de investimentos, tendo em vista que as concessões alvo desta Medida Provisória já se encontram em dificuldades financeiras, passando gradualmente a apresentar desempenho incompatível com o previsto no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Nesse sentido, é imediata a necessidade de reprogramação dos investimentos, de forma que as concessionárias possam concentrar seus esforços financeiros em serviços mais prioritários para a manutenção da fluidez e da segurança rodoviária.

198. Não é por outro motivo que a ANTT vem estudando em seus novos projetos de concessões rodoviárias, em determinados casos, restringir os deságios tarifários em percentuais máximos

Ofício 3.698/2021

previamente estabelecidos, que será conciliado com a oferta de maior outorga em um modelo híbrido de seleção²⁴. Este é o critério de seleção divulgado pela Agência nas minutas dos editais das concessões das rodovias BR-153/414/080/TO/GO (10% - Audiência Pública nº 12/2019) e dos Sistemas Rodoviários Rio de Janeiro - São Paulo (15,31% - Audiência Pública nº 18/2019) e Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG) (Audiência Pública nº 11/2020):

13.4 Em qualquer caso, o Valor da Tarifa de Pedágio deverá observar o patamar mínimo de R\$ 0,1018/Km (mil e dezoito décimos de milésimo de reais por quilômetro) para Trechos Homogêneos de pista simples e R\$ 0,1323/Km (mil trezentos e vinte e três décimos de milésimo de reais por quilômetro) para Trechos Homogêneos de pista dupla, correspondente **ao desconto máximo de 10% (dez por cento) incidente sobre os valores máximos admitidos para a Tarifa Básica de Pedágio.**

13.4 Em qualquer caso, o Valor da Tarifa de Pedágio deverá observar o patamar mínimo de R\$ 0,03704/km e R\$ 0,04815/km, respectivamente, para Trechos Homogêneos de pista simples e dupla da BR-101/RJ/SP, e R\$ 0,09887/km para os Trechos Homogêneos de pista dupla da BR-116/RJ/SP, correspondente ao **desconto máximo de 15,31% (quinze vírgula trinta e um por cento) incidente sobre os valores máximos admitidos para a Tarifa Básica de Pedágio.**

13.4 Em qualquer caso, o Valor da Tarifa de Pedágio deverá observar o patamar mínimo de R\$ [●]/km para Trechos Homogêneos de pista simples e de R\$ [●]/km para Trechos Homogêneos de pista dupla na BR-116/RJ; de R\$ [●]/km para Trechos Homogêneos de pista simples e de R\$ [●]/km para Trechos Homogêneos de pista dupla na BR-116/MG; de R\$ [●]/km para Trechos Homogêneos de pista simples e de R\$ [●]/km para Trechos Homogêneos de pista dupla na BR-493/RJ, correspondente ao **desconto máximo de [●]% ([●] por cento) incidente sobre os valores máximos admitidos para a Tarifa Básica de Pedágio.**

199. Vale notar que essas considerações da MP 800/2016 e da AIR apresentada pela CRO sequer levaram em consideração os efeitos da pandemia do COVID-19 na macroeconomia, a partir dos quais se estima uma queda de 4,40% no PIB para o ano de 2020 (relatório Focus)²⁵, cuja recuperação não se dará em 2021, conforme projeções da OCDE²⁶. Nesse cenário, se tornaria ainda mais improvável a obtenção de uma proposta tão vantajosa quanto aquela vigente atualmente no contrato de concessão da CRO, de modo que eventual relicitação levaria a uma Tarifa Básica de Pedágio superior àquela que pode ser obtida com a celebração do TAC ora proposto.

²⁴ Nesse sentido: “O modelo de escolha dos vencedores de leilões rodoviários do governo federal combinará lances pela menor tarifa e pela maior outorga. A ideia é que os interessados possam oferecer um desconto na tarifa de, no máximo, 12% e, além disso, um valor de outorga ao governo federal — a outorga só poderá ser oferecida juntamente com o desconto máximo nos pedágios”. (<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2019/08/27/leiloes-de-rodovias-terao-modelo-hibrido-de-ofertas-diz-antt.ghtml>)

²⁵<https://www.cnnbrasil.com.br/business/2020/12/21/focus-mercado-eleva-inflacao-de-2020-a-4-39-e-reduz-crescimento-do-pib-em-2021>

²⁶<https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/12/01/ocde-ve-recuperacao-da-economia-global-apos-crise-do-coronavirus.ghtml>

Ofício 3.698/2021

200. Além da modicidade tarifária, a AIR também envolveu a avaliação dos impactos socioeconômicos da implementação do Plano de Trabalho proposto e da realização de uma relicitação. Para tanto, foram analisados os benefícios decorrentes da atuação da CRO em termos de impacto imediato das obras na arrecadação de impostos, na melhoria na economia dos municípios ao longo da BR-163/MT, na redução do número de acidentes e na melhoria da eficiência econômica do transporte de pessoas e mercadorias, inclusive relacionado a externalidades.

201. O estudo considerou que o Plano de Trabalho previu a possibilidade de retomada dos investimentos em curto espaço de tempo, praticamente logo após sua aprovação, sendo que na hipótese de relicitação a **retomada das obras de ampliação da capacidade da rodovia ocorreria apenas em 2024**. Trata-se de previsão conservadora, que considera:

- a) Todos os trâmites necessários para a aprovação da devolução amigável da Concessão, nos termos da Lei nº 13.448/2017 e do Decreto nº 9.957/2019, incluindo a necessária tramitação e aprovação pela ANTT, Ministério da Infraestrutura, Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos e Presidente da República;
- b) Definição e pagamento da indenização dos bens reversíveis não amortizados/depreciados devidos à atual contratada;
- c) Todos os trâmites, internos e externos, necessários à realização da relicitação, em especial a elaboração de termo aditivo junto à atual contratada, realização de todos os estudos de viabilidade prévios à licitação, eventuais novas audiências públicas, elaboração da minuta do edital e aprovação junto ao Tribunal de Contas da União;
- d) Realização do certame e celebração do contrato;
- e) Elaboração de projetos, obtenção de licenças ambientais prévias e todas as demais providências necessárias ao início da execução das obras de ampliação e melhorias.

202. Ainda no cenário de relicitação, é certo que os estudos de viabilidade não apontariam para a execução de todas as obras previstas na Frente de Recuperação e Manutenção e na Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço em um prazo inferior a 5 anos, como proposto no Plano de Trabalho.

203. Isso porque, na experiência regulatória adquirida pela ANTT ao longo das rodadas de concessões rodoviárias, foi possível identificar que a concentração de investimentos em um curto espaço de tempo, no início da concessão, muitas vezes tornava os investimentos inviáveis de serem executados do ponto de vista econômico-financeiro. Tanto é que nas recentes concessões da 4ª Etapa do PROCOFE (Concessão da BR-101/290/386/448/RS, BR-364/365/GO/MG e BR-101/SC) os

Ofício 3.698/2021



investimentos de ampliação de capacidade e melhorias foram diluídos ao longo de até 18 anos, sendo essa a tendência de distribuição dos investimentos na BR-163/MT caso relicitada.

204. Considerado esse cenário, é certo que a solução do Plano de Trabalho objeto da presente proposta de TAC reverterá aos usuários os benefícios da realização das obras e investimentos muito mais rapidamente do que na hipótese de realização de relicitação. Como demonstrou a AIR, enquanto em 2024 as obras estariam apenas começando no caso da relicitação, com a adoção do Plano de Trabalho a previsão é de que 100% dos trechos concedidos já estarão com níveis satisfatórios (A, B ou C) até 2025:

QUADRO 2: TAC VS RELICITAÇÃO

CENÁRIO	CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO	INVESTIMENTOS	TRECHOS COM NÍVEIS DE SERVIÇO ADEQUADO EM 2024	PAGAMENTO DE INDENIZAÇÃO
Relicitação	março/2024 a março/2054	Retomados em 2024	Quantidade de trechos com níveis D, E F não alterados até 2024	Sim, de cerca de R\$ 1,8 bilhões
TAC e mudança de controle	março/2014 a março/2044	Retomados em 2021	100% de trechos com níveis satisfatórios (A, B e C) até 2025	Não aplicável

Fonte: Concessionária Rota do Oeste.

205. À título de comparação, a proposição da CRO é extremamente aderente do ponto de vista do patamar tarifário, uma vez que entrega a sociedade e a completude das obras previstas originalmente garantem uma tarifa extremamente módica. Abaixo apresentamos uma comparação com as principais concessões brasileiras. Abaixo em destaque.

	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase	4ª Fase
	R\$ 17,87	R\$ 10,77	R\$ 8,09	R\$ 13,65
	R\$ 15,02	R\$ 6,20	R\$ 10,08	R\$ 6,29
	-	-	-	R\$ 11,18
	-	-	R\$ 5,11	-

- (1) Fonte: ABCR;
 (2) Fonte: <http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/rodovias/pedagios.aspx>;
 (3) Fonte: <http://www.antt.gov.br/rodovias/>;
 (4) Fonte: <http://www.ager.mt.gov.br/contratos>.

Ofício 3.698/2021

206. Além dos benefícios diretos aos usuários da rodovia, que são muito superiores no caso da implementação do Plano de Trabalho, a AIR também avaliou todos os benefícios socioeconômicos decorrentes da antecipação do início da execução dos investimentos propiciada pelo Plano de Trabalho, **nos mesmos moldes das análises produzidas pela ANTT no caso da prorrogação antecipada do contrato de concessão ferroviária da Malha Paulista (Rumo).**

207. Conforme demonstrado pela AIR, no cenário do Plano de Trabalho, com a manutenção da concessão e a retomada célere dos investimentos, **estima-se que com a celebração do TAC haverá uma antecipação de um incremento na economia como um todo (produção nacional) de quase R\$ [REDACTED] (maior parte no setor industrial, aproximadamente R\$ [REDACTED]), o que excepcional e muito relevante no atual cenário macroeconômico brasileiro.**

208. Ainda, conforme os estudos apresentados, com a adoção do Plano de Trabalho haverá um potencial de se gerar aproximadamente **63 mil postos de trabalho**, com uma expansão da massa salarial da ordem de **R\$ [REDACTED]**. Além disso, com o aumento total da demanda e dos empregos na economia, seria possível um incremento da arrecadação de tributos de mais de **R\$ [REDACTED]**.

209. Assim, além de beneficiar os usuários do Sistema Rodoviário, ao aprovar o TAC o Poder Concedente também dá cumprimento ao princípio de promoção do desenvolvimento econômico e social estabelecido pelo art. 11 da Lei nº 10.233/2001:

Art. 11. O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

I – **preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;**

210. Inclusive, a vantajosidade de adoção do Plano de Trabalho se tornou ainda mais proeminente no grave cenário atual de crise econômica e financeira nacional e internacional, em plena ocorrência da pandemia da COVID-19. Como visto, o Plano de Trabalho é a solução que possibilitará a retomada mais ágil e eficiente das obras e serviços previstos no Contrato, com impacto imediato e importante no desenvolvimento econômico e social da região e consequente atenuação dos graves impactos da crise econômica em curso.

211. Não há dúvidas de que o TAC se apresenta não só como a **melhor solução ao interesse público**, mas como a **solução mais adequada para os usuários, por propiciar a regularidade, continuidade, eficiência e segurança da prestação do serviços, além da modicidade tarifária**, motivo pelo qual é a opção regulatória que se amolda à disposição do art. 6º da Lei nº 8.987/1995:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º **Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança,** atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e

Ofício 3.698/2021

modicidade das tarifas.

212. Diante das avaliações realizadas na AIR apresentada, a adoção do TAC é a solução mais adequada para a concessão comparativamente à relicitação e à extinção da concessão (caducidade).

213. Importante destacar que a ANTT deve pautar suas decisões levando em consideração as consequências jurídicas e administrativas de seus atos, sempre considerando “*as possíveis alternativas e observados os critérios de **adequação, proporcionalidade e de razoabilidade***”, como requer o §3º do art. 3º do Decreto nº 9.830/2019, que regulamenta a LINDB:

Art. 3º A decisão que se basear exclusivamente em valores jurídicos abstratos observará o disposto no art. 2º e as consequências práticas da decisão.

(...)

§ 3º **A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta, inclusive consideradas as possíveis alternativas e observados os critérios de adequação, proporcionalidade e de razoabilidade.**

214. O Regimento Interno da ANTT (Resolução nº 5.888/2020) dispõe sobre a relevância da consideração, pela Agência, das Análises de Impacto Regulatório na formação do seu processo decisório, avaliando de forma técnica as opções consideradas:

Art. 111. A Análise de Impacto Regulatório tem por objetivos:

I - **auxiliar a Diretoria Colegiada na escolha da melhor opção regulatória quanto à edição de atos normativos e decisórios;**

II - explicitar o problema que se pretende solucionar;

III - suscitar discussões quanto aos impactos das atividades de regulação desempenhadas pela ANTT;

IV - documentar as opções consideradas no desenvolvimento de ato normativo ou decisório; e

V - construir registro acerca dos processos relativos à edição de atos normativos ou decisório.

215. Considerando esses critérios normativos, é dever da ANTT considerar/motivar as avaliações da Análise de Impacto Regulatório apresentadas pela CRO, que apontam para uma evidente maior vantajosidade na adoção da solução do TAC comparativamente à relicitação e seguimento do processo de caducidade, sob pena de nulidade da decisão que contrariar essas evidências.

216. Destaca-se que a ANTT **recentemente se deparou com circunstâncias semelhantes** na análise da viabilidade de prorrogação antecipada do Contrato de Concessão da Ferrovia da Malha Paulista (Rumo). Na oportunidade foi avaliada a vantajosidade da inclusão de investimentos no Contrato de Concessão com sua prorrogação antecipada, comparativamente com a realização de uma nova licitação para a realização dos investimentos e serviços adicionais. Destaque-se que no caso da Malha Paulista **também havia discussões sobre inexecuções de investimentos pela Concessionária na malha ferroviária.**

Ofício 3.698/2021

217. Tal como no presente caso, a ANTT concluiu no Voto DWE 058/2018 que **a alteração do Contrato de Concessão e sua prorrogação antecipada era mais benéfica ao interesse público** do que a realização de uma nova licitação, considerando inclusive os impactos socioeconômicos na arrecadação tributária, economia e geração de empregos:

Como resultado da AIR, a alternativa de prorrogação antecipada, nos termos da Lei nº 13.448/2017, mostrou-se a mais adequada entre as alternativas analisadas, tanto do ponto de vista da eficiência quanto do ponto de vista da efetividade para atingimento dos objetivos específicos, sendo aquela recomendada em eventual tomada de decisão para a Concessão da Malha Paulista.

Em seguida, foram calculados os benefícios que seriam auferidos em virtude da realização dos investimentos na Malha Paulista propostos pela concessionária para eventual prorrogação contratual antecipada. Os resultados obtidos foram: (i) benefícios monetizáveis na ordem de R\$ 6.995.782.203,68; (ii) geração média anual de 15.053 empregos nos primeiros dez anos e de 1.615 empregos nos trinta anos subsequentes; e (iii) arrecadação tributária de R\$ 680.129.112,75.

Por fim, A SUFER verificou que, do ponto de vista socioeconômico, a realização dos investimentos propostos na Malha Paulista se paga já no quinto ano e a relação benefício/custo é 1,73 – que demonstra tratar-se de um projeto viável.

Diante de todo o exposto, o Relatório à Diretoria da SUFER concluiu que ficam demonstradas as vantagens da prorrogação da concessão, mediante a realização de investimentos, em relação à realização de nova licitação, em atendimento ao caput do artigo 8º da Lei nº 13.448/2017.

218. O estudo de vantajosidade da solução da prorrogação antecipada da Malha Paulista, comparativamente à licitação, foi apresentado pela ANTT no âmbito do processo TCU nº 009.032/2019, tendo a Agência defendido que a adequação e prorrogação do contrato eram mais vantajosos para atendimento dos objetivos da concessão e dos usuários (como também o é na presente proposta de TAC), tendo destacado os benefícios que essas soluções proporcionariam:

Relatório:

(...)

Dessa forma, seguindo a metodologia exposta, a ANTT concluiu que a alternativa de prorrogação antecipada, nos termos da Lei 13.448/2017, **mostrou-se a mais adequada dentre as alternativas analisadas no caso concreto, tanto do ponto de vista da eficiência quanto do ponto de vista da efetividade para atingimento dos objetivos específicos**, sendo aquela recomendada em eventual tomada de decisão em relação à concessão da Malha Paulista.

(...)

(Acórdão nº 2876/2019-Plenário. Processo nº 009.032/2016-9, Min. Relator Augusto Nardes, sessão em 27/11/2019)

Ofício 3.698/2021

219. Ao analisar a proposta de aditivo para prorrogação antecipada do contrato da Malha Paulista, o plenário do TCU também considerou que, em decorrência da imprevisibilidade dos cenários que se impõem ao longo da execução de contratos de longo prazo, **a necessidade de alteração das premissas inicialmente adotadas e do Contrato pode se fazer necessária, especialmente quando não se mostrar vantajosa a espera pela realização de nova licitação para execução de relevantes investimentos:**

Voto Min. Relator Augusto Nardes

(...)

Em contratos de longo prazo, a exemplo deste (com vigência até 2058), **é absolutamente inviável prever todos os possíveis cenários futuros, de modo que podem ocorrer alterações nas conjecturas adotadas, motivadas por eventos de ordem econômica, geográfica (nas cidades) ou outra.**

Por isso, **no caso de o Poder Público perceber a necessidade de realização de investimentos distintos daqueles originalmente previstos e que não se mostre vantajoso ao interesse público aguardar o fim do prazo de vigência do contrato de concessão, deve-se possibilitar a inclusão destes, sem prejuízo da manutenção da equação econômica inicialmente pactuada.**

(Acórdão nº 2876/2019-Plenário. Processo nº 009.032/2016-9, Min. Relator Augusto Nardes, sessão em 27/11/2019)

220. Vale mencionar que no âmbito do processo TCU nº 009.032/2019 foi determinada pelo Ministério Público de Contas a análise da possível vantajosidade da declaração de caducidade do Contrato de Concessão da Rumo. Como mencionado no voto do Ministro Relator Augusto Nardes, **essas opções também se mostraram menos vantajosas comparativamente à prorrogação antecipada do Contrato:**

Voto Min. Relator Augusto Nardes

(...)

O mesmo desfecho vale para o segundo cenário proposto pelo MPJTCU - caducidade do contrato atual e realização de nova licitação -, pois este pouco difere do cenário de extinção antecipada e realização de nova licitação, **o qual já fora considerado nas simulações da ANTT (vide tabela anteriormente apresentada), e que, de igual modo, NÃO SE MOSTROU MAIS VANTAJOSO.**

221. É exatamente o caso da concessão da BR-163/MT, no âmbito do qual o cenário impõe a reprogramação dos investimentos e serviços e a substituição do controle acionário, de modo a possibilitar que a Concessionária promova o saneamento das inexecuções contratuais e retome imediatamente a execução das obras de ampliação da capacidade e melhorias da rodovia, solução que se mostra mais benéfica e adequada do que a realização de uma nova licitação (relicitação ou caducidade), como amplamente demonstrado.

222. Vale destacar que em outras oportunidades a ANTT também já concluiu ser a continuidade de contratos de concessão, comparativamente ao seu encerramento, como a solução mais vantajosa

Ofício 3.698/2021

para a garantia do interesse público, **com a substituição do controle acionário, conjuntamente com a correção de inexecuções contratuais.**

223. É o caso, por exemplo, das concessões da Autopista Fernão Dias, Autopista Fluminense, Autopista Litoral Sul, Autopista Régis Bitterncourt e Autopista Planalto Sul, controladas à época pela OHL, em que foram constatados, inclusive pelo TCU, **diversas inexecuções contratuais:**

Trata-se de expediente originário do Congresso Nacional demandando a realização de ato de fiscalização para **apurar denúncias de indícios de irregularidades no cumprimento dos contratos de concessão das rodovias federais, em especial dos lotes explorados pelo grupo espanhol OHL.**

(...)

Em todas essas auditorias de conformidade, verificou-se um alto percentual de inexecuções contratuais e constatou-se que a ANTT, reiteradamente, vinha apresentando deficiências nos procedimentos de fiscalização, deixando de assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, dos parâmetros de desempenho previstos em contrato e da qualidade do serviço a ser prestado aos usuários das rodovias concedidas.

(Acórdão nº 265/2014-Plenário. Processo nº 025.256/2013-0, Min. Relator Walton Alencar Rodrigues, julgamento em 12/022014)

224. Diante do cenário de inexecuções verificado à época, a ANTT **autorizou a substituição do controle acionário dessas concessionárias detido pela OHL à Arteris²⁷, bem como celebrou Termos de Ajustamento de Conduta²⁸** junto a cada uma das concessionárias com o objetivo de “*regularizar o cronograma econômico-financeiro*” das concessões a partir de Plano de Trabalho. Essa solução, como destacado nos TACs, foi considerada pela ANTT como a **forma mais eficaz, célere e econômica de possibilitar o pleno atendimento aos usuários:**

CONSIDERANDO que a celebração de TAC traduz-se em forma eficaz, célere e econômica para atendimento ao Contrato de Concessão firmado entre as partes, que pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários no que tange à regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, cortesia na sua prestação e modicidade tarifária;

[...]

²⁷ <https://www.nsctotal.com.br/noticias/ohl-brasil-dona-da-concessao-da-br-101-e-vendida-e-muda-de-nome>

²⁸ Disponíveis em 28 de março de 2020:

[http://www.antt.gov.br/rodovias/Termos de Ajuste de Conduta/TAC Planos de Acao.html](http://www.antt.gov.br/rodovias/Termos%20de%20Ajuste%20de%20Conduta/TAC%20Planos%20de%20Acao.html)

CLÁUSULA SEGUNDA – DA CORREÇÃO DAS PENDÊNCIAS

Como forma de solução das pendências pertinentes ao processo administrativo especificado na Cláusula Primeira, a FERNÃO DIAS se compromete a cumprir Plano de Ação com vistas a regularizar o cronograma físico financeiro da Concessão.

Primeira subcláusula – Fica suspensa a abertura de processos de apuração de inexecuções e aplicação de penalidades, referente ao presente ano concessão, uma vez que o acompanhamento da execução das obras dispostas no Plano de Ação será realizado pelas regras do presente TAC.

225. No âmbito das concessões da 3ª Etapa do PROCOFE, importante mencionar a troca de controle acionário da MGO - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. para ECORODOVIAS Concessões e Serviços S.A., promovida pela Deliberação nº 989/2018 da Diretoria Colegiada da ANTT²⁹. Na oportunidade foi estabelecido como requisito da transferência de controle o adimplemento aos termos do 1º Termo Aditivo ao Contrato, por meio do qual foi realizada a **inclusão dos trechos do DNIT** para execução por parte da Concessionária, bem como a **adequação do cronograma dos investimentos de ampliação e melhorias previsto no PER**. Essas medidas foram acordadas por meio do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão da BR-050/GO/MG:

CLÁUSULA SEGUNDA

DA INCLUSÃO DE NOVOS INVESTIMENTOS

2.1 O presente Termo Aditivo visa introduzir no Contrato de Concessão do Edital nº 001/2013, doravante denominado CONTRATO, novos investimentos relativos à assunção dos trechos localizados nos segmentos rodoviários com obras sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (trecho DNIT), relacionados no 2º Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens celebrado entre o DNIT, a ANTT, e a CONCESSIONÁRIA em 15/05/2017, doravante denominado TRECHO DNIT, todos da Rodovia Federal BR-050, a saber:

[...]

CLÁUSULA QUINTA

DA ALTERAÇÃO DO CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS

5.1. O cronograma de investimentos da CONCESSIONÁRIA relativos às obras de ampliação e melhorias previstos no item 3.2.11 do PER, passará a vigorar, a partir da data de assinatura deste instrumento conforme quadro abaixo, sem prejuízo da aplicação do Fator D/A, previsto na subcláusula 22.6 do CONTRATO:

226. Na mesma linha dessas alterações já promovidas pela ANTT anteriormente, no caso da concessão da CRO a substituição do controle acionário, conjuntamente com a elaboração e aprovação da proposta de Ajustamento de Conduta para garantir a retomada dos investimentos e a continuidade da concessão, **é comprovadamente a solução mais adequada ao interesse público, que deve ser adotada pela ANTT**, à luz dos fundamentos legais e precedentes acima indicados.

²⁹ A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DSL - 343, de 4 de dezembro de 2018, e no que consta do Processo nº [REDACTED], delibera:

Art. 1º Aprovar a transferência de controle societário da MGO - Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. para ECORODOVIAS Concessões e Serviços S.A., nos termos apresentados, sob as seguintes condições:

Ofício 3.698/2021

m) TROCA DO CONTROLE ACIONÁRIO

227. Por fim, cabe ressaltar que a execução do TAC e do Plano de Trabalho apresentados nesta manifestação **depende, necessariamente, da troca do controle acionário da Concessionária**, sendo esta uma **condição fundamental** para garantir a viabilidade econômica e financeira, a financiabilidade do projeto e o cumprimento das obrigações previstas nesta proposta de TAC.

228. A transferência de controle acionário em concessões rodoviárias é regulamentada pela Resolução ANTT nº 2.310/2007 e é autorizada pelo Contrato na Cláusula 25 do Contrato de Concessão:

25 Transferência do Controle

- 25.1** A transferência de controle da **Concessionária** não poderá ocorrer antes da conclusão das obras de duplicação da rodovia sob sua responsabilidade descritas no **PER**, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da **Concessionária**, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada.
- 25.2** Em qualquer hipótese, a transferência da titularidade do controle societário da **Concessionária** está condicionada à prévia autorização da **ANTT**, sob pena de caducidade da **Concessão**, conforme disposto na Lei nº 8.987/95 e na Lei nº 10.233/01.

229. Como se observa acima, o contrato veda a transferência do controle acionário anteriormente à conclusão das obras de duplicação previstas no PER, com a exceção da hipótese em que a Concessionária se encontra em estágio de iminente insolvência, o que é justamente o caso da CRO, como reconhecido pela própria ANTT.

230. Esse fato está evidenciado com base nas análises e conclusões obtidas pela extinta SUINF, a partir das análises procedidas pela GEREf sobre as informações financeiras auditadas da Concessionária.

231. Como se verifica na Nota Técnica nº 1582/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 30/05/2019, foi apontado excesso de endividamento financeiro e operacional da CRO, que compromete diretamente a sua capacidade de saldar obrigações a curto e longo prazo, posicionando a Concessionária em uma situação de penumbra, estágio imediatamente anterior à insolvência empresarial pelo método de Kanitz. Essa situação, como esclarecido pela Nota Técnica, gera um alto risco de descontinuidade das operações:

4.5. Por fim, a análise efetuada expando as considerações dos aspectos econômico-financeiros e das informações financeiras auditadas divulgadas pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO) **esclarece que a companhia tem vivenciado nos últimos anos uma piora em suas condições de liquidez e solvência, restando comprometida sua capacidade de saldar obrigações a curto e longo prazos, com o consequente aumento do risco de descontinuidade de suas operações.**

Ofício 3.698/2021

227. Além do exposto, como é de conhecimento da ANTT, o cenário de insolvência da CRO refletiu na Demonstração Financeira publicada em 06/05/2020.

228. De igual modo, durante o ano de 2020, devido a ausência de solução contratual e agravamento das condições estruturais do pavimento, a CRO seguiu sendo notificada e penalizada quanto ao não atendimento aos parâmetros de desempenho, como é de conhecimento da ANTT, o que agravou ainda mais a capacidade financeira da Concessionária. Ainda, a CRO foi acometida por uma série de eventos que agravaram o cenário de insolvência, como o impacto no fluxo de veículos, decorrentes das medidas restritivas de prevenção/combate a propagação do COVID-19.

232. Assim, não há dúvidas que se encontra caracterizada a situação de iminente insolvência da Concessionária, que justifica, nos termos da Cláusula 25, a transferência do controle acionário de modo a viabilizar a retomada imediata dos investimentos contratuais. Portanto, é certo que a troca do controle acionário, que será objeto de requerimento específico da CRO perante a ANTT, é condição essencial para a celebração e execução do TAC e para o cumprimento do Plano de Trabalho ora apresentado.

n) DA NECESSÁRIA SUSPENSÃO DO PRAZO CONCEDIDO PELA DELIBERAÇÃO Nº 105/2021 ATÉ A APRECIÇÃO DA PRESENTE PROPOSTA DE TAC

233. Como visto, não há dúvidas de que a presente proposta do TAC, nos termos e condições apresentadas, se apresenta como a única alternativa viável do ponto de vista econômico e financeiro e de financiabilidade do projeto para a retomada célere dos investimentos e obras, englobando não só um plano adequado para a execução dos serviços em conformidade às demandas mais urgentes dos usuários e com a lógica executiva mais eficiente, mas também a do estabelecimento de uma tarifa técnica e da troca do controle acionário para viabilizar a realização dos investimentos, além de outros benefícios à ANTT e usuários, como a resolução do passivo regulatório da concessão.

234. Por outro lado, a simples apresentação de um Plano de Trabalho para a correção das questões nos prazos apresentados pela Deliberação nº 105/2021 da Diretoria Colegiada da ANTT, sem que sejam promovidas as demais ações propostas neste TAC, é alternativa que, isoladamente, levará a um **alto risco de novas inexecuções e de não resolução dos problemas em discussão**, considerando a inviabilidade da retomada de investimentos no cenário atual da concessão. É o que já foi reconhecido pelo Ilmo. Diretor Welber Ciloni (Despacho [REDACTED]):

Considerando fortemente que o modelo de ajuste escolhido pode acarretar fatalmente no não sucesso do retorno do Contrato de Concessão ao seu almejado adimplemento, solicitamos, de ordem do Sr. Diretor Weber Ciloni, que sejam clarificados os elementos que direcionaram esta SUROD a adoção do instrumento previsto no art. 38, § 3o, da Lei no 8.987/1995, em detrimento do Termo de Ajuste

Ofício 3.698/2021

Contratual - TAC nos moldes da Resolução no 5.823, de 12/06/2018, e Portaria no 24, de 29/01/2021.

235. Diante desses fatos, e levando em consideração que a presente proposta de TAC para resolução das inexecuções é aquela sobre a qual a Concessionária e a ANTT estão se debruçando no momento, **seria ineficiente a apresentação concomitante, pela CRO, do Plano de Trabalho determinado pela Deliberação nº 105/2021, que não considera as relevantes premissas negociais e de vantajosidade apresentadas nesta proposta de TAC.**

236. Por esse motivo, em benefício da economia processual e da eficiência administrativa, princípios ao quais a ANTT se submete em decorrência do art. 37, caput, da CR/88, a CRO requer a suspensão do prazo de 30 dias para a apresentação de Plano de Trabalho, determinado pela Deliberação nº 105/2021 da Diretoria Colegiada, até que haja a apreciação final da proposta de TAC ora apresentada pela Diretoria Colegiada (art. 8º da Resolução ANTT nº 5.823/2018).

o) AUSÊNCIA DE CONFISSÃO SOBRE A MATÉRIA DE FATO DO TAC, RECONHECIMENTO DE ILICITUDES, RENÚNCIA DE CRÉDITOS E PRETENSÕES POR PARTE DA CRO. PROPOSTA NÃO VINCULANTE.

237. Nos termos do art. 2º, §3º da Resolução ANTT 5.823/2018, a presente propositura de celebração de Termo de Ajustamento de Conduta pela CRO **não importa, em hipótese alguma, na confissão** pela Concessionária **sobre a matéria de fato** relacionada às inexecuções de obras e serviços e não atendimento aos parâmetros de desempenho identificadas no Processo nº [REDACTED], e **tampouco implica no reconhecimento de qualquer ilicitude na conduta da Concessionária no âmbito do Contrato**, com relação aos fatos que são objeto desta proposta de TAC:

Art. 2º O TAC poderá ser proposto pela ANTT ou pelos Agentes Regulados.

(...)

§3º **A apresentação de proposta de TAC e a sua celebração não importam confissão do Agente Regulado quanto à matéria de fato, nem reconhecimento da ilicitude da conduta relativa ao objeto da proposta.**

238. Como é de conhecimento desta Agência, o mérito da responsabilidade sobre as inexecuções de obras e não atendimento aos parâmetros de desempenho, que são objeto do Processo nº [REDACTED], **está em discussão em sede do procedimento arbitral nº 23960/GSS/PFF**, em curso na Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI, no qual se discutem também outros temas relacionados a inexecuções contratuais, equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, prejuízos e créditos reclamados pela CRO.

239. Assim, é certo que a presente proposta não implica em nenhuma confissão da CRO – seja de temas discutidos na referida arbitragem, seja em qualquer outra esfera – sobre as matérias de fato relacionadas às inexecuções contratuais ou no reconhecimento de qualquer conduta ilícita ou

Ofício 3.698/2021

contrária às disposições do Contrato por parte da Concessionária. Além disso, a presente proposta de TAC não representa, em hipótese alguma, em qualquer conduta contrária e contraditória às discussões, pretensões e pedidos apresentados pela CRO no âmbito do citado procedimento arbitral.

240. Ainda que a presente proposta de TAC apresente soluções para resolução do passivo regulatório da Concessão (multas) e trate da aplicação do Fator D relacionado às obras e investimentos ainda não executados, de forma alguma, a CRO reconhece qualquer responsabilidade pelos fatos subjacentes a essas questões, muito menos a Concessionária renuncia ou adota qualquer conduta contraditória aos pleitos, prejuízos e créditos relacionados a tais fatos, que permanecerão em discussão no procedimento arbitral nº [REDACTED].

241. Também é importante frisar que, apesar de a presente proposta de TAC considerar os efeitos econômico-financeiros decorrentes da implementação do Plano de Trabalho, como exige o art. 25 da Portaria SUROD nº 24/2021³⁰, é certo que o Termo de Ajustamento de Conduta **não se configura, no presente caso, meio de promoção do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato**. Por esse motivo, nem a proposta de TAC, nem o próprio TAC a ser celebrado, implicam na perda de objeto ou na renúncia de qualquer pretensão, crédito ou desequilíbrios contratuais em desfavor da Concessionária relacionados aos fatos objeto do TAC ou de demais disputas existentes entre as partes, notadamente o procedimento arbitral em curso, ou que venham a ser instaurados.

p) CONCLUSÃO E PEDIDO

242. Diante de todos os elementos ora apresentados e já discutidos amplamente com a ANTT, não há dúvidas de que a presente proposta de Compromisso de Ajustamento de Conduta é a solução mais adequada, dos pontos de vista jurídico, técnico e econômico e financeiro, para a realização do interesse público envolvido na continuidade da prestação dos serviços concedidos e na realização dos investimentos previstos no âmbito do Contrato, atendendo ao requisito do art. 8º da Resolução ANTT nº 5.823/2018:

Art. 8º Compete à Diretoria Colegiada avaliar se a celebração de TAC é o **meio mais adequado e próprio à realização do interesse público no caso concreto**, considerando, dentre outros aspectos, a **proporcionalidade da proposta** em relação à gravidade da conduta em análise e à **efetiva proteção aos direitos da coletividade**, autorizando ou rejeitando sua celebração, por decisão irrecurável.

243. Assim, nos termos expostos nesta proposta, a CRO requer:

- a) A suspensão do prazo de 30 dias para apresentação de Plano de Trabalho, determinado pela Deliberação nº 105/2021, até a apreciação definitiva da proposta de TAC apresentada pela Diretoria Colegiada (art. 8º da Resolução ANTT nº 5.823/2018);

³⁰ Art. 25. Para preservação do equilíbrio econômico-financeiro, os efeitos financeiros decorrentes das alterações implementadas pelo TAC Plano de Ação em relação ao cronograma físico vigente da concessão serão considerados: (...).

Ofício 3.698/2021

- b) A análise e a admissão do Compromisso de Ajustamento de Conduta ora proposto, diante da sua vantajosidade ao interesse público (art. 5º da Resolução ANTT nº 5.823/2018), por parte da Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUROD;
- c) O regular processamento do TAC a partir da sua admissão, nos termos do art. 5º, §4º e seguintes, com a sua aprovação pela Diretoria Colegiada (art. 8º da Resolução ANTT nº 5.823/2018).

244. A CRO permanece à disposição da ANTT para quaisquer esclarecimentos adicionais que se façam necessários.

Atenciosamente,

DocuSigned by:
Renato Ribeiro Bortoletti
FA92EC5E2ACD42A...

DocuSigned by:
Paulo Manoel Monstans Alves da Silveira
A077900B8DE2431...

Renato Ribeiro Bortoletti

Paulo Manoel Monstans Alves da Silveira

CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A.

Documentos anexos:

1. Análise de Impacto Regulatório (Doc. 01);
2. Plano de Ataque (Doc.02);
3. Passivo Regulatórios – Autos de Infração (Doc.03);
4. Detalhamento do Fator D (reprogramação) (Doc.04);
5. Patamar Tarifário (Doc.05)
6. Fundamentação Econômica (Doc.06).