



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
COORDENAÇÃO DE INSTRUÇÃO PROCESSUAL

CIPRO

DESPACHO

Processo nº: 50500.027628/2021-22

Destinatário: SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Data: 18/04/2021

Vistos.

Trata-se de proposta de ajustamento de conduta apresentada pela Concessionária Rota do Oeste – CRO, com amparo na Resolução nº 5.823/2018 e na Portaria nº 24/2021, tendo o Sr. SUROD solicitado à CIPRO a “(...) análise quanto ao passivo de penalidades cujo saneamento ora se pretende promover e para realização de consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT.”

1. **CONSIDERAÇÕES INICIAIS E APANHADO HISTÓRICO**

O contrato de concessão oriundo do Edital nº 003/2013, firmado em 12/03/2014, delegou à iniciativa privada a exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário compreendido pela BR-163/MT (822,8 km) e pela MT-407 (28,1 km).

A concessão teve início em 21/03/2014, com cobrança de pedágio sendo autorizada a partir de 06/09/2015.

A proposta de TAC ora apresentada é decorrente de vários anos de tratativas e tentativas desta ANTT de exigir da Concessionária que desse cumprimento integral às obrigações assumidas quando da assinatura do contrato de concessão no ano de 2014.

Como se pode observar das várias manifestações técnicas contidas nos autos do processo nº 50500.331355/2017-31, instaurado para “permitir a composição de um retrato da conjuntura” do contrato, desde a assunção do trecho rodoviário em questão, **a Concessionária não tem conseguido atender de modo satisfatório os parâmetros de desempenho previstos no PER e, tampouco, executar as obras às quais se comprometeu.**

O Parecer Técnico nº 64/2017/GEFOR/SUINF, de 29 de março de 2017, já reverberava a ocorrência de diversos inadimplementos contratuais pela inexecução de obras e serviços. Vejamos:

Pelo exposto neste Parecer Técnico, fica evidenciado inadimplemento contratual por parte da concessionária CRO em diversas situações em que foram constatadas inexecuções de obras e serviços. Além disso, apesar da atuação permanente da fiscalização da SUINF, subsidiada pelos instrumentos regulatórios vigentes, além da aplicação das

penalidades cabíveis (Termos de Registros de Ocorrência e Autos de Infração lavrados), não tem sido observada mudança de postura da concessionária no sentido de providenciar as adequações às inconformidades apuradas, bem como executar os serviços e obras pendentes. Dessa forma, propõe-se encaminhar o presente Parecer para ciência da SUINF e providências posteriores que se julguem necessárias.

Em minucioso relatório de vistoria realizado em agosto de 2017 a ANTT constatou que a Concessionária estava agindo de modo pontual, antes das fiscalizações, em clara tentativa de ludibriar a Agência, como se vê da conclusão do referido relatório, *in verbis*:

Relatório de Vistoria – BR-163/MT

Agosto de 2017

(...)

Um problema recorrente é a falta de ações de conservação nas marginais. É visível os problemas de acúmulo de material, sinalização, pavimento, entre outros. Essa é uma situação verificada pela fiscalização desde o início de concessão, que tem atuado na emissão de TROs e AIs, além de notificações pertinentes a monitorações, mas a atuação da CRO tem-se restringido a correção de problemas identificados pela fiscalização e ações pontuais na proximidade da realização de monitoração. E nas monitorações de pavimento das marginais, há muitos segmentos homogêneos que não atendem os parâmetros de desempenho, que já gerou a emissão de autos de infração na análise da monitoração de 2º ano de concessão, sujeito a multa moratória, sem ações corretivas da CRO. Quanto a obras de ampliação de capacidade, não houve a retomada das obras. Da mesma forma que as obras previstas na Frente de Serviços Operacionais, sem evolução em relação a situação do final do 3º ano de concessão.

Em outra manifestação técnica, através do Memorando 99/2018/GEFOR/SUINF (fls. 262), foi informada a existência de diversas infrações a partir do ano de 2016¹, sendo 08 (oito) por inconformidades no pavimento, conforme abaixo transcrito:

(...)

13. A respeito das multas emitidas, a CRO recebeu, em 2016 e 2017, 22 Autos de Infração, sendo 08 relacionados a inconformidades no pavimento; 02 relacionados a sinalização; 01 relacionado a elementos de proteção e segurança; 01 a obras-de-arte especiais; 03 relacionados a faixa de domínio e 04 relacionados a demais assuntos abordados no Contrato de Concessão e normativos vigentes.

14. A CRO recebeu 31 Autos de Infração, conforme explanado abaixo:

- 10 estão em análise de recurso.
- 12 estão em fase de elaboração de decisão.
- 09 estão sendo analisados na ANTT.

15. Destacamos que as ações da fiscalização de campo deram origem a seguinte distribuição de emissão de Termos de Registro de Ocorrência em função de cada ano: 2015 foram emitidos 234 TRO, 2016 foram emitidos 380 TRO e 2017 foram emitidos 468 TRO, perfazendo um total de 1082 TRO ao longo da Concessão.

16. Dos referidos TRO foram emitidos 27 Autos de Infração aplicados pela fiscalização de campo, indicando altíssimo índice de atendimento tempestivo de TRO pela CRO.

Embora haja a afirmação quanto ao alto índice de cumprimento de TROs, resta evidente que a Concessionária, desde o início da relação obrigacional, não conseguia se desincumbir a contento de seus encargos.

Aliás, nesta quadra, o memorando nº 72/2017/GEROR/SUINF, relatou em sua conclusão que a Concessionária apresentava “nos últimos dois anos uma piora em suas condições de liquidez e solvência” o que comprometia sua saúde financeira. Vejamos:

Ante o exposto, conclui-se que a CRO tem vivenciado nos últimos dois anos uma piora em suas condições de liquidez e solvência, restando comprometida sua capacidade de pagamento a curto e longo prazos, com o consequente aumento do risco de descontinuidade de suas operações. Ademais, nesta GEROR está em curso o processo de fiscalização econômico-financeira da concessionária, com previsão de conclusão até maio de 2017

A Nota Técnica 39/2018/GEROR/SUINF (fls. 267), de 16 de fevereiro de 2018, também indicou a piora na saúde financeira da CRO alertando para o “aumento do risco de descontinuidade” das operações, conforme abaixo:

(...)

Por fim, a análise efetuada expõe as considerações da Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico e Financeiro (CODEF) em face 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. Todavia, os novos marcos legais trazidos pela Medida Provisória nº 800, de 18/09/17, e Portaria MTPAC nº 945, de 16/11/17, podem auferir novo fôlego ao projeto reprogramado, possibilitando o equacionamento das condições econômico-financeiras da SPE.

(destaque nosso)

Como se vê em menos de 03 (três) anos do início do contrato de concessão a contratada já apresentava dificuldades em sua capacidade de pagamento a curto e longo prazos a ponto de comprometer a continuidade da operação do trecho rodoviário concedido.

Instada nestes autos a apresentar uma proposta de saneamento das diversas irregularidades apontadas, a CRO apresentou uma proposta de revisão quinquenal que acabou por culminar no encerramento do processo e na abertura dos autos nº 50501.360831/2018-01 onde, ao final, restou indeferida a proposta de revisão quinquenal, conforme decisão de 01/11/2019 (1799330).

Intimada para readequar a proposta de revisão quinquenal a CRO ficou-se inerte e não readequou seu pedido, nos termos determinados pela Agência.

Concomitantemente a estes autos da revisão quinquenal, já estava em curso o processo administrativo nº 50500.321614/2019-88 com o objetivo de verificar as obrigações contratuais e os eventuais descumprimentos ocorridos nos últimos 5 anos em relação à CRO e que pudessem se enquadrar nas disposições da Lei nº 8.987/95.

Após os levantamentos realizados pelas diversas áreas desta SUROD a Diretoria da ANTT aprovou a Deliberação nº 105, de 23 de março de 2021, concedendo prazo de 30 (trinta) dias para a apresentação de plano de trabalho contemplando as obrigações e os prazos indicados para a correção dos descumprimentos contratuais, sob pena de instauração de processo administrativo ordinário de caducidade.

Esse é o breve e sintético relato que entendemos necessário à mínima compreensão dos eventos que culminaram na apresentação da proposta de TAC ora em exame.

2. DA ANÁLISE PRELIMINAR SOBRE A ADMISSIBILIDADE DA PROPOSTA

Em que pesem as razões já lançadas no despacho (5911584), temos que é válido o registro de algumas impressões acerca dos requisitos de admissibilidade da proposta em comento.

Como previsto no regulamento próprio da Agência² o TAC “(...) terá por objeto a correção de descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares, pelo Agente Regulado”

Quando os descumprimentos de obrigações contratuais ou regulamentares pelo Agente Regulado já tenham sido corrigidos ou tenham exauridos seus efeitos, o objeto do TAC será a compensação dos efeitos do descumprimento, por meio da execução de obrigações não previstas originalmente no instrumento de outorga.

Aqui se distingue o que se convencionou denominar em ajustes de conduta anteriores a Resolução 5.823/2018 e também na Portaria 24/2021/SUROD de (I) **TAC – PLANO DE AÇÃO** e (II) **TAC-MULTAS**.

A situação ora versada, todavia, retrata uma figura jurídica não prevista nos regramentos da Agência.

Isto porque a proponente pretende corrigir descumprimentos de obrigações contratuais, legais ou regulamentares (TAC – Plano de ação) e, no que tange ao passivo regulatório, ou seja, os valores relativos às multas

aplicadas pela ANTT, pretende promover seu pagamento através de desconto a ser implementado diretamente na tarifa de pedágio, conforme previsão da cláusula 20.14 do Contrato de Concessão. Vejamos:

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

Apesar de não termos na proposta apresentada a caracterização clara do chamado TAC – Multas, temos que a situação, em um juízo preliminar de admissibilidade, pode ser enquadrada como tal, posto que as obrigações cujos efeitos já se exauriram com a aplicação da multa, serão compensadas em benefício direto ao usuário da rodovia, conforme permissivo contratual já mencionado, bem como pelo disposto no art. 11, §1º da Resolução nº 5.823/2018, *in verbis*:

Art. 11. O TAC conterà, sem prejuízo de outras cláusulas específicas a cada ajuste:

...

§1º Na hipótese do art. 1º, §3º, o Agente Regulado comprometer-se-á a executar obrigações não previstas originalmente nos instrumentos de outorga, em montante equivalente ao valor de referência, ou, ainda, alternativa ou cumulativamente, a cumpri-las na forma de redução, desconto, crédito ou gratuidade em tarifas, conforme o caso.

Assim, ao contrário dos TAC – Multas firmados no passado, onde o passivo regulatório foi convertido em obras não previstas originalmente no contrato, neste caso a compensação se daria mediante desconto diretamente na tarifa de pedágio o que, em princípio, parece aderente ao disposto no art. 11, §1º da Resolução nº 5.823/2018.

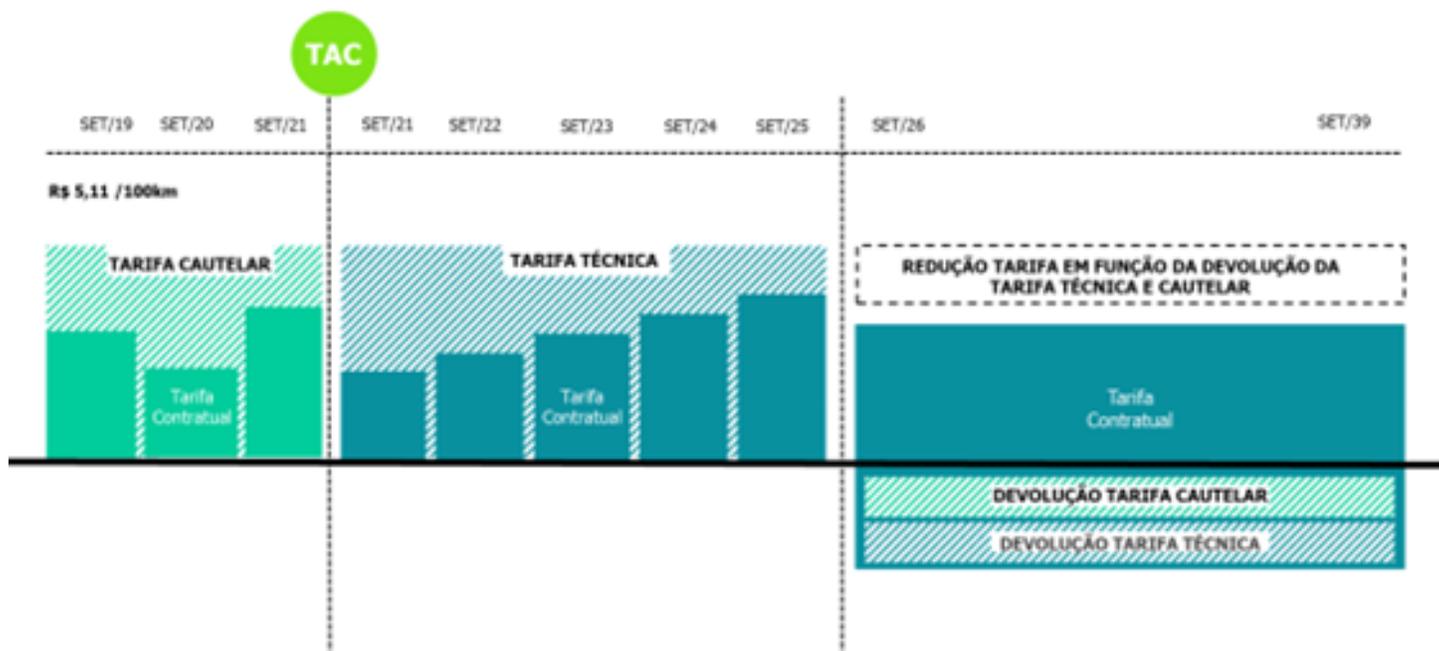
Necessário, portanto, que **a proponente adeque sua proposta para que passe a constar que a solução para o passivo regulatório (multas) seja encaminhada por meio do TAC Multas e não dentro do TAC Plano de Ação.**

Feita a ressalva acima, convém apontar outra preocupação desta CIPRO que diz respeito ao mérito da proposta da Concessionária.

De acordo com as razões constantes do Item k), embora a proposta relativa ao passivo regulatório seja de reversão à modicidade tarifária dos valores de multas acumuladas, a Concessionária não pretende que essa reversão seja aplicada de imediato.

Em outras palavras, a Concessionária se propõe ao "pagamento" das multas, mediante abatimento diretamente na tarifa de pedágio, porém esse desconto seria efetivado a partir de 2026 e escalonado até o ano de 2039, conforme se vê da ilustração abaixo extraída da página 54 da proposta de TAC:

VALOR REAL (SEM IRT)



Portanto, salvo melhor juízo, não se está diante de uma proposição pura de TAC, ao menos diante do que preveem as regras da Agência, mas sim de **uma tentativa de parcelamento** com início de pagamento (abatimento na tarifa de pedágio) no ano de 2026, para que não haja oscilação tarifária ou, como nas palavras da proponente, para que seja mantido o "(...) patamar tarifário adequado ao longo do período de execução da presente proposta de TAC." Cabe registrar que a realização de parcelamento recebeu tratamento próprio no âmbito da Agência, por meio da Resolução nº 5.830, de 10 de outubro de 2018, que dispõe sobre o parcelamento de débitos não inscritos em Dívida Ativa, oriundos de multas aplicadas pela ANTT em razão do exercício do seu poder de polícia.

Neste passo, também parece oportuna a consulta à PFANTT acerca de tal possibilidade diante das disposições contratuais e regulamentares incidentes na espécie, principalmente em razão das disposições da Resolução nº 5.823/2018 e da Resolução nº 5.830/2018. Como se trata de uma iniciativa da Concessionária no sentido de quitar o seu passivo, convém, a nosso sentir, que seja apontada a melhor forma de o fazer.

Acerca do prazo de execução das obrigações no âmbito do TAC, ressalte-se a Resolução ANTT nº 5.823, de 2018:

Art. 11. O TAC conterá, sem prejuízo de outras cláusulas específicas a cada ajuste:

(...)

§2º O processo de definição das obrigações a que se refere o inciso II, na hipótese do art. 1º, §3º, deve considerar os custos envolvidos com manutenção, conservação, monitoramento ou quaisquer obrigações indiretas, cujo cumprimento se prolongue por período superior ao da vigência do TAC, observado os requisitos apontados no art. 8º.

§3º O cronograma de execução a que se refere o inciso III será estabelecido considerando as particularidades do caso, não devendo ultrapassar o prazo máximo de quatro anos, podendo ser prorrogado proporcionalmente ao evento que deu causa ao atraso desde que não tenha decorrido de culpa do Agente Regulado, por decisão da Diretoria Colegiada da ANTT.

(...)

Art. 16. Considera-se caracterizado o descumprimento parcial quando o Agente Regulado não executar alguma das obrigações estabelecidas no TAC no tempo, no lugar e na forma convencionados no ajuste.

(...)

§4º Aceitas as justificativas, a Superintendência competente promoverá as adequações necessárias no cronograma de execução, proporcionalmente ao evento que deu causa ao descumprimento parcial e, caso o cronograma alterado

ultrapasse o prazo de conclusão estabelecido no TAC, caberá à Diretoria Colegiada decidir sobre a proposta de extensão do prazo do Termo de Ajustamento de Conduta, observado o disposto no art. 11, §3º.

Embora nos pareça que tenha sido balizado pelo normativo supra o prazo de quatro anos para a execução das obrigações delimitadas no TAC, há que ressaltar o contido no âmbito do processo nº 50500.321614/2019-88, que trata da Avaliação das Obrigações Contratuais previstas no Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 003/2013 - CRO.

No âmbito do referido processo, são verificados eventuais descumprimentos obrigacionais ocorridos, especialmente em relação às infrações que se enquadram no art. 38, § 1º, da Lei nº 8.987/1995, com os prazos necessários para as correções pela Concessionária.

Como pode ser observado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR (4112261), a GEFIR/SUROD considerou a proposta de prazo razoável limite para execução das obras como sendo de um período de 05 (cinco) anos, considerando a quantidade significativa de obras e correções a serem realizadas.

Nesse sentido, ponderamos se, caso seja verificado que são necessários **05 (cinco) anos** para a execução das obrigações que fazem parte das tratativas para composição de um TAC Plano de Ação e, ainda, que a celebração do acordo, no contexto, é a ação que melhor atende ao interesse público, em detrimento de outras alternativas, tal como a caducidade, poderia a Agência extrapolar o prazo de 04 (quatro) anos, por mais 01 (um) ano, e firmar um TAC cujo cronograma para execução das obrigações se estenda por até cinco anos.

Ademais, há dúvidas se o prazo para execução das obrigações do TAC Plano de Ação começa a fluir necessariamente com celebração do TAC ou se tal prazo poderá ser descolado, de modo que o cronograma comece a fluir conforme previsão de data posterior ao da celebração, respeitando-se o prazo limite de quatro ou cinco anos, a depender da ponderação anterior, para a execução das obrigações.

Sobre a manutenção do patamar tarifário, tem-se, na Portaria SUROD nº 24, de 2021, o seguinte:

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:

I - na primeira revisão ordinária subsequente à sua assinatura; e

II - na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao seu cumprimento.

§ 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.

§ 2º Na revisão de que trata o inciso II do caput, o impacto econômico-financeiro decorrente das eventuais inexecuções verificadas será apurado:

I - diretamente no respectivo fluxo de caixa das obras e serviços, para as concessões com fluxo de caixa fundado no plano de negócios; ou

II - pelo Fator D, apurado em periodicidades anuais conforme previsão contratual, para as concessões que não utilizem plano de negócios.

§ 3º Na hipótese do inciso II do § 2º, a reversão à modicidade tarifária do impacto acumulado do Fator D será feita mediante aplicação de Fator C, nos termos do art.5º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

Pelo disposto na Portaria, é possível compreender que 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 TAC (art. 25, §1º). Além disso, o impacto acumulado decorrente do Fator D será revertido à modicidade tarifária a partir da primeira revisão tarifária subsequente à conclusão do TAC, via Fator C (art. 25, §2º, "II" e §3º).

No entanto, especificamente no que tange à revisão tarifária referida no inciso "I", ao art. 25 citado acima, realizada no momento subsequente à assinatura do TAC, compreende-se que seria oportuno, no caso concreto, ponderar o volume de obras e o período de execução necessários para correção dos inadimplementos apontados no processo nº 50500.321614/2019-88 e, ainda, a viabilidade econômico-financeira e a financiabilidade do projeto no âmbito de um TAC Plano de Ação.

Nesse sentido, é relevante mencionar que a Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.926/2021, prevê no seu art. 6º-A que *"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”.

Além disso, o Contrato de Concessão da BR163/MT estabelece no Item 1.3.9 do Anexo 6 que o Fator C é o método de reequilíbrio contratual aplicável na hipótese de *“saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a tarifa de pedágio”*. Já a Resolução ANTT nº 5.850/2019 prevê que perdas ou ganhos de receitas serão integralmente reequilibradas no Fator C (art. 5º, §1º). Por fim, o Contrato prevê, no Anexo 6, Item 2.3, que *“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”*.

Destaque-se que, com fundamento no citado art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675/2004, e também por meio da Resolução n. 5.926/2021 (arts. 4º, III e IV; 7º, §2º), para o caso de relicitação de contratos de concessão de infraestrutura rodoviária a ANTT já compreendeu como juridicamente possível a manutenção da tarifa vigente ou a fixação de uma tarifa em patamar superior, mediante negociação entre as partes, até a conclusão do processo de relicitação, momento em que a receita tarifária arrecada a maior, oriunda da diferença entre a tarifa de pedágio e a tarifa calculada, será deduzida da indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis não amortizados ou depreciados.

Neste passo, também há dúvida se é juridicamente possível, no âmbito de um TAC Plano de Ação, a exemplo do que já ocorre nos processos de relicitação desta Agência, que seja estabelecida na celebração do TAC e mantida tarifa ao longo da execução do TAC, que assegure patamar tarifário mínimo necessário à execução das obras previstas no ajuste, com objetivo de manter a viabilidade econômico-financeira do projeto, sua financiabilidade e evitar expressivas oscilações tarifárias, 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 de seu cumprimento pela Diretoria Colegiada da ANTT, via Fator C (conforme o Anexo 6 do Contrato), sem que, contudo, sejam afastadas as competências fiscalizatórias e regulatórias da ANTT.

Ademais, sobre a possibilidade de suspensão da aplicação do Fator D ao longo do período de execução das obras previstas no TAC, oportuno considerar o que prevê o citado art. 6º-A da Resolução ANTT nº 5.926/2021 e o art. 25 da Portaria nº 24/2021, que estabelece que *“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”*.

Outro ponto de destaque e necessário questionamento refere-se à fraude em relatórios de monitoração apontada pela própria Concessionária.

A dúvida que se tem é se tal espécie de infração que pode fazer parte do objeto do TAC.

No âmbito de proposição de TAC de que trata o processo nº 50500.430990/2019-62, a CRO, mediante o Ofício nº 2.799/2019 (2349216), já havia pleiteado a realização de um TAC cujo objeto trataria de descumprimento contratual relacionado à prestação de informações incorretas nos relatórios de monitoração dos anos de 2016, 2017 e 2018, noticiadas conforme o processo nº 50500.347783/2019-48 (ofício da Odebretcht Rodovias à ANTT, citado no documento SEI 2349216, pelo qual teria sido encaminhada à Agência a notícia de irregularidades cometidas por funcionários na execução de obrigações do Contrato de Concessão).

Assim, sobre a especificidade do tema, entendemos pertinente verificar se as infrações tratadas naquela proposta de TAC e que à época foram rejeitadas pela CIPRO/SUROD, poderiam ser objeto desta nova proposta de ajuste que, como se observa, tem um alcance evidentemente mais amplo.

Ademais, no âmbito investigativo, estimulando comportamentos contributivos, como a autodenúncia, tem-se, em especial, as atenuantes no âmbito da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, que assim dispõe:

Art. 67. Para efeitos de aplicação de penalidades serão sempre consideradas as circunstâncias agravantes ou atenuantes, inclusive os antecedentes e a reincidência, atentando-se, especialmente, para a natureza e a gravidade da infração, para os danos resultantes para os serviços e para os usuários e para a vantagem auferida pelo infrator.

§1º São circunstâncias atenuantes, dentre outras:

I - a confissão da autoria da infração;

II - a adoção, voluntariamente, de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, ou para reparar, antes da decisão do processo ou de determinação da autoridade competente, os efeitos da infração;

Nesta senda, considerando-se a natureza da infração apontada, necessário o esclarecimento por parte da PFANTT acerca dos limites da competência da Agência para firmar TAC que tenha no seu objeto infrações relacionadas à prestação de informações incorretas nos relatórios de monitoração dos anos de 2016, 2017 e 2018, referentes aos parâmetros de desempenho de pavimento.

Em sendo possível, recai dúvida, ainda, sobre a possibilidade de pactuar o pagamento da diferença entre o valor adulterado e o valor real, somado às penalidades cabíveis em abstrato, com a atenuante da autodenúncia.

De outro giro, passando aos requisitos contidos na referida resolução, mister enfrentar alguns pontos para o correto avanço processual.

O art. 4º da Resolução nº 5.823/2018 fixa as hipóteses em que não será admitido o TAC. Dentre os 04 (quatro) incisos, 02 (dois) são importantes ao caso em comento. Vejamos:

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

...

III - quando não restar comprovado interesse público na celebração do TAC; e

IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

Como visto, para se aceitar uma proposta de TAC há que restar comprovado o interesse público.

Para Gasparini³, interesse público "é o interesse do todo social, da comunidade considerada por inteiro." O mesmo autor cita o Prof. Celso Antônio Bandeira de Mello para quem interesse público é o "pertinente à sociedade como um todo".

Villela Souto⁴, após discorrer sobre a necessidade de se "repensar" o princípio da supremacia do interesse público sobre o particular, esclarece que:

O que se propõe é que, pela via do consenso e da participação, o interesse geral possa ser negociado, aí ocupando relevante papel o agente regulador, seja na função normativa, executiva ou judicante, posto que, em qualquer delas, estará atuando no âmbito da ponderação.

Isso legitima, ainda, a tutela de interesses setoriais, os quais, ainda que não representem a vontade da política da maioria que elege determinado programa, atende a valores relevantes para o desenvolvimento de cada um dos segmentos e subsistema da sociedade.

Nesta linha de raciocínio, parece evidente que se determinado trecho rodoviário foi incluído em projeto de concessão e esta concessão vem a se tornar realidade, havia, na origem, um interesse público a clamar pela melhoria da rodovia e todos os benefícios advindos de um projeto deste jaez.

Nada obstante, diante das condicionantes apresentadas pela proponente, faz-se necessária a realização de uma análise de impacto regulatório (AIR) onde se possa averiguar as possibilidades e, dentre as possíveis e aplicáveis à espécie, qual delas melhor atenderia ao interesse da sociedade como um todo.

Também se faz necessária a realização de processo de participação e controle social⁵ para ouvir os representantes locais, usuários, moradores e todo o conjunto de cidadãos que se utilizam da rodovia ou dela se beneficiam direta ou indiretamente.

Quanto ao inciso IV acima transcrito, temos que os processos administrativos sancionadores que já contiverem decisão definitiva não poderão compor eventual ajuste de conduta a ser formalizado. Nada obstante, considerando a amplitude da proposta apresentada, e que a proponente pretende o encerramento de 144 processos

(item 103 do petítório), onde estariam incluídos processos já transitados em julgado, há dúvidas acerca da possibilidade de, sem qualquer desconto sobre o valor de referência, os valores das multas já transitadas em julgado sejam objeto de desconto imediato na tarifa.

Assim, também com relação a este ponto, faz-se necessária consulta à PFANTT para que esclareça sobre a legalidade do ajuste nestes termos, ante o contido no item IV do art. 4º supracitado.

3. DA ANÁLISE PRELIMINAR QUANTO AO PASSIVO DE PENALIDADES

A proponente apresentou planilha (5905909) contendo 167 (cento e sessenta e sete) processos administrativos simplificados para apuração de irregularidades verificadas pela fiscalização da ANTT, resumidos no quadro abaixo:

Data base:					
31/03/2021					
Passivo Regulatório	Quantidade de PAS	Em defesa prévia	Em recurso	Julgado	Arquivado
Seção - Da penalidade	144	526.455.321,33	39.238.094,89	6.301.774,44	57.464.800,00
Princípio da continuidade delitiva ¹	128	0,00	0,00	N/A	N/A
Teto máximo ²	128	-215.232.788,00	0,00	N/A	N/A
Atenuantes ³	128	-93.366.760,00	-11.771.428,47	N/A	N/A
Seção - Da decisão	128	217.855.773,33	27.466.666,42	N/A	N/A
Desconto (30%) ⁴	128	-65.356.732,00	0,00	N/A	N/A
Saldo em aberto (tarifa vigente)	128	152.499.041,33	27.466.666,42	N/A	N/A
Saldo total em aberto (tarifa vigente)		R\$ 179.965.707,76			

Legendas:

(1) Princípio da continuidade delitiva - Parecer Técnico nº 96/2016/GEFOR/SUINF

(2) Lei 10.233, 3 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\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais);

(3) Resolução ANTT nº 3.083/2016 - art. 67;

(4) Resolução ANTT nº 3.083/2016 - art. 86;

Entendemos que o momento processual - de admissibilidade da proposta - não é adequado à análise pormenorizada de cada processo administrativo indicado pela proponente.

Caso seja admitida a proposição, far-se-á a detida análise do rol de processos apresentados, bem como dos valores apontados como referência pela proponente.

Insta se analisar, por ora, se é possível ou não a inclusão de tais processos (conforme exposto no tópico anterior), bem como se os descontos e abatimentos sugeridos na proposta são pertinentes e possíveis à espécie.

Como exposto alhures, a proposta de inclusão dos valores das penalidades aplicadas pela ANTT no âmbito do TAC Plano de Ação deve ser revista pela proponente. Nesta quadra, não seria **possível, em tese, a incidência dos descontos/abatimentos sugeridos sob as rubricas da (I) continuidade delitiva, das (II) condições atenuantes previstas no art. 67 e do (III) desconto de 30% (trinta por cento) aludido pelo art. 86, ambos da Resolução nº 5.083/16.**

Isto porque, conforme previsto na Portaria nº 24/2021/SUOD, os descontos aplicáveis à modalidade de TAC Multas são da ordem de 30%, 15% ou 5% (de acordo com a fase do processo de penalidade) ou então o desconto global de 40%, previsto no §1º. Vejamos:

Art. 13. No TAC Multas, será proposto desconto de:

I - 30% (trinta por cento) para as penalidades nos processos em tramitação ainda desprovidas de decisão em primeira instância;

II - 15% (quinze por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para segunda instância;

III - 5% (cinco por cento) para as penalidades nos processos em tramitação com recurso para Diretoria Colegiada, quando couber.

§ 1º Alternativamente aos descontos previstos no caput, **será proposto desconto global de 40% (quarenta por cento) caso o termo de ajustamento de conduta abranja a totalidade de processos administrativos sancionadores não transitados em julgado na esfera administrativa em face da concessionária, sem que esta pretenda discutir o cabimento ou a procedência de qualquer penalidade aplicada.**

(destaque nosso)

Pela leitura da proposta apresentada, temos que a situação ora versada se enquadraria na hipótese do §1º (desconto global), uma vez que a proponente pretende que o ajuste abarque a totalidade dos processos administrativos sancionadores em curso.

De toda sorte, deve a Concessionária realizar a sua opção.

Se não houver o revestimento próprio de TAC, como já introduzido em tópico anterior, os processos seriam julgados de acordo com os ditames da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016. Assim, haveria a possibilidade incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes, conforme o art. 67. Poderia incidir, outrossim, desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa, na hipótese de pagamento antecipado, conforme o art. 86. Caberia, ademais, a aplicação do princípio da continuidade delitiva a depender do caso concreto.

Se de fato estivermos diante de um TAC Multas, há que definir se se pretende o desconto global de 40%, sem análise de continuidade delitiva, considerando que o art. 13, § 1º, da Portaria nº 24/2021/SUROD condiciona tal desconto à não discussão do cabimento ou a procedência de qualquer penalidade aplicada, ou individual de 15% a 30%, hipótese em que a continuidade delitiva será analisada. De qualquer forma, conforme o art. 13, §2º, do referido normativo, os descontos não poderão ser cumulados com qualquer outro desconto previsto no contrato de concessão ou na regulamentação da ANTT.

A análise preliminar da planilha apresentada demonstra que os valores das penalidades foram divididos em 03 (três) colunas, a saber: "Valor R\$ (sem teto)"; "Princípio da Continuidade Delitiva"; e "Valor R\$ (com teto)". Apenas a título de exercício, segue a simulação considerando a planilha apresentada pela Concessionária que, ressaltamos, tem como marco final o dia 31 de março de 2021.

O somatório dos valores relativos aos processos nas fases de "defesa prévia" e "recurso", constante da coluna "Valor R\$ (sem teto)" é de **R\$565.693.416,22.**

O somatório dos valores relativos aos processos nas fases de "defesa prévia" e "recurso", constante da coluna "Princípio da Continuidade Delitiva" é de **R\$565.693.416,22.**

Já o somatório dos valores relativos aos processos nas fases de "defesa prévia" e "recurso", constante da coluna "Valor R\$ (com teto)" é de **R\$350.460.628,22.**

Para a primeira e segunda hipótese, a aplicação do desconto global de 40% reduziria o valor total para **R\$339.416.049,73.**

Para a terceira hipótese, a aplicação do desconto global de 40% reduziria o valor total para **R\$210.276.376,93.**

Logo, considerando que a proponente entende que o saldo em aberto é de **R\$179.965.707,76**, há uma diferença de valores de **R\$30.310.669,17.**

Assim, considerando as questões de financiabilidade do projeto de readequação do contrato, tantas vezes reiterada pela Concessionária em reuniões com esta SUROD, sugerimos que a proponente seja instada a se manifestar acerca da necessidade de adequação da proposta para que o ajuste do passivo regulatório (multas) seja tratado no

âmbito de um TAC Multas e, considerando as possibilidade de desconto previstas na Portaria nº 24/2021, adequo os valores para posterior análise desta CIPRO, bem como **esclareça se a opção será pelo desconto individualizado ou global**.

Quanto a limitação de valores ao teto legal do art. 78-F da Lei nº 10.233/2001⁶ (R\$10.000.000,00), entendemos que se trata de norma de necessária observância e que a limitação será aplicada de ofício.

Com relação à proposição de concessão de atenuantes, conforme já utilizado por esta Agência em outros termos de ajustamento de conduta firmados no passado, exemplificado pela proponente através dos autos do processo nº 50515.039711/2014-56, entendemos, em juízo preliminar, que pode ser analisada a viabilidade jurídica de concessão de outros descontos, além daqueles previstos na Portaria nº 24/2021/SUROD, mesmo porque, conforme previsão contida na Resolução nº 5.845/2019, as penalidades são consideradas direitos patrimoniais disponíveis. Vejamos:

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

...

III - penalidades contratuais e seu cálculo, bem como controvérsias advindas da execução de garantias;

...

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

Nada obstante, a hipótese deverá ser sopesada pela Diretoria Colegiada e avaliada pela Procuradoria Federal.

Isto porque, conforme assentado pela PFANTT no Parecer nº 1.987-3.4.1/2014/PF-ANTT/PGF/AGU, acostado aos autos do processo nº 50515.039711/2014-56, a concessão de descontos para fins de tornar atrativa a realização do TAC não pode se convolar em "perdão de multas", como se vê, *in verbis*:

(...)

24. Quanto ao valor do desconto a ser deferido a concessionária, muito embora seja urna questão afeta a discricionariedade administrativa, deve-se sopesar o seguinte: o desconto não pode ser tão baixo que a assinatura do TAC não seja atrativa para a concessionária, nem tão alto que se confunda com o perdão das multas, urna verdadeira impunidade para a infratora.

De outro vértice, conforme exposto no item 2, a proponente pretende "pagar" os valores das multas aplicadas mediante desconto diretamente na tarifa.

Em princípio, como aparentemente não há obras necessárias ao bom funcionamento do lote rodoviário em questão, além das já previstas no PER e que compõe a proposta da Concessionária, temos que a medida, em tese, vem ao encontro dos interesses do usuário e atende ao princípio da modicidade tarifária previsto na Lei nº 8.987/95.

Entretanto, há fundadas dúvidas acerca da forma proposta, uma vez que o usuário somente seria "beneficiado" com a redução da tarifa a partir do ano de 2026 e a devolução dos valores de multas se estenderia até o ano de 2039.

Malgrado a tarifa de pedágio atual cobrada na praça de pedágio seja relativamente baixa quando comparadas a outras Concessões do PROCROFE, há que se perquirir se a proposta, na forma como está, atende ao interesse público. Inclusive, para tanto, pertinente que a Concessionária apresente estimativa, em valor monetário, do quantum da redução tarifária na praça de pedágio. Inclusive, para tanto, a título de sugestão, seria pertinente, se possível, que a Concessionária apresentasse estimativa, em valor monetário, do quantum que a pretendida conversão dos valores relativos às multas aplicadas pela ANTT em desconto a ser implementado diretamente na tarifa de pedágio significaria em valores na praça de pedágio. Ou seja, qual seria o valor real que seria decrescido do valor da tarifa de pedágio, mediante a proposta. Seria interessante, se assim for possível, que esse aspecto seja considerado na análise de impacto regulatório a ser realizada pela Agência e levado ao processo de participação e controle social, de modo que os interessados tenham conhecimento desse efeito prático.

Convém destacar também que na relação de processos apresentada, constam processos já transitados em julgado na esfera administrativa. Um deles já se encontra quitado e outros são objeto de parcelamento ou discussão judicial, como se afere da relação abaixo:

PAS	STATUS
50520.003868/2015-55	Judicializado
50500.075753/2016-81	Judicializado
50520.005441/2016-72	Parcelado
50500.040548/2016-03	Judicializado
50500.258939/2016-74	Parcelado
50500.258948/2016-65	Judicializado
50520.026863/2016-81	Parcelado
50520.036974/2016-04	Quitado

Estes processos, por já estarem transitados em julgado na esfera administrativa, não podem compor o TAC. No entanto, como o TAC é um ajuste bilateral, é desejável que a proponente manifeste a intenção de solucionar os processos que se encontram judicializados, com a quitação dos débitos mediante pagamento ou reversão imediata à modicidade tarifária.

Outro ponto que merece atenção é a questão da correção de tais valores. Ao que parece a proponente assente com a correção dos valores pelo IRT e pelo WACC, conforme exposto em tratativas anteriores. Todavia, esta forma de correção não foi exposta no tópico relativo j) da proposição que trata do passivo regulatório (multas). Neste ponto, sugere-se a emenda da proposta para que seja aclarada a forma de correção também com relação ao passivo regulatório (multas).

4. DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS E DA PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

A proposta de TAC ora em análise deixa claro que a Concessionária não desistirá das teses levadas ao Tribunal Arbitral onde requer a condenação da ANTT e da União na recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Dada a reiteração da premissa acima em diversos pontos da proposta, necessária uma reflexão sobre a amplitude do acordo a ser firmado e o real interesse público.

Diz-se isso, pois, caso a ANTT entenda pela existência dos requisitos técnicos/legais para a confecção do TAC, e mantida a premissa acima citada, a CRO poderá, caso seja julgada procedente a lide arbitral, impor à ANTT que promova o aumento da tarifa de pedágio para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Neste caso, em se verificando essa hipótese, estar-se-á em um cenário possivelmente benéfico para a Concessionária e aparentemente prejudicial aos interesses dos usuários, posto que as multas que serão devolvidas em forma de desconto na tarifa terão efetividade somente a partir de 2026 e concluídas em 2039.

O receio que se quer apontar é no sentido de que em sendo acatados os seus pedidos diante do Tribunal Arbitral a Concessionária poderá “anular” os efeitos da reversão das multas para a modicidade tarifária e, em um cenário ainda mais desfavorável ao usuário, impor à ANTT, eventualmente, a necessidade de ajuste (aumento) da tarifa de pedágio.

Assim, forçosa uma reflexão acerca das probabilidades de êxito da Concessionária na demanda arbitral, bem como acerca do atingimento do interesse público na espécie, caso se concretize a hipótese ora aventada.

Por isso, sugere-se à essa SUROD que, sem prejuízo da consulta futura à PFANTT acerca das questões aqui expostas, determine (1) a realização de estudos de impacto regulatório (AIR) para que sejam levantados os cenários e os possíveis desdobramentos em caso de procedência e de improcedência da lide arbitral, sem o que, acreditamos, não será plenamente subsidiada a tomada de decisão acerca da vantajosidade e do interesse público na celebração de acordo para ajuste de conduta e (2) realize processo de participação e controle social para ouvir os representantes locais, usuários, moradores e todo o conjunto de cidadãos que se utilizam da rodovia ou dela se beneficiam direta ou indiretamente.

Do exposto, e com as ressalvas acima, esta CIPRO opina pela admissibilidade da proposta de TAC, desde que na apresentação do instrumento sejam observadas as condicionantes abaixo:

I – as penalidades objeto de condenação transitada em julgado venham a ser objeto de quitação, mediante pagamento ou conversão à modicidade tarifária, de imediato no fluxo de caixa, sem incidência de qualquer desconto;

II – a concessionária renuncie à pretensão de discutir judicialmente ou em sede de arbitragem sobre o saldo devedor de multas cujo pagamento está sendo diluído no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC;

III – em caso de extinção antecipada do contrato, o saldo devedor de multas cujo pagamento está sendo diluído no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC seja objeto de desconto de eventual indenização devida à concessionária;

IV – sejam apresentadas todas as informações disponíveis solicitadas pela ANTT relativas à adulteração de relatórios de monitoração, anteriormente à celebração do TAC, para fixação dos descontos e penalidades no bojo do TAC, e, não sendo apresentadas as informações solicitadas, por qualquer razão, o parâmetro de desempenho correspondente será considerado integralmente descumprido;

V - seja formalizada pela Concessionária a escolha quanto ao tratamento do passivo regulatório (multas):

a) proposta de TAC Multas, nos termos do §1º do art. 11 da Resolução 5.823/2018, com a indicação da opção do desconto individualizado, hipótese em que será verificada possível incidência do princípio da continuidade delitiva, ou global, hipótese em que não será verificada possível incidência do princípio da continuidade delitiva, nos termos do art. 13 da Portaria nº 24/2021, sem possibilidade de cumulação com outros descontos previstos em outras regulamentações;

b) proposta de pagamento com análise processo a processo, de acordo com os ditames da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, com a possibilidade de incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes, conforme o art. 67, e desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa, na hipótese de pagamento antecipado, conforme o art. 86. Caberia, ademais, a aplicação do princípio da continuidade delitiva a depender do caso concreto.

VI - seja aclarada a questão da correção dos valores do passivo regulatório (multas), caso a proposta de TAC seja acatada pela ANTT.

Estas as considerações iniciais desta CIPRO acerca da proposta de TAC apresentada pela Concessionária.

(assinado eletronicamente)

Alexandre Souto

Coordenador de Instrução Processual

1 No ano seguinte ao início da cobrança de pedágio, o que demonstra o inadimplemento *ab initio* do contrato de concessão.

2 Resolução nº 5.823/2018

3 GASPARINI, Diógenes. **Direito administrativo**. 7. ed. rev. e atual - São Paulo: Saraiva, 2002. pág. 14

4 VILELLA SOUTO, Marcos Juruena. **Direito administrativo regulatório**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2005. pág. 191

5 Nos termos da Resolução 5.624, de 21 de dezembro de 2017.

6 Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais). [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\)](#)



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE ALVES SOUTO, Coordenador(a)**, em 29/04/2021, às 18:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6115359** e o código CRC **E9956CDD**.

Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

SEI nº 6115359

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

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



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

GEGEF

DESPACHO

Processo nº: 50500.027628/2021-22

Destinatário: SUROD

Assunto: Admissibilidade de proposta de termo de ajustamento de conduta apresentado pela Concessionária Rota do Oeste S.A (CRO)

Data: 23/04/2021

Trata-se de resposta ao Despacho SUROD 5911584, o qual solicita análise da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) apresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A (CRO), na forma do Ofício 3.698/2021 (SEI nº 5905904) e anexos, quanto ao atendimento aos requisitos constantes dos arts. 3º a 5º da Resolução nº 5.823/2018 (6151764) e também da Portaria SUROD nº 024/2021 (6151796). Os autos foram remetidos a esta GEGEF para análise quanto ao conceito da proposta sob a ótica econômico-financeira, que discorreremos a seguir.

O pilar central de sustentação financeira da proposta de TAC corresponde à manutenção do patamar tarifário, por meio de um conceito de "Tarifa Técnica", reajustada anualmente pelo IPCA, até a conclusão dos investimentos. Para composição da proposta de investimentos, a CRO considerou a expectativa de ingressos operacionais de pedágio, fundamentadas em projeções de demanda elaborada por empresas de consultoria, sendo que o volume de obras de ampliação de capacidade e frentes de serviços operacionais não executados (saldo do PER) foi reprogramado dentro do período de vigência do TAC.

A análise do cronograma de obras não cabe a esta GEGEF, entretanto, observa-se que a celebração do TAC tem como PREMISSA FUNDAMENTAL a manutenção do patamar tarifário ao longo da execução do cronograma da tarifa calculada no âmbito da 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, vigente por força de medida liminar judicial/arbitral (descrita a seguir), a qual suspendeu a imposição de descontos tarifários pela ANTT. Segundo a concessionária, o patamar tarifário mínimo é necessário para garantir a execução das obras e investimentos objeto do TAC, permitindo que a Tarifa Técnica assegure a viabilidade econômico-financeira do projeto, sua financiabilidade e evitando expressivas oscilações tarifárias.

A aplicação do conceito de "Tarifa Técnica" busca garantir que não haverá impactos negativos sobre a receita da concessão, por meio da alteração da Tarifa de Pedágio, para isso propõe:

- (a) sobrestamento da aplicação do Fator D durante a vigência do TAC;

(b) manutenção da TBP de FCM aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária - portanto, sem considerar, principalmente, os impactos na TBP da exclusão de parte dos investimentos relativos à manutenção do pavimento.

(c) pagamento das multas/resolução do passivo regulatório, via modicidade tarifária após a vigência do TAC;

(d) pagamento da receita tarifária adicional arrecadada, durante o período de vigência da medida judicial descontada via Fator C somente após a vigência do TAC; e

(e) pagamento da receita tarifária adicional arrecadada durante a execução do TAC, decorrente da Tarifa Técnica vigente durante o TAC descontada via Fator C somente após a vigência do TAC.

Portanto, a solução encontrada pela concessionária 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 superior à de reequilíbrio contratual e estritamente suficiente, segundo a concessionária, para a execução das obras e serviços previstos no Plano de Trabalho e no Contrato de Concessão, postergando-se eventuais descontos ou reduções tarifárias (caso sejam improcedentes os pleitos apresentados pela CRO na esfera arbitral) para após a execução do TAC.

E ainda, a proposta considera que, após a conclusão da execução do TAC, o saldo da Conta C (formado a partir dos efeitos econômicos e financeiros relativos aos eventos que foram postergados) deverá ser aplicado de forma diferida ao longo do restante da vigência contratual, em prol da manutenção da estabilidade e modicidade tarifária. Em outras palavras, a concessionária ressalta a necessidade de parcelamento do saldo da Conta C, após a conclusão da execução do TAC, de modo a evitar grandes oscilações tarifárias e também reduzir a necessidade de financiamento.

A análise dos aspectos econômico-financeiros envolve questões de ordem jurídica que, a nosso ver e conforme mencionado no citado Despacho SUROD, necessitam de manifestação da Procuradoria Federal junto a ANTT (PF-ANTT) para a condução do presente processo e a tomada de decisão quanto à admissibilidade do instrumento ora proposto. Nesse sentido, e considerando a proposta de TAC encaminhada pela concessionária, passa-se à formulação de quesitos à PF-ANTT:

(i) É juridicamente admissível a suspensão da aplicação do Fator D durante a vigência do Termo de Ajustamento de Conduta, na forma do art. 25, § 1º, da Portaria nº 024/2021/SUROD/ANTT?

(ii) É juridicamente admissível a suspensão dos efeitos financeiros fruto da reprogramação/exclusões dos valores de investimentos via fluxo de caixa, durante a vigência do TAC, na forma do art. 25, § 1º, da Portaria nº 024/2021/SUROD/ANTT?

Como é de conhecimento da ANTT, a CRO ajuizou Tutela Cautelar antecedente a Procedimento Arbitral com o objetivo de obstar que a Agência cominasse e exigisse penalidades 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. Em sede do Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, 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. 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.

Uma vez instaurada a arbitragem, o Tribunal Arbitral constituído, por meio da Ordem Processual nº 06 (em anexo), acolheu parcialmente o requerimento formulado pela ANTT, para restringir os efeitos da referida liminar, nos seguintes termos:

"544. Demonstrado o *fumus boni iuris* a propósito de oito dos treze pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão formulados pela Requerente, bem como o *periculum in mora* em caso de revogação da tutela de urgência concedida em 7 de agosto de 2019 pelo Poder Judiciário, o Tribunal Arbitral decide o seguinte:

- a. Fica mantida, **parcialmente**, a tutela de urgência concedida pelo Poder Judiciário, para 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;
- b. A presente tutela não constitui óbice a que a Requerida atue de acordo com sua competência regulatória, fiscalizadora e sancionadora, podendo dar andamento ou instaurar processos administrativos de fiscalização, imposição de descontos tarifários e penalidades em face da Requerente; e
- c. A eficácia de atos regulatórios, inclusive eventual declaração administrativa de caducidade, a que se refere a letra "b" deste dispositivo, se houver, permanecerá suspensa em relação aos eventos e pleitos submetidos ao presente procedimento arbitral enquanto perdurar a presente tutela e/ou até a prolação de Sentença Arbitral Final."

Desse modo, por meio do PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00003/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3403561), de 12/05/2020, os autos foram remetidos à SUROD (antiga SUINF) para cumprimento, com as seguintes orientações:

4. Assim, **remetam-se os autos à SUINF, para cumprimento da decisão**, no sentido de que não sejam aplicados à Concessionária Rota do Oeste S.A. descontos tarifários e penalidades, inclusive eventual declaração de caducidade, relacionados aos eventos discutidos na arbitragem, quais sejam: (i) aumento do limite de peso bruto por eixo; (ii) aumento do preço dos insumos asfálticos; (iii) alteração unilateral do plano de ataque; (iv) execução do PBA-I; (v) indenização pelos custos com desapropriações; (vi) não aceite de obras de duplicação referente ao Diamante 3, à ponte sobre o Rio Correntes e à duplicação entre o km 94,9 ao km 96,7; (vii) vícios ocultos referentes ao talude das alças de retorno do km 203 da BR-163/MT e da cabeceira norte da ponte sobre o Rio Correntes, localizado no km 0 da BR-163; (viii) incorreção da aplicação do Fator D sobre a área trincada; (ix) alteração das condições de financiamento; (x) inexecuções dos Contratos CREMA; (xi) atraso no início da arrecadação tarifária (xii) aplicação do Fator D sobre o FCM; (xiii) remoções de interferências.
5. Por outro lado, não há óbice ao exercício da competência regulatória da Agência, inclusive a possibilidade de aplicação de sanções e **promoção de revisões tarifárias referentes a demais itens não relacionados àqueles objeto de discussão na presente arbitragem**.

Assim, na proposta da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da TBP da concessionária, tratada no âmbito do processo nº 50500.047424/2020-27, procurou-se proceder a revisão em atendimento ao referido Parecer de Força Executória. Entretanto, as referidas revisões continuam sem aprovação por haver dúvida por parte do Diretor Davi Barreto, que foram direcionadas à PF-ANTT, sobre a possibilidade de aplicação do Fator D conforme verifica-se no Despacho DDB 6068208, de 14/04/2021.

Independentemente da conclusão sobre a abrangência da decisão do Tribunal Arbitral, 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. Portanto, a diferença da receita tarifária auferida pela CRO em função das referidas decisões judicial e arbitral e a efetivamente devida pela prestação do serviço deverá ser recomposta após a conclusão de sentença arbitral.

Nos termos propostos pela concessionária, os efeitos econômicos e financeiros da receita tarifária auferida a maior pela CRO, em razão das medidas liminar judicial/arbitral, deverão também ser incluídos no saldo de Fator C a ser considerado somente após a conclusão da execução do TAC, *"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 nº 675/2004"*. Ante o exposto, formulamos também o seguinte quesito:

(iii) Com fundamento no art. 6º-A da Resolução nº 675/2004 ou em outra norma, em caso de conclusão do procedimento arbitral durante a vigência do TAC, é juridicamente admissível a suspensão dos efeitos econômico-financeiros da receita tarifária auferida pela CRO em razão da medida liminar /judicial?

Conforme já mencionado, a concessionária propõe que o saldo da Conta C, formado a partir dos efeitos econômico-financeiros que ficarão suspensos durante a vigência do TAC, seja aplicado de forma diferida ao longo da vigência contratual após a conclusão do TAC, em prol da manutenção da estabilidade e modicidade tarifária. Assim, propomos o seguinte quesito:

(iv) Com fundamento no art. 6º-A da Resolução nº 675/2004 ou em outra norma, e ainda conforme item 2.3 do Anexo 6 do contrato de concessão, que estabelece a necessidade de parcelamento do saldo da conta C de modo a evitar grandes oscilações tarifárias, é juridicamente admissível o parcelamento de saldos credores e devedores da concessionária, com postergação do termo inicial após o prazo de vigência do TAC?

Considerando a proposta da concessionária de pagamento das multas e resolução do passivo regulatório, via modicidade tarifária, somente após a conclusão da execução do TAC, sugerimos mais este questionamento à PF-ANTT:

(v) Com base no contrato de concessão e na Resolução nº 5.850/2019, é juridicamente admissível a reversão do saldo de multas devidas pela concessionária na modicidade tarifária, com postergação do termo inicial para sua implementação na tarifa de pedágio após a conclusão do TAC?

Por fim, tendo em vista a proposta de manutenção de uma tarifa técnica durante a vigência do TAC, em patamar superior à Tarifa Básica de Pedágio (em razão da suspensão dos efeitos econômico-financeiros de eventos anteriormente mencionados), propomos o seguinte quesito:

(vi) Com fundamento no art. 6º-A da Resolução nº 675/2004 ou em outra norma, é juridicamente admissível a devolução da receita adicional arrecadada durante a execução do TAC, decorrente da tarifa técnica vigente, somente após a conclusão da execução do TAC e de forma parcelada até o final do contrato de concessão?

As duas premissas à solução econômica e financeira apresentada pela concessionária, *(i) Troca de Controle Acionário e (ii) Captação de financiamento de longo prazo*, não afrontam, por si, os normativos regulatórios impostos pela ANTT, ambas operações são previstas como passíveis de realização no curso de um contrato de concessão. Entretanto, especialmente, a anuência à troca do grupo controlador da SPE detentora da outorga para a exploração do serviço público carece de análises mais detalhadas, à luz do fato e dos dados concretos da operação vislumbrada. Nesses casos, interessa à ANTT a demonstração de que o proposto novo controlador traz consigo requisitos econômicos e financeiros suficientes para suportar a condução do contrato de concessão, bem satisfazendo todas as exigências de investimentos e manutenção operacional, inerentes à atuação em um setor Capital Intensivo.

Quanto ao **Anexo 06 - Análise Econômico-Financeira (SEI 5905912)** - acostado aos autos a Cia interessada discorre sobre o histórico do projeto desde a assinatura do Contrato em março de 2014 até o cenário mais atual do empreendimento. No documento, a Concessionária busca relatar fidedignamente, a partir de dados financeiros emanados das peças contábeis auditadas e publicadas, os eventos econômicos e financeiros mais relevantes e significativos para compreensão plena do *status* atual da Concessão. Relata desde os aportes de capital efetuados pelos acionistas na constituição da SPE e por ocasião da abertura das praças, nos termos dispostos no Contrato de Concessão e no Edital do Certame. Vejamos:

(...)

Entre os anos de 2014 e de 2017, **os sócios da Companhia realizaram (a) a integralização de capital no valor de R\$ 363 milhões** (trezentos e sessenta e três milhões de reais) e (b) a assinatura de Contrato de **Mútuo** com partes relacionadas nos valores de **R\$ 290 milhões** (duzentos e nove milhões de reais) para utilização exclusiva em investimentos no Sistema Rodoviário BR-163/MT, **totalizando um aporte do atual acionista ao projeto de R\$ 653 milhões** (seiscentos e cinquenta e três milhões de reais). Neste momento, o Contrato de Mútuos permanece em aberto totalizando R\$ 444 milhões (quatrocentos e quarenta e quatro milhões de reais), conforme posição da Demonstração Financeira (DF) auditada de dezembro de 2020. Adicionalmente até o momento não houve qualquer remuneração do atual acionista via dividendos ou juros sobre o capital próprio aportado.

Em que pese o volume de aporte do acionista ser relevante e de destaque, para compor o montante necessário para o atendimento às obrigações do Contrato de Concessão, a CRO também obteve, junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em setembro de 2014, **o empréstimo de curto prazo no valor de R\$ 762 milhões** (setecentos e sessenta e dois milhões de reais) com vencimento em fevereiro de 2016. Deste empréstimo, **foram liberados à Concessionária os montantes de R\$ 440 milhões** (quatrocentos e quarenta milhões de reais) em 2014 e **R\$ 150 milhões** (cento e cinquenta milhões de reais) em 2015. Com o avançar dos investimentos na fase de Trabalhos Iniciais da Concessão, **em abril de 2015 a**

Concessionária contratou novo empréstimo ponte junto à Caixa Econômica Federal (CEF) no valor de R\$ 300 milhões (trezentos milhões de reais), integralmente desembolsados em setembro de 2015 e com previsão de pagamento em fevereiro de 2017

(...)

Isto significa dizer que a reprogramação econômico-financeira almejada nesta proposta de TAC contempla o endereçamento dos passivos financeiros detalhados na presente seção e, também, os passivos administrativos como: (i) multas e (ii) descontos tarifários decorrentes da inexecução e atraso de investimentos, tornando a melhor solução de mercado e que possibilita a quitação dos passivos de curto prazo em aberto. (g.n.)

A Cia pleiteante avança em indicadores de liquidez e solvência no ímpeto de demonstrar e evidenciar, baseados em dados financeiros públicos e auditados, em que se nota a existência - em sua estrutura de capital - de imperiosos desafios que exigem renegociação e reestruturação do perfil da dívida, a qual repousa demasiadamente no curto prazo, impondo riscos substanciais de descontinuidade e custos de operação financeira elevados. Vejamos o que relatou o Auditores Independentes em seus pareceres mais atuais:

Incerteza relevante relacionada com a continuidade operacional

Em 31 de dezembro de 2020, o passivo circulante da Companhia excede seu ativo circulante em R\$ 1.013.103 mil decorrente da sua dívida de curto prazo com instituições financeiras. Conforme mencionado na Nota Explicativa No 1 às informações contábeis intermediárias, a Companhia busca alternativas para a reestruturação das suas dívidas por meio da troca de controle e a consequente liberação de novos empréstimos e financiamentos de longo prazo, para reequilíbrio dessa situação.

A eventual não confirmação das alternativas que visam a reestruturação de suas dívidas suscitaria a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da Companhia e da consecução do seu respectivo plano de investimentos e de seus negócios.

Como se lê, de fato, os **Auditores Independentes** reportam **risco materiais impostos à sociedade signatária do Contrato de Concessão**, que exigem ação diligente dos acionistas e demais *stakeholders* envolvidos no empreendimento.

Adiante, ainda no âmbito da análise econômico-financeira do Anexo 6, a Cia se empenha em um esforço prospectivo para projeções de cenários econômico-financeiros futuros, para os anos de 2022 até 2044 no ímpeto de arguir em favor da necessidade de manutenção da Tarifa de Pedágio em patamares atuais, diante da magnitude dos dispêndios de operação e ampliação de capacidade e melhorias no sistema rodoviário concedido. Note, *in verbis*:

ICSD_EBITDA



Isto posto, fica claro que a manutenção do patamar tarifário é necessária para atender necessidades dos financiadores, como indicadores de capacidade de pagamento, limites de carência e montante total de dívida: (a) equilíbrio entre requerimentos dos credores e investidores e não para ganho do controlador, e que o TAC proporciona a regularização integral do Contrato de Concessão ao realizar todas as obras pendentes no prazo de cinco anos, sem prejudicar as demais discussões arbitrais, judiciais e administrativas (órgãos de controle) em curso, e (b) desconta todas as penalidades aplicadas até a sua celebração, com garantia de reversão integral para os usuários via modicidade tarifária, conforme cláusula 20.14 do Contrato de Concessão

(g.n.)

A concessionária apresentou ainda o **Anexo 1 - Estudo de Vantajosidade sobre a implementação do TAC no Contrato de Concessão da CRO (SEI 5905906)**, o documento faz um histórico da concessão desde o leilão, seguido de uma análise econômica da região e do Brasil no período. Por fim, apresenta uma análise de impacto regulatório com as opções: i) celebração do TAC ora proposto e ii) devolução amigável da concessão mediante relicitação. AIR apresentada não abarca, portanto, a opção de extinção antecipada por caducidade em caso de descumprimento persistente do contrato.

As conclusões apresentadas no estudo são as seguintes:

- (i) O TAC apresentado pela CRO gera ganhos socioeconômicos consideráveis quando comparado com a alternativa de relicitação do trecho da BR-163 MT. Tais ganhos decorrem, principalmente, da antecipação de investimentos, uma vez que se estima um intervalo de pelo menos três anos para o início de novos investimentos no trecho, no caso de uma nova licitação.
- (ii) Cumpre destacar que, além de reprogramar os investimentos previstos inicialmente no CAPEX contratual, esse plano prioriza nível de atendimento, a segurança e solução de problemas nos trechos urbanos.
- (iii) Com uma implementação a ser realizada no curto prazo, merece destaque o fato de que a viabilização do plano prescinde de reajustes tarifários – ou seja, a implementação do TAC prevê manutenção do patamar tarifário.
- (iv) Neste Estudo, foram apresentadas simulações da modelagem econômico-financeira para analisar impactos tarifários. A simulação consistiu em comparar o cenário do TAC, de manutenção da TBP, com o cenário alternativo de relicitação. Este cenário foi construído com base no EVTE/ANTT. É válido destacar que esta hipótese teve como intuito permitir uma simulação de modelo econômico-financeiro alternativo sem que fosse necessário rever todas as premissas de engenharia do projeto. Além disso, foi utilizada como premissa conservadora a manutenção das premissas de OPEX e tráfego do EVTE, cujas projeções foram realizadas em um cenário macroeconômico otimista comparado aos dias atuais.
- (v) O deságio de 52% não foi aplicado nas TBPs que reequilibram o modelo econômico-financeiro tendo em vista a tendência de realização de licitações por meio de outorga fixa. Ainda assim, a simulação que desconsidera o valor de outorga indica uma TBP 71,1%; enquanto, incluindo a outorga estimada de R\$ 1,8 bilhão, este percentual sobe para 137,8%. A menor tarifa se reflete em economia: assumindo a projeção

de tráfego da concessionária, os usuários pagariam entre R\$ 2,2-3,6 bilhões/100km em 2043.

(vi) A economia gerada pela redução de tarifas pode induzir menores valores de fretes na região, fator que impulsionaria ainda mais o setor do agronegócio. A melhora nas condições de logística também incentivará a redução do frete rodoviário para as várias vias de escoamento da produção local.

(vii) Além dos ganhos decorrentes da manutenção da tarifa cobrada aos usuários, as obras previstas de duplicação de via, recuperação de pavimento e em travessias urbanas propiciam: a redução do tempo de viagem, de consumo de combustível e de manutenção dos veículos, de redução de gases de efeito estufa (GEE) e de acidentes.

(viii) Por adiar a execução das obras em três anos, a relicitação dessa concessão adiará a captura desses benefícios. As estimativas aqui apresentadas indicam que tal adiamento custaria à sociedade cerca de R\$ 3,5 bilhões. Trata-se de perda de bem-estar relevante, que não deve ser negligenciada pelo Poder Concedente.

(ix) Por fim, levando em conta o efeito em cadeia decorrente dos R\$ 6,9 bilhões em investimentos previstos pela CRO até 2044, considerando a alternativa de implementação de TAC por meio de Troca de Controle Acionário e valores de janeiro de 2021, estimou-se via Modelo de Insumo-Produto (MIP) que seria gerado um impacto positivo à sociedade, em termos de produção, de cerca de R\$ 25 bilhões.

(x) Ademais, haveria um potencial de se gerar aproximadamente 230 mil postos de trabalho, com uma expansão da massa salarial da ordem de R\$ 3,5 bilhão. Por fim, o aumento total da demanda e dos empregos na

economia permitiria um incremento da arrecadação de tributos de mais de R\$ 750 milhões;

(xi) Na medida em que a alternativa do TAC por meio de Troca de Controle Acionário permite antecipar investimentos que provavelmente só seriam realizados em 2024 com uma nova relicitação, estima-se também o efeito macroeconômico apenas desta parcela dos investimentos, a saber, uma antecipação de um incremento na economia como um todo (produção nacional) de quase R\$ 7 bilhões (maior parte no setor industrial, aproximadamente R\$ 3,7 bilhões).

(xii) Tais investimentos teriam ainda potencial de gerar mais de 63 mil postos de trabalho, principalmente na indústria e no setor de serviços. Este aumento, por sua vez, permitiria uma expansão da massa salarial da ordem de R\$ 960 milhões. Esses aumentos totais da demanda e dos empregos na economia têm potencial de gerar um incremento da arrecadação de tributos de pouco mais de R\$ 200 milhões.

Não foi possível analisar detidamente os dados apresentados no tempo designado, entretanto, nos ressalta uma preocupação quanto ao caso de descumprimento do TAC. Conforme a Resolução nº 5.823/2018, art. 23:

Art. 23. A rescisão do TAC implicará na instauração ou retomada, conforme o caso, dos processos de caducidade, de cassação, de declaração de inidoneidade, de revogação ou de apuração de infração de natureza grave eventualmente suspensos em razão do compromisso.

Assim, em caso de descumprimento do TAC as penalidades previstas são rigorosas, ou seja, apesar de, de acordo com a concessionária, o TAC ser a melhor opção pode nos levar a ter que aplicar obrigatoriamente a pior opção regulatória. Isso demonstra a importância de um acordo bem desenhado e exequível.

Ante o exposto, esta GEGEF opina pela admissibilidade da proposta de TAC, a depender da análise jurídica dos quesitos expostos e desde que o instrumento de TAC contemple as seguintes condicionantes:

I – a concessionária renuncie à pretensão de discutir judicialmente ou em sede de arbitragem sobre o saldo devedor de obrigações que estão sendo diluídas no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC;

II – que, em caso de extinção antecipada do contrato, o saldo devedor de obrigações que estão sendo diluídas no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC seja objeto de desconto de eventual indenização devida à concessionária.

Por fim, cabe informar que em relação aos itens de verificação de regularidade indicados nos itens 01 a 17, integrantes do Anexo – A, do Manual de Fiscalização Financeira, aprovado pela Deliberação nº 341/2009, de 9 de dezembro de 2009, e atualizado pela Deliberação nº 459/2017/ANTT, de 13 de dezembro de 2017, a Concessionária encontra-se regular conforme análise do Relatório Consolidado de Fiscalização (SEI 4774057), de 16 de dezembro de 2020.

Pelas razões expostas, e considerando que, segundo a concessionária, a manutenção do patamar tarifário se torna fato fundamental para a sustentabilidade do projeto, remeto os autos com sugestão de consulta

à PF-ANTT quanto aos quesitos formulados, e me coloco à disposição para demais esclarecimentos.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)

CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO
Gerente de Gestão Econômico-Financeira



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 27/04/2021, às 17:44, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6128505** e o código CRC **5A8E90B3**.

Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

SEI nº 6128505

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

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



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2341/2021/GEFIR/SUROD/DIR

Interessado: Concessionária Rota do Oeste S. A. (CRO)

Processo nº 50500.027628/2021-22

Assunto: Admissibilidade de proposta de Termo de Ajustamento de Conduta apresentado pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO)

I. INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica visa atender ao Despacho SUROD 5911584, de 06/04/2021, por meio do qual a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), trata da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) apresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO).
2. Por meio do referido documento a SUROD solicitou análise quanto ao conceito da proposta sob a ótica da gestão dos investimentos referentes ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2013.
3. Cabe ressaltar que, a proposta de TAC encaminhada pela CRO por meio do Ofício nº 3.698/2021 (SEI nº 5905904) e anexos (SEI nº 5905906, 5905907, 5905909, 5905910, 5905911 e 5905912), foi motivada em decorrência do processo nº 50500.321614/2019-88, que está em curso, onde vem sendo tratado os descumprimentos contratuais da CRO que administra a rodovia federal BR-163/MT, por força do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 003/2013.

II. FUNDAMENTAÇÃO

4. A admissibilidade da proposta de TAC é disciplinada pelos arts. 3º a 5º da Resolução nº 5.823/2018 e, no âmbito da Superintendência, pelos arts. da Portaria SUROD nº 24/2021:

Resolução nº 5.823/2018

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
- II - obrigações objeto do TAC, acompanhadas do respectivo cronograma de execução.

Parágrafo único. O documento de que trata o presente artigo deverá ser acompanhado de provas acerca da regularidade fiscal do Agente Regulado.

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

- I - quando o Agente Regulado houver descumprido TAC há menos de 3 (três) anos, contados da decisão definitiva que confirmar o descumprimento;
- II - quando tiver por objeto obrigação presente em TAC anteriormente celebrado;
- III - quando não restar comprovado interesse público na celebração do TAC; e
- IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

Parágrafo único. Havendo ação judicial relativa aos processos sancionatórios sobre os quais se interessa ajustar a conduta, deverá o Agente Regulado comprovar a renúncia à pretensão nos processos judiciais correspondentes até a data de assinatura do TAC.

Art. 5º Recebido o requerimento de celebração de TAC, caberá à Superintendência competente, no prazo de 30 (trinta) dias, a realização de juízo de admissibilidade e avaliação quanto ao mérito do pedido, analisando a adequação da proposta ao interesse público, às normas vigentes e às regras da presente Resolução.

§1º A Superintendência competente, por decisão fundamentada, poderá admitir, inadmitir ou propor alterações ao requerimento de celebração de TAC.

§2º Nas hipóteses de inadmissão, rejeição ou proposta de alterações ao requerimento de TAC, a proponente será intimada, podendo recorrer da decisão ou promover as adequações solicitadas pela Superintendência competente no prazo de 15 (quinze) dias, após os quais, não havendo manifestação, os autos pertinentes serão arquivados.

§3º Interposto recurso contra a decisão, a Superintendência competente terá 5 (cinco) dias para retratar-se ou encaminhar o recurso para apreciação pela Diretoria Colegiada, na forma do art. 8º da presente Resolução.

§4º Admitida a proposta de celebração de TAC, o Agente Regulado terá 5 (cinco) dias úteis para apresentação da minuta de TAC nos termos do art. 11, contados a partir da data de admissão da proposta de TAC pela Superintendência competente.

§5º Após o recebimento da minuta de TAC, a Superintendência competente promoverá as adequações necessárias e encaminhará os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação sobre os aspectos jurídicos da proposta, no prazo legal, sendo em seguida submetida à Diretoria Colegiada.

Portaria nº 24/2021

Art. 3º A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá propor ou acolher requerimento de celebração de termo de ajustamento de conduta, devendo instruir o processo e submetê-lo à deliberação da Diretoria Colegiada, observado o procedimento previsto no Capítulo II da [Resolução nº 5.823, de 2018](#).

§ 1º Para o TAC Plano de Ação, a instrução processual será realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional e das demais Gerências, salvo se o termo de ajustamento de conduta abranger exclusivamente obrigações econômico-financeiras, hipótese em que a instrução competirá à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias.

§ 2º Para o TAC Multas, a instrução processual será realizada pela Coordenação de Instrução Processual, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional.

III. ANÁLISE

5. Nessa nota técnica serão analisadas as medidas apresentadas na proposta de TAC da CRO para a solução das inexecuções de obras e serviços, levando em conta as medidas mínimas necessárias para solucionar as inexecuções em relação ao Programa de Exploração da Rodovia ("PER") – Anexo II do Contrato de Concessão Edital nº 003/2013, no âmbito da fiscalização, apontadas na Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI nº 4112261) e referendada pela Deliberação nº 105/2021 (SEI nº 5791881), de 23 de março de 2021.

6. Cabe ressaltar que, a avaliação dessa GEFIR juntamente com a COINF/URRS será feita quanto às justificativas e base técnica utilizadas como suporte da referida proposta de TAC pela CRO, apresentadas no Anexo Doc.2, denominado 20200331 - PLANO DE ATAQUE (SEI nº 5905907), que está anexado ao Ofício nº 3.698/2021 (SEI nº 5905904), de 31/03/2021.

7. Conforme apresentado em parte do texto da proposta da Concessionária, mais especificamente no 20200331 - Plano de Ataque ENGENHARIA (SEI nº 5905907):

"v. ANÁLISE DA DELIBERAÇÃO ANTT nº105, 23 DE MARÇO DE 2021

41. Avaliados os pilares que preconizaram a proposta do PA, iremos apresentar neste subitem uma análise de atendimento ao que foi exposto na deliberação nº 105 da ANTT publicada na DOU em 23 de março de 2021.

42. Primeiramente é importante **ressaltar que a consideração de 1º ano para a CRO é o ano vigente, isto é, o ANO 1 vai de 21 março de 2021 à 20 de março de 2022**, ano em que será tramitado a aprovação do TAC, troca de controle e financiamento de curto e longo prazo. Para isso, foi tomado como referência a assinatura do TAC até setembro de 2021, sem ressalva de Órgãos de controle, de forma que viabilize a eficácia da troca de controle e início da estruturação financeira para os respectivos investimentos aqui tratados." (negrito nosso)

8. Quanto ao citado no parágrafo 7, informamos que a análise não se dará para o período identificado, mas para um período de 4 anos conforme prevê a Resolução nº 5.823/2018, haja vista que:

- o período de início e término do TAC deve ser considerado, s.m.j., a partir da sua assinatura, não havendo lógica a consideração de que seria a partir de março/2021, ainda mais que a própria Concessionária prevê assinatura do TAC até setembro/2021;
- a Deliberação nº 105/2021 da ANTT, não pode ser desconsiderada, a menos que haja alguma orientação em contrário da própria Diretoria Colegiada da ANTT.

OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS

9. Nas Tabelas 1 e 2 seguintes, será apresentado um comparativo entre as Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias não executadas e a indicação do nível de prioridade para implantação das mesmas, conforme exposto no anexo da Deliberação nº 105/2021 e conforme proposto no TAC da CRO.

10. Cabe esclarecer que as cores identificadas em cada célula da tabela, têm a seguinte legenda quanto à aceitabilidade do proposto:

“verde” – aceitável;

“amarelo” – próximo ao aceitável;

“vermelho” – não aceitável.

Tabela 1: Obras de Ampliação de Capacidade

Localização	Falha ou transgressão identificada: Obras	km	Prioridade	Proposta ANTT	Proposta CRO - TAC	Análise ANTT
				Prazo individual em anos	Prazo individual em anos	
BR-163/MT	Adequação do trecho antigo à classe 1-A e a conclusão da ponte no km 0	0,0 ao 39,0	Alta	1º	2º	Execução das obras deverá ocorrer no 1º ano do TAC
BR-163/MT	Rodovia dos Imigrantes	321,3 ao 353,5	Alta	1º ao 3º	2º ao 3º	Considerando a complexidade do trecho é aceitável a proposta
BR-163/MT	Trecho de Lucas do Rio Verde	686,0 ao 691,0	Alta	1º ao 3º	4º	Trecho prioritário que deve atender à proposta da ANTT
BR-163/MT	Trecho Sorriso - Sinop	745,0 ao 839,0	Alta	1º ao 3º	5º	Trecho prioritário que deve atender à proposta da ANTT
BR-163/MT	Trecho Sinop	839,0 ao 855,0	Alta	1º ao 3º	5º	Trecho prioritário que deve atender à proposta da ANTT
BR-163/MT	Trecho Posto Gil - Nova Mutum	507,0 ao 603,0	Média	4º	2º ao 3º	Não aceitamos priorizar esse trecho em detrimento a execução de outros
BR-163/MT	Trecho Lucas do Rio Verde - Sorriso	691,0 ao 745,0	Média	4º	4º ao 5º	Aceitável considerando o nível de serviço e configuração do trecho
BR-163/MT	Trecho Nova Mutum - Lucas do Rio Verde	603,0 ao 686,0	Baixa	5º	3º ao 4º	Não aceitamos priorizar esse trecho em detrimento a execução de outros

Tabela 2: Obras de Melhorias

Localização	Falha ou transgressão identificada: Obras	km	Prioridade	Proposta GEFIR	Proposta CRO - TAC	Análise ANTT
				Prazo individual em anos	Prazo individual em anos	
BR-163/MT	Diamante ID-18	592,9	Média	1º ao 3º	2º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Via Marginal ID-3	595,3 ao 598,6	Média	1º ao 3º	3º	
BR-163/MT	Diamante ID-19	599,2	Média	1º ao 3º	2º ao 3º	
BR-163/MT	Acesso ID-3	332,2	Alta	1º ao 3º	2º	
BR-163/MT	Diamante ID-6	117,6	Alta	1º ao 3º	5º	Dispositivo prioritário a ser implantado no Contorno de Rondonópolis
BR-163/MT	Diamante ID-12	347,7	Alta	1º ao 3º	3º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Trevo ID-1	322,8	Alta	1º ao 3º	4º ao 5º	Indicar nova localização
BR-163/MT	Trevo ID-2	329	Alta	1º ao 3º	2º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Trevo ID-3	339,1	Alta	1º ao 3º	2º	
BR-163/MT	Trevo ID-4	342,3	Alta	1º ao 3º	4º ao 5º	Indicar nova localização
BR-163/MT	Via Marginal ID-2	339,1 ao 342,0	Alta	1º ao 3º	4º	Dispositivo prioritário a ser implantado na Rodovia dos Imigrantes
BR-163/MT	Acesso ID-5	580,8	Média	1º ao 3º	2º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Acesso ID-6	585	Média	1º ao 3º	2º	
BR-163/MT	Acesso ID-7	589	Média	1º ao 3º	2º	
BR-163/MT	Diamante ID-17	572,7	Média	1º ao 3º	2º ao 3º	
BR-163/MT	Trombeta ID-4	119,9	Alta	1º ao 3º	5º	Obra não prevista originalmente no contrato
BR-163/MT	Retorno em desnível ID-3	548	Média	1º ao 3º	2º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Passarela ID-1	688,2	Alta	4º	2º	
BR-163/MT	Passarela ID-2	690,4	Alta	4º	2º	

BR-163/MT	Acesso ID-4	488	Baixa	4º	4º	Aceitável
BR-163/MT	Diamante ID-7	261,8	Média	4º	4º	Considerar possível relocação do dispositivo desde que, executado concomitantemente com as obras de duplicação no prazo do TAC
BR-163/MT	Diamante ID-8	279	Média	4º	4º	
BR-163/MT	Diamante ID-9	270,5	Média	4º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Diamante ID-10	315,4	Média	4º	3º ao 4º	Indicar nova localização por estar sendo executado pelo DNIT
BR-163/MT	Diamante ID-11	320,1	Média	4º	2º	Aceito considerando trata-se de dispositivo realocado para trecho da Rodovia dos Imigrantes
BR-163/MT	Via Marginal ID-1	319,0 ao 320,1	Média	4º	3º ao 4º	Indicar nova localização por estar sendo executado pelo DNIT
BR-163/MT	Via Marginal ID-4	681,8 ao 686,2	Baixa	4º	4º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Via Marginal ID-5	708,9 ao 710,3	Média	4º	4º	
BR-163/MT	Diamante ID-20	644	Baixa	4º	2º ao 3º	
BR-163/MT	Diamante ID-21	660	Baixa	4º	3º	
BR-163/MT	Diamante ID-22	689,5	Alta	4º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Diamante ID-23	713,8	Média	4º	3º ao 4º	
BR-163/MT	Retorno em desnível ID-4	620	Baixa	4º	2º ao 3º	
BR-163/MT	Retorno em desnível ID-5	670	Baixa	4º	3º ao 4º	
BR-163/MT	Passarela ID-4	753	Alta	5º	2º	
BR-163/MT	Passarela ID-5	821	Alta	5º	Concluída	
BR-163/MT	Passarela ID-11	840,1	Alta	5º	3º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Passarela ID-6	827	Alta	5º	Concluída	Em finalização

BR-163/MT	Passarela ID-7	828	Alta	5º	3º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Passarela ID-8	830	Alta	5º	3º	
BR-163/MT	Passarela ID-9	833	Alta	5º	3º	
BR-163/MT	Passarela ID-10	836	Alta	5º	3º	
BR-163/MT	Diamante ID-13	465,4	Baixa	5º	4º ao 5º	Executar no período de vigência do TAC
BR-163/MT	Diamante ID-14	476,9	Baixa	5º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Diamante ID-15	480	Baixa	5º	5º	Indicar nova localização por ter sido executado pelo DNIT
BR-163/MT	Diamante ID-16	503,5	Baixa	5º	5º	Executar no período de vigência do TAC
BR-163/MT	Diamante ID-24	758,3	Alta	5º	4º	
BR-163/MT	Diamante ID-25	762,7	Alta	5º	4º ao 5º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho
BR-163/MT	Diamante ID-26	819,7	Alta	5º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Diamante ID-27	831,5	Alta	5º	2º	
BR-163/MT	Diamante ID-28	833,3	Alta	5º	2º ao 3º	
BR-163/MT	Diamante ID-29	838,9	Alta	5º	3º ao 4º	
BR-163/MT	Diamante ID-30	854,2	Alta	5º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Trombeta ID-3	796,6	Alta	5º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Retorno em desnível ID-6	805	Alta	5º	4º ao 5º	
BR-163/MT	Via Marginal ID-6	818,9 ao 822,2	Alta	5º	5º	
BR-163/MT	Via Marginal ID-7	853,9 ao 855,0	Alta	5º	3º	
BR-163/MT	Acesso ID-8	747,2	Alta	5º	4º	Aceitável
BR-163/MT	Acesso ID-9	766,8	Alta	5º	4º	Execução concomitante a duplicação do respectivo trecho

11. Nota-se que a Concessionária em sua proposta não levou em consideração as obras indicadas como prioridade na Deliberação nº 105/2021.
12. Solicitamos que o cronograma de obras de ampliação e melhorias a ser apresentado pela CRO deva constar todas as obras previstas de forma semestral e proporcional as metas anuais.
13. Vale ressaltar que a proposta da Concessionária deverá, obrigatoriamente, ser prevista em 4 anos, conforme prevê a Resolução nº 5.823/2018. Desta forma, a proposição da execução das obras de ampliação de capacidade e de melhorias das Tabelas 1 e 2, respectivamente, deverão ser revisadas para o período de 4 anos, conforme a Análise da ANTT e a proposta da ANTT e da CRO nas referidas tabelas.
14. Parágrafo 10 do Plano de Ataque: A análise inicial da Concessionária para definição das obras prioritárias baseou-se no histórico de acidentes e óbitos no sistema rodoviário.
15. Entendemos que houve um erro significativo, pois foram comparados trechos com extensões totalmente diferentes. Trecho Posto Gil - Nova Mutum (km 507,0 ao km 603,0) possui uma extensão bem maior do que o Trecho Sinop (km 839,0 ao km 855,0).
16. Com isso, houve ênfase nos resultados do trecho Posto Gil - Nova Mutum, como ao afirmar que o mesmo possui índice de mortalidade grande, em média 1 óbito por mês. No entanto, Trecho Sinop, a quantidade de óbitos por quilômetros é mais de 2 vezes maior do que a quantidade de óbitos do trecho Posto Gil - Nova Mutum.
17. Dessa forma, resta caracterizado que a travessia urbana e distrito industrial de Sinop possuem elevado índice de óbitos por km e conforme foi indicado na Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUOD/DIR, não há como deixar de priorizar o Trecho Sinop.
18. Cabe chamar atenção para o fato de que o trecho Sinop indicado na Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUOD/DIR e na Deliberação nº 105/2021 como prioritário, indicação essa devido ao estudo de tráfego, possui um número de obras de melhorias superior ao trecho Posto Gil - Nova Mutum. Assim, resta claro a importância de priorizar as obras do trecho Sinop, em detrimento do trecho Posto Gil - Nova Mutum.
19. Parágrafo 18 do Plano de Ataque: Na sequência a Concessionária comenta sobre o estudo de capacidade técnica do Sistema Rodoviário BR-163/MT elaborado pela empresa TTC Soluções em Engenharia, à pedido da mesma, no qual sua síntese objetiva é a identificação dos segmentos rodoviários prioritários para a realização de intervenções de ampliação da capacidade da estrutura viária com base no atendimento aos níveis de serviço estabelecidos pelo DNIT.
20. A Concessionária ressaltou que a ANTT com o objetivo de avaliar os estudos de tráfego apresentados pela CRO, contratou, por meio do Termo de Execução Descentralizada nº 003/2018/ANTT, a Universidade Federal de Santa Catarina ("UFSC") para a avaliação e a realização de seu próprio estudo de tráfego ("Estudo Labtrans").
21. Parágrafo 24 do Plano de Ataque: No referido Estudo Técnico de Capacidade, a CRO novamente aponta as divergências existentes entre os estudos (TTC x Labtrans), sem, no entanto, revisar o estudo TTC e buscar calcular o impacto dos equívocos do estudo da ANTT no cálculo do nível de serviço.

22. Ressaltamos que, já houve resposta do Labtrans aos questionamentos da Concessionária em relação ao estudo de tráfego contratado pela ANTT no processo nº 50500.096971/2020-36.
23. Estranha-se a não utilização dos dados dos equipamentos de detecção e sensoriamento de tráfego existentes.
24. Entende-se haver um equívoco em considerar o mesmo tráfego nos SH-26 e 28 (Seguimento Homogêneo-26 e 28), a partir de dados da PP-09 (Praça de Pedágio-09), pois o SH-28 está localizado em uma extensão da travessia urbana de Sinop/MT, com vários empreendimentos do Agronegócio como a AMAGGI no km 851, com grande movimentação de veículos pesados.
25. Cabe ressaltar que, já foi sugerida a realização de contagens no SH-28 em pareceres anteriores e em reuniões sobre o assunto, mas isso não foi feito.
26. Na conclusão desse item, prioriza-se o SH-20 considerando um VEQ (Veículo Equivalente) maior na PP-07 em relação a PP-08 e PP-09, desconsiderando segmentos em que o volume de tráfego é maior do que o da praça de pedágio mais próxima, e o crescimento do tráfego mais acentuado na PP-09.
27. Parágrafo 32 do Plano de Ataque: Quanto à avaliação dos possíveis impactos do número de frentes de trabalho (Obras) no escoamento da safra (Agronegócio), a CRO propõe a realização de algumas intervenções nos SH-27 e 28, em antecipação as obras de duplicação, a ver no cronograma.
28. O que a Concessionária está propondo executar em detrimento da duplicação por decorrência do escoamento da safra não justifica, pouco interfere a antecipação de implantação de dispositivo em desnível e execução de passarelas no processo de duplicação.
29. Não há proposta de nenhuma antecipação de obras de melhorias no segmento SH-28. Por exemplo, há uma interseção no km 845 com alto nível de acidentes.
30. Cabe ressaltar, que em item anterior não foi aceito o cronograma proposto para a execução das obras.
31. Parágrafo 38 do Plano de Ataque: Sobre os impactos climáticos, é importante destacar que essa condição era de conhecimento da Concessionária desde o início do contrato de concessão.
32. Parágrafo 43 do Plano de Ataque: Por fim, a CRO apresenta um comparativo com a distribuição da extensão de duplicação por ano entre sua proposta e proposta da ANTT, a qual entendemos que está em desacordo por não apresentar no 1º ano do TAC nenhuma obra e ainda, deixamos claro que não estamos de acordo com a priorização dos seguimentos indicados pela Concessionária.
33. Parágrafo 52 do Plano de Ataque: Com relação às obras de melhorias, cabe ressaltar que as mesmas devem ser executadas de forma concomitantes com a execução das obras de ampliação, conforme os respectivos trechos.
34. É importante destacar, quanto aos dispositivos com localização a definir, que é de fundamental a indicação da sua localização para que não haja prejuízo ao cronograma, impedindo a avaliação de forma adequada. Tais dispositivos deverão ser implantados de forma concomitante às obras de duplicação, dentro do período de vigência do TAC.
35. Ressaltamos, que essa situação já foi abordada no Parecer nº 142/2020/COINFRS/URRS, de Junho de 2020:

“(…)

26. Quanto as obras de melhoria, destaca-se a indefinição existente entre a localização de alguns desses dispositivos, principalmente pela existência de obras previstas no PER já executadas pelo DNIT (em trechos duplicados pelo mesmo) e estarem vigentes algumas objeções a propostas da CRO na análise do Anteprojeto, cuja última comunicação de aprovação pelo CPRO/GEINV da época data de 2014, através do Ofício 1052/2014/GEINV/SUINF, tendo ocorrido posteriormente apenas algumas alterações pontuais. Mesmo sem as conclusões de parte das obras pelo DNIT, já observa-se que há 03 Diamantes já executados pelo DNIT.

(…)

32. Nas reuniões realizadas entre CRO e COINF foi alertada a necessidade de revisão do anteprojeto de duplicação para realocação das extensões de vias marginais.”

36. Quanto à ponte do km 0 informamos que não está em condições para abertura de tráfego uma vez que a cabeceira sul não foi concluída.
37. Com relação a passarela do km 821 não foram consideradas como concluídas pela ANTT, por estarem em fase final de conclusão.
38. Cabe ressaltar sobre a necessidade de programação da execução do Contorno de Rondonópolis/MT uma vez que, o prazo de execução encerrou-se em março de 2021 (final do 7º ano concessão).

FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA RODOVIA

39. Parágrafo 57 do Plano de Ataque: A Concessionária tece comentário sobre o estado atual da concessão, relatando que no início da concessão realizou um elevado montante de investimento no Sistema Rodoviário, proporcionando aos usuários uma rodovia de melhor qualidade de serviço garantindo o atendimento aos parâmetros de desempenho contratuais de 9, 12 e 24 meses.
40. Após o período inicial, a CRO informa que passou a enfrentar um desafio que requisitou um grande esforço para manter os parâmetros de desempenho já implantados na BR-163 de 60 meses na pista nova implantada e de 24 meses na pista existente concedida e objeto da Frente de Recuperação.
41. Importante ressaltar que, ao contrário do que a CRO afirma, ao final dos 24 meses de concessão já havia um descumprimento dos parâmetros de desempenho. Inclusive houve a abertura de PAS e a aplicação de desconto de reequilíbrio ao final do 2º Ano de concessão. Ela não atingiu os parâmetros de 24 meses.
42. A CRO não tem conseguido manter os parâmetros de Trabalhos Iniciais, nem os parâmetros de 24 meses na pista existente e também está descumprindo os parâmetros de 60 meses da pista nova.
43. A Concessionária deverá apresentar um cronograma detalhado das obras de recuperação e manutenção da rodovia com distribuição de todo o trecho em períodos semestrais, totalizando 48 meses a partir da assinatura do TAC. Cabe ressaltar que, cada período semestral deverá ter o detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização.
44. Fica condicionado que durante os 18 meses iniciais do TAC, a Concessionária deverá atender a todos os parâmetros de desempenho definidos no PER de 36 meses para pista simples e de 60 meses para pista dupla. Os segmentos que forem duplicados devem atender aos parâmetros de 60 meses em ambas as pistas e manter tais parâmetros. Já os segmentos ainda não duplicados devem manter os parâmetros de 36 meses.

45. Parágrafos 67 e 68 do Plano de Ataque: Na proposta de TAC da Concessionária, é proposto que os investimentos relacionados às obras de recuperação iniciem somente em março/2022, tendo em vista a premissa de que a formalização do TAC será concluída em setembro de 2021 e ocorre o período de chuvas entre os meses de novembro a março.
46. Ademais, a Concessionária considera como condição para o sucesso da execução do TAC, fundamentalmente a formalização do TAC e troca de controle da Concessionária, o que deverá ocorrer ao longo do Ano 1, não havendo tempo hábil para a execução de melhorias imediatas dos parâmetros de desempenho de pavimento.
47. Conforme já exposto na Nota Técnica SEI nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR, a COINF/URRS relata por meio do Parecer nº 64/2020/COINF/URRS (SEI nº 3051323), de 27/03/2020, que “além do descumprimento generalizado de parâmetros de desempenho identificados nos relatórios de monitoração, a fiscalização tem identificado uma grande quantidade de defeitos na rodovia, principalmente de pavimento, que não deveriam ocorrer desde o final dos trabalhos iniciais, como buracos, depressões, abaulamentos, escorregamentos de massa asfáltica e áreas exsudadas”.
48. Com relação à condição imposta pela CRO de troca de controle da Concessionária, não iremos entrar neste mérito nessa Nota Técnica, pois não se trata de assunto afeto à fiscalização.
49. Diante do exposto, é imprescindível que as obras de recuperação e manutenção iniciem de forma imediata, conforme descrito no parágrafo 42.
50. Parágrafos 71 e 72 do Plano de Ataque: Quanto à adequação de pista existente a classe 1-A, a Concessionária propõe iniciar somente no ano 2 do TAC. Entretanto, é imprescindível que as obras sejam executadas concomitantemente às obras de duplicação.
51. Parágrafo 73 do Plano de Ataque: Excepcionalmente a CRO informa que, com relação ao “Trecho 108”, em virtude da execução da duplicação não está sendo considerada dentro do período do TAC a execução do pleno escopo de recuperação da pista existente e adequação à classe 1-A do segmento para o parâmetro de 60 meses não poderá ser executada.
52. A recuperação da pista existente do “Trecho 108” já estava inclusa no 2º Termo Aditivo. Assim, a proposta da Concessionária não pode ser aceita, pois propõe parâmetros de 24 meses até o final do período de vigência do TAC.
53. Diante do exposto, a adequação da pista existente à classe 1-A referente ao “trecho 108 km” deve ser prevista dentro do período do TAC.
54. Parágrafo 76 do Plano de Ataque: Quanto aos parâmetros de desempenho dos demais elementos de recuperação (sinalização e elementos de proteção e segurança, obras de artes especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e estruturas de contenção) a proposta da Concessionária é atingir o parâmetro de 60º mês somente no final do TAC.
55. Cabe ressaltar a necessidade de ficar condicionado quanto aos parâmetros de desempenho de desses elementos de recuperação, que com a duplicação, deverão ser considerados os parâmetros previstos para o 60º mês de concessão.
56. Parágrafo 77 do Plano de Ataque: Na proposta do TAC para recuperação de OAE, a Concessionária propõe concluir as obras 1 ano após o encerramento do TAC.
57. Essa proposta apresentada pela CRO para recuperação de OAE está em desacordo com o proposto na Deliberação nº 105/2021. O parâmetro relacionado à adequação das OAEs existentes para dimensões tem previsão no PER de ser atendido em 84 meses. Então, já deveriam estar concluídas as devidas adequações nas OAEs. E, a própria ferramenta de TAC prevê limite de prazo para execução de obras, ou seja, não pode haver previsão de conclusão de obras após o prazo do TAC. A Concessionária deverá apresentar um cronograma de recuperação das OAEs.
58. Parágrafo 78 do Plano de Ataque: Com relação à regularização dos acessos irregulares e realização de desocupações autorizadas pela ANTT, a proposta do TAC não atende aos parâmetros de desempenho indicados no PER. Assim, a Concessionária deverá seguir a mesma obrigação prevista no contrato de concessão, ou seja, 70% em 120 meses e 100% em 180 meses.

FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS DA RODOVIA

59. Parágrafo 85 do Plano de Ataque: Referente aos Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista - SAT, a CRO propõe a execução do investimento entre os Ano 02 ao Ano 04 do TAC.
60. O proposto pela CRO no TAC para a implantação dos equipamentos SAT não atende às expectativas da ANTT, devendo os equipamentos serem implantados no total de 25% a cada 6 meses.
61. Parágrafo 86 do Plano de Ataque: Quanto à implantação dos Sistemas de Circuito Fechado de TV, a CRO avalia que a operacionalização destes investimentos ocorrerão de forma efetiva após a conclusão das obras de duplicação, em tempo de realizar a operação e conexão junto ao Centro de Controle Operacional (“CCO”) da CRO. Assim, a Concessionária propôs o cronograma de execução entre os ano 02 ao ano 04 do TAC.
62. Entendemos que a implantação de CFTV pode iniciar no 1º Ano do TAC, CRO está concluindo a fibra óptica entre o km 0 e o km 125 e, além disso, o funcionamento do CFTV não exige necessariamente de conexão com fibra óptica, assim, deverá o sistema de CFTV ser implantado em 25% a cada 6 meses.
63. Parágrafo 91 do Plano de Ataque: Para as bases operacionais definitivas (SAUs) a proposta da CRO é a execução entre os ano 02 ao ano 04 do TAC.
64. A proposta da CRO não está de acordo com o exposto na Deliberação nº 105/2021. A SAU 04 deve ser executada o quanto antes, pois a SAU provisória ficou fora da rodovia em decorrência da execução de um contorno pelo DNIT. Deverá ser iniciada no primeiro ano do TAC com duas bases implantadas a cada 6 meses.
65. Parágrafo 94 do Plano de Ataque: Com relação ao Sistema de Comunicação – torres de comunicação - a Concessionária relata que possui duas torres executadas e utiliza do Acordo de Cooperação Técnica firmado com a Polícia Rodoviária Federal (PRF) para compartilhamento de infraestrutura de torres para transmissão de dados, de modo que a CRO utiliza dessas torres para o atendimento aos parâmetros estabelecidos no PER quanto ao funcionamento dos sistemas de comunicação. Deste modo, a CRO realizará a implantação das 16 (dezesesseis) torres restantes no 29º Ano Concessão dispondo de estruturas novas de torres de comunicação ao Poder Concedente.
66. A proposta apresentada pela CRO para torres de comunicação não está de acordo com o proposto na Deliberação nº 105/2021, devendo atender ao previsto na Tabela 3, localizada no item Conclusão. A própria ferramenta de TAC não permite incluir uma obra no 29º ano concessão, ou seja, 21 anos após o possível início do TAC. Assim, a proposta da Concessionária de implantação das torres deverá ser dentro do período do TAC.

67. Parágrafo 95 do Plano de Ataque: A Concessionária destaca que os projetos e a implantação dos Postos de Pesagem Veicular estão suspensos pela ANTT, conforme Ofício Circular nº 17/2018/GEFIR/SUINF, até que sejam definidos a solução para os novos postos de pesagem.
68. Sobre o Sistema de Pesagem Veicular (PPV) mesmo ainda sem definição de solução para os novos postos de pesagem, é necessário deixar definido que o sistema deve ser complementado conforme prevê o PER, em um prazo de no máximo 24 meses a partir de sua definição.
69. Parágrafo 96 do Plano de Ataque: No que diz respeito aos postos da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Concessionária ressalta que já apresentou cronograma de execução dos serviços de reforma das unidades, de modo que as reformas estão sendo realizadas seguindo a sequência executiva do cronograma apresentado e as demais edificações aguardam a definição da PRF.
70. A sequência apresentada de reforma, que a CRO faz referência, atende às expectativas da ANTT. Porém, ressaltamos que para os demais postos que aguardam definição, a CRO deve ser mais atuante para chegar na definição junto à PRF/MT. Entendemos que na proposta de TAC da CRO tem que haver a previsão de execução dos postos da PRF faltantes dentro do período de vigência do TAC. Para reforma: 2 postos a cada 6 meses; 24 meses para definição e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses.
71. Parágrafo 97 do Plano de Ataque: Por fim, sobre os cabos de fibra óptica, a Concessionária propõe a execução do investimento entre os Anos 01 ao Ano 04 do TAC.
72. A Concessionária não apresentou justificativas para o não atendimento ao definido na Deliberação nº 105/2021 para execução do sistema de comunicação – cabos de fibra óptica. Assim, deverá ser implantado 16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado.

IV - CONCLUSÃO

73. Em decorrência das análises realizadas em cada ponto da proposta de TAC apresentada pela CRO com relação às obras e serviços, a mesma não atende em sua maioria ao exposto na Nota Técnica nº 4324/2020/GEFIR/SUROD/DIR e também na Deliberação nº 105/2021, onde foram identificadas as medidas mínimas para solucionar as falhas ou transgressões do PER do contrato de concessão da Rota do Oeste - Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO), no âmbito da fiscalização.
74. Ante o exposto, esta GEFIR e COINF/URRS opinam pela admissibilidade da proposta de TAC, desde que o instrumento de TAC contemple ajustes com as seguintes condicionantes:
- Todas as obras e serviços originais do contrato que ainda não foram executados, sendo contemplados no período de vigência do mesmo, deixando de prever correção de obrigações posteriormente ao seu encerramento. Assim, as obrigações deverão ser cumpridas no prazo de vigência do TAC em 4 (quatro) anos, nos termos do art. 11, § 3º, da Resolução nº 5.823/2018, a partir da assinatura do TAC, a menos que haja alguma orientação superior em contrário;
 - As obras de ampliação de capacidade deverão seguir o nível de prioridade indicado na Tabela 1;
 - As obras de melhorias devem ser executadas de forma concomitante com a execução das obras de ampliação, conforme os respectivos trechos identificados na Tabela 1;
 - Seja proposto, em conjunto com a COINF-RS em até 6 meses da assinatura do TAC, a localização dos dispositivos (trevos, diamantes, vias marginais) pendentes de definição, para serem executados de forma concomitante às obras de duplicação dentro do período de vigência do TAC;
 - Deverá ser apresentado cronograma de obras de ampliação e melhorias para cada um dos elementos da Tabelas 1 e 2, de forma semestral e proporcional às metas anuais. Cabe ressaltar que, cada período semestral deverá ter o detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização;
 - Seja apresentado um cronograma da execução do Contorno de Rondonópolis/MT uma vez que, o prazo de execução encerrou-se em março de 2021 (final do 7º ano concessão);
 - Deverão ser iniciadas de forma imediata, a partir da assinatura do TAC, as intervenções de conserva, recuperação e manutenção no trecho concedido colocando o mesmo em parâmetros de 36 meses para pista simples e 60 meses para pista dupla, ao final dos 18 meses iniciais do TAC;
 - A recuperação dos demais trechos, adequando a pista existente à classe 1-A, deverá ser feita concomitantemente com as obras de duplicação. Excepcionalmente, a adequação da pista existente à classe 1-A referente ao “Trecho 108 km” deve ser prevista dentro do período de vigência do TAC;
 - Quanto aos parâmetros de desempenho dos demais elementos de recuperação (sinalização e elementos de proteção e segurança, obras de artes especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e estrutura de contenção) deverá ser previsto que com a duplicação serão considerados os parâmetros previstos para o 60º mês de concessão;
 - Deverá ser apresentado um cronograma detalhado das obras de recuperação e manutenção da rodovia com distribuição de todo o trecho em períodos semestrais, totalizando 48 meses a partir da assinatura do TAC. Cabe ressaltar que, cada período semestral deverá ter o detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização.
 - Com relação à regularização dos acessos irregulares e realização de desocupações autorizadas pela ANTT, a proposta do TAC não atende aos parâmetros de desempenho indicados no PER. Assim, a Concessionária deverá seguir a mesma obrigação prevista no contrato de concessão, ou seja, 70% em 120 meses e 100% em 180 meses.
 - Seja apresentado cronograma referente aos serviços operacionais conforme os prazos indicados na Tabela 3, a seguir:

Tabela 3: 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	25% a cada 6 meses

	contrato de concessão	
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 definição e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses

(assinado eletronicamente)
Rafael da Silva Schmitt
 Especialista em Regulação

(assinado eletronicamente)
Marisa Dagmar Tiefensee
 Coordenadora de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da URRS

(assinado eletronicamente)
Matheus Herrero Rodero
 Coordenação de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias III

(assinado eletronicamente)
Cláudio Renê Valadares Lobato
 Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias



Documento assinado eletronicamente por **MARISA DAGMAR TIEFENSEE, Coordenador(a)**, em 27/04/2021, às 20:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL DA SILVA SCHMITT, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 27/04/2021, às 20:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO, Coordenador(a)**, em 27/04/2021, às 20:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDIO RENÊ VALADARES LOBATO, Gerente**, em 27/04/2021, às 20:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6229691** e o código CRC **17E6E6B1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 3140/2021/GEFIR/SUOD/DIR

Interessado: Concessionária Rota do Oeste S.A. - CRO

Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

Assunto: Proposta de Termo de Ajustamento de Conduta – Minutas TAC Plano de Ação e TAC Multas - CRO

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica visa atender ao Despacho SUOD (SEI nº 6687661), de 02/06/2021, por meio do qual a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUOD), trata da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) reapresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO).
2. Por meio do referido documento a SUOD solicitou análise quanto ao conceito da proposta sob a ótica da gestão dos investimentos referentes ao Contrato de Concessão do Edital nº 003/2013.
3. Cabe ressaltar que, a proposta de Termo de Ajustamento de Conduta – Minutas TAC Plano de Ação e TAC Multas, encaminhada pela CRO por meio do Ofício nº 3.785/2021 (SEI nº 6349961) e anexos (SEI nº 6349962, 6349963, 6349964, 6349966, 6349967 e 6349968), requer análise de demais áreas da SUOD, nesse sentido informamos que essa Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) irá se manifestar somente sobre assuntos de sua competência, e referentes ao TAC Plano de Ação.

II - FUNDAMENTAÇÃO

4. A admissibilidade da proposta de TAC é disciplinada pelos arts. 3º a 5º da Resolução nº 5.823/2018 e, no âmbito da Superintendência, pelos arts. da Portaria SUOD nº 24/2021:

Resolução nº 5.823/2018

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

II - obrigações objeto do TAC, acompanhadas do respectivo cronograma de execução.

Parágrafo único. O documento de que trata o presente artigo deverá ser acompanhado de provas acerca da regularidade fiscal do Agente Regulado.

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

I - quando o Agente Regulado houver descumprido TAC há menos de 3 (três) anos, contados da decisão definitiva que confirmar o descumprimento;

II - quando tiver por objeto obrigação presente em TAC anteriormente celebrado;

III - quando não restar comprovado interesse público na celebração do TAC; e

IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

Parágrafo único. Havendo ação judicial relativa aos processos sancionatórios sobre os quais se interessa ajustar a conduta, deverá o Agente Regulado comprovar a renúncia à pretensão nos processos judiciais correspondentes até a data de assinatura do TAC.

Art. 5º Recebido o requerimento de celebração de TAC, caberá à Superintendência competente, no prazo de 30 (trinta) dias, a realização de juízo de admissibilidade e avaliação quanto ao mérito do pedido, analisando a adequação da proposta ao interesse público, às normas vigentes e às regras da presente Resolução.

§1º A Superintendência competente, por decisão fundamentada, poderá admitir, inadmitir ou propor alterações ao requerimento de celebração de TAC.

§2º Nas hipóteses de inadmissão, rejeição ou proposta de alterações ao requerimento de TAC, a proponente será intimada, podendo recorrer da decisão ou promover as adequações solicitadas pela Superintendência competente no prazo de 15 (quinze) dias, após os quais, não havendo manifestação, os autos pertinentes serão arquivados.

§3º Interposto recurso contra a decisão, a Superintendência competente terá 5 (cinco) dias para retratar-se ou encaminhar o recurso para apreciação pela Diretoria Colegiada, na forma do art. 8º da presente Resolução.

§4º Admitida a proposta de celebração de TAC, o Agente Regulado terá 5 (cinco) dias úteis para apresentação da minuta de TAC nos termos do art. 11, contados a partir da data de admissão da proposta de TAC pela Superintendência competente.

§5º Após o recebimento da minuta de TAC, a Superintendência competente promoverá as adequações necessárias e encaminhará os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação sobre os aspectos jurídicos da proposta, no prazo legal, sendo em seguida submetida à Diretoria Colegiada.

Portaria nº 24/2021

Art. 3º A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá propor ou acolher requerimento de celebração de termo de ajustamento de conduta, devendo instruir o processo e submetê-lo à deliberação da Diretoria Colegiada, observado o procedimento previsto no Capítulo II da [Resolução nº 5.823, de 2018](#).

§ 1º Para o TAC Plano de Ação, a instrução processual será realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional e das demais Gerências, salvo se o termo de ajustamento de conduta abranger exclusivamente obrigações econômico-financeiras, hipótese em que a instrução competirá à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias.

§ 2º Para o TAC Multas, a instrução processual será realizada pela Coordenação de Instrução Processual, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional.

III - ANÁLISE

5. Inicialmente, informamos que a presente proposta de TAC foi objeto de análise na Nota Técnica SEI nº 2341/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 6229691), de 27/04/2021, sendo que, por meio do Ofício SEI nº 11750/2021/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 6263688), de 29/04/2021, foi encaminhado à CRO o resultado pela admissibilidade da proposta, condicionada à realização de ajustes a serem promovidos na propositura do instrumento do TAC.

6. Dessa forma, esta reanálise é necessária, tendo em vista que a Concessionária encaminhou nova proposta em atendimento ao solicitado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

7. Ressaltamos que, a avaliação dessa GEFIR, juntamente com a Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária/Unidade Regional do Rio Grande do Sul (COINF/URRS), será feita quanto às justificativas e base técnica utilizadas como suporte da referida proposta de TAC pela CRO, apresentadas no Anexo 06 – Manifestação e Cronogramas (SEI nº 6349968) e Anexo 01 – Minuta TAC Plano de Ação (SEI nº 6349962), que estão anexados ao Ofício nº 3.785/2021 (SEI nº 6349961), de 06/05/2021, levando em consideração todo o exposto na Nota Técnica SEI nº 2341/2021/GEFIR/SUOD/DIR.

8. Vale ressaltar o entendimento descrito na Nota Técnica SEI Nº 2341/2021/GEFIR/SUOD/DIR (6229691), de 27/04/2021, o qual reiteramos:

"8.Quanto ao citado no parágrafo 7, informamos que a análise não se dará para o período identificado, mas para um período de 4 anos conforme prevê a Resolução nº 5.823/2018, haja vista que:

- o período de início e término do TAC deve ser considerado, s.m.j., a partir da sua assinatura, não havendo lógica a consideração de que seria a partir de março/2021, ainda mais que a própria Concessionária prevê assinatura do TAC até setembro/2021;

- a Deliberação nº 105/2021 da ANTT, não pode ser desconsiderada, a menos que haja alguma orientação em contrário da própria Diretoria Colegiada da ANTT."

OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS

9. Com relação as obras de ampliação de capacidade, a principal divergência entre a nova proposta da CRO e a Nota Técnica SEI nº 2341/2021/GEFIR/SUOD/DIR é quanto a priorização das metas de duplicação. A Concessionária mantém o entendimento de priorizar a duplicação do trecho Posto Gil / Nova Mutum em detrimento do trecho Sinop.
10. As justificativas apresentadas pela CRO para tal escolha são:
- boa parte do seguimento Posto Gil / Nova Mutum possui degrau de acostamento entre 6cm e 18cm de altura;
 - projetos executivos já desenvolvidos;
 - quantidade de acidentes com nível de gravidade maior.
11. Entendemos serem relevantes as justificativas apresentadas pela CRO, nota-se que a Concessionária apresentou mais informações quanto ao histórico de Óbitos, analisado por consultoria especializada. Essa questão da plataforma do trecho Posto Gil / Nova Mutum em relação ao degrau e insuficiência dos acostamentos, se trata de um problema de segurança viária. Outro ponto importante é a questão de projetos já desenvolvidos que possibilita o início imediato das obras.
12. Mas é importante observar que a Concessionária não rebateu os argumentos apresentados na referida Nota Técnica quanto ao comparativo de trechos com extensões diferentes, deixar de levar em conta o índice de mortalidade por km, indicação de prioridade no estudo Labtrans e quanto ao número de obras de melhorias ser superior no trecho Sinop em comparação àquelas do trecho Posto Gil / Nova Mutum.
13. Quanto ao equívoco do Estudo de Tráfego da LABTRANS no Trecho Sorriso – Sinop, que considerou velocidade operacional de 60 km/h ao invés da correta, de 80 km/h, o que ocasionou piora no nível de serviço calculado, a CRO não apresentou avaliação técnica, somente a comparação do VDM equivalente entre a PP07 (Nova Mutum) e PP09 (Sorriso). Mesmo assim, não há como negar a influência significativa do equívoco do estudo da LABTRANS.
14. Considerando a análise mais completa que foi apresentada nesse momento, e a questão pertinente ao estudo de tráfego, pode-se aceitar o início das obras de duplicação pelo trecho norte, segmento Posto Gil / Nova Mutum (km 507,1 ao km 593) em detrimento ao trecho Sorriso / Sinop (km 745 ao km 855). No entanto, principalmente o Segmento Homogêneo (SH) - 28 (km 839 a km 855) não pode aguardar a duplicação somente no 4º Ano do TAC. A priorização de algumas obras de melhoria em Sinop é insuficiente, ainda mais que nenhuma está prevista para o SH 28.
15. Cabe ressaltar que, o SH 28 tem a maior taxa de óbitos por km, conforme pode-se verificar na análise apresentada no Anexo 2 – Estudo Acidentes CRO, incluindo o trecho da Rodovia dos Imigrantes. Além disso, como se observa no Mapeamento Acidentes em Trechos Rurais, o trecho entre o km 842 e km 847 é um subtrecho de 5 km que possui o maior número de acidentes e o maior número de feridos em comparação aos demais. Em número de mortes, é o segundo maior, perdendo apenas para o subtrecho km 537 ao km 542. Em relação aos acostamentos, ponto destacado no trecho Posto Gil / Nova Mutum, nesse trecho se alteram pontos sem acostamento com pontos com acostamento reduzido, de apenas 0,5 m, conforme dados de monitoração da CRO, só não possui degrau acentuado entre acostamento e pista. Assim, reforçamos o entendimento de que não pode-se aceitar que o SH 28 seja duplicado somente no 4º Ano do TAC.
16. Para chegar em um meio termo e ressaltando, que se a manifestação pública aprovar, aceitamos a priorização de iniciar a duplicação do trecho Posto Gil / Nova Mutum no 1º ano de TAC, mas com a inclusão da duplicação do trecho entre o km 839 e o km 855 iniciar no 3º ano de TAC, o que já atenderia em parte o indicado na Deliberação nº 105/2021, que previa a execução das obras do referido trecho do 1º ao 3º ano do TAC, ou ao menos do km 839 ao km 845, conforme Figura 1 a seguir, que seria na expansão da Travessia Urbana de Sinop até a interseção com a MT-423, ponto crítico com relação a ocorrência de acidentes e gargalo de tráfego. Cabe ressaltar que nesse ponto é necessário implantar um dispositivo, assim fica definido que uns dos dispositivos previsto no contrato e que estão aguardando definição de realocação, deve ser indicado e previsto para esse local.



Figura 1 - Travessia urbana de Sinop

17. Entende-se ainda a necessidade de iniciar as obras de duplicação da extensão da **travessia urbana no Sul de Sinop**, entre o km 819,5 (a partir do Diamante 26 previsto no **km 819,8**) e o **km 822,35** (onde inicia o trecho em multifaixas) no **3º ano** do TAC.
18. Esse trecho tem os acidentes mapeados no item Cobertura Acidentes em Trechos Urbanos no estudo apresentado no Anexo 2 – Estudo Acidentes, onde observa-se um número de 156 acidentes no subtrecho entre o km 817 ao km 822. Esse número é significativo, quando observa-se que 3 dos 5 km estão em área rural, conforme Figura 2 abaixo.



Figura 2 - Travessia urbana no Sul de Sinop

19. Com relação ao trecho da Rodovia dos Imigrantes, km 321,3 ao km 353,5, é de comum acordo a priorização para iniciar a execução dessas obras no 1º ano de TAC.

20. Quanto a conclusão da Ponte sobre o Rio Correntes no km 0+000 da BR-163/MT, a Concessionária alega que as obrigações contratuais foram cumpridas e que existe impedimento de terminar a obra, pois a etapa da obra a ser concluída encontra-se no trecho de licenciamento ambiental da MSVia, de forma que a CRO não poderia atuar no local.

21. Entendemos que esse assunto carece de ser pacificado, pois existem divisões de responsabilidades a serem definidas quanto ao encaixe da alça em área de fronteira, haja vista que envolve licenciamento ambiental e áreas cobertas por termos de cessão de bens de contratos de Concessionárias adjacentes (CRO e MSVia).

22. No entanto, há necessidade de empenho maior da CRO na resolução desta questão da licença ambiental, juntamente com o apoio da ANTT, para conclusão final da obra por parte da CRO e abertura ao tráfego, possibilitando assim maior segurança aos usuários da rodovia, conforme pode ser verificado nas Figuras 3 a 5 abaixo:



Figura 3 - Trecho da CRO antes da Ponte sobre o Rio Correntes (divisa MT/MS - MSVia)



Figura 4 - Vista da Ponte sobre o Rio Correntes com a chegada na MSVia (divisa MT/MS)



Figura 5 - Vista do final da Ponte sobre o Rio Correntes já na MSVia (divisa MS/MT), faltando laje de transição e encaixe na pista (simples) da MSVia

23. Sobre as obras de melhorias, é de comum acordo que as mesmas devem ser executadas de forma concomitante com a execução das obras de ampliação, conforme os respectivos trechos forem avançando.

24. Quanto à questão de ser proposto, em conjunto com a COINF/URRS em até 6 meses da assinatura do TAC, a localização dos dispositivos (trevos, diamantes, vias marginais) pendentes de definição, para serem executados de forma concomitante às obras de duplicação dentro do período de vigência do TAC, a Concessionária afirma que está de acordo.

25. Por fim, a Concessionária informa que está de acordo com a apresentação de cronograma de obras de ampliação e melhorias, de forma semestral e proporcional às metas anuais, com detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização.

FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA RODOVIA

26. Com relação a conserva, recuperação e manutenção a CRO informa que iniciará os trabalhos de elevação de parâmetro do pavimento a partir do mês de maio de 2021.

27. A Concessionária informa também que irá disponibilizar cronograma de recuperação de pavimento e elevação de parâmetro 20 dias após a assinatura do TAC, contemplando as atividades de setembro de 2021 (expectativa dela para assinatura do TAC - Plano de Ação) a março de 2022, conforme Portaria nº 24 de 29 de janeiro de 2021.

28. Quanto à condicionante que durante os 18 meses iniciais do TAC a Concessionária deverá atender a todos os parâmetros de desempenho definidos no PER de 36 meses para pista simples e de 60 meses para pista dupla e os segmentos que forem duplicados devem atender aos parâmetros de 60 meses em ambas as pistas e manter tais parâmetros, já para os segmentos ainda não duplicados devem manter os parâmetros de 36 meses, a Concessionária propõe para ao final de 18 meses da assinatura do TAC (mar/23) cumprir os seguintes parâmetros:

- 100% do trecho de pista simples com parâmetro do 36º mês;
- 87% do trecho de pista dupla com parâmetro do 60º mês.

29. A previsão da CRO é atender 100% de todos os parâmetros solicitados pela ANTT para o pavimento da pista existente e duplicada até mar/2024.

30. Entendemos ser aceitável a proposta da CRO em partes, pois está sendo extrapolado o prazo previsto na Nota Técnica SEI nº 2341/2021/GEFIR/SUROD/DIR para esse item, em apenas 13%.

31. Houve um equívoco em considerar a condicionante para 18 meses iniciais do TAC, como a previsão da Concessionária para iniciar as obras é em março/2022, então, o correto é considerar que fica condicionado que durante os

12 meses iniciais a partir da validade do TAC, a Concessionária deverá atender a todos os parâmetros de desempenho definidos no PER de 36 meses para pista simples e de 60 meses para 87% do trecho de pista dupla e os segmentos que forem duplicados devem atender aos parâmetros de 60 meses em ambas as pistas e manter tais parâmetros, já para os segmentos ainda não duplicados devem manter os parâmetros de 36 meses.

32. Sobre a recuperação dos demais trechos, adequando a pista existente à classe 1-A, devendo ser feita concomitantemente com as obras de duplicação a CRO está de acordo.

33. Em específico, no que se refere ao "Trecho 108 km" a Concessionária informa que será executado dentro do período de vigência do TAC no escopo contratual do 2º Termo Aditivo atendendo ao projeto executivo de recuperação que será apresentado à ANTT.

34. Com relação a esse assunto, citamos abaixo parte do 2º Termo Aditivo:

"(...)

2.1.1. A partir da ASSUNÇÃO, a CONCESSIONÁRIA disporá de 12 (doze) meses para adequar as pistas existentes dos segmentos aos Parâmetros de Desempenho previsto para o 24º (vigésimo quarto) mês do prazo da CONCESSÃO no item 3.1 do PER, Frente de Recuperação e Manutenção.

2.1.2. A partir do 36º (trigésimo sexto) mês do prazo da CONCESSÃO, os segmentos deverão atender aos mesmos Parâmetros de Desempenho dos demais segmentos rodoviários já recebidos e arrolados no Anexo A do Termo de Arrolamento e transferência de bens.

(...)"

35. Diante do exposto, a recuperação da pista existente do "Trecho 108 km" deverá ser realizada colocando o trecho em parâmetros de 36 meses até o final dos 12 meses iniciais e de 60 meses ao final do TAC.

36. Quanto aos parâmetros de desempenho dos demais elementos de recuperação (sinalização e elementos de proteção e segurança, obras de artes especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e estrutura de contenção) deverá ser previsto que com a duplicação serão considerados os parâmetros previstos para o 60º mês de concessão a CRO está de acordo.

37. Deverá ser apresentado um cronograma detalhado das obras de recuperação e manutenção da rodovia com distribuição de todo o trecho em períodos semestrais, totalizando 48 meses a partir da assinatura do TAC. Cabe ressaltar que, cada período semestral deverá ter o detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização. Sobre esse tema a CRO apresentou concordância.

38. Por fim, com relação à regularização dos acessos irregulares e realização de desocupações autorizadas pela ANTT, a proposta do TAC não atende aos parâmetros de desempenho indicados no PER. Assim, a Concessionária deverá seguir a mesma obrigação prevista no contrato de concessão, ou seja, 70% em 120 meses e 100% em 180 meses. Também para esse tema a CRO afirmou estar de acordo.

FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS DA RODOVIA

39. Quanto à frente de serviços operacionais a Concessionária relata que foi necessário realizar um ajuste mínimo temporal no início de algumas atividades, justificado pelo aumento de investimento na melhoria dos parâmetros de desempenho do pavimento de forma imediata após assinatura do TAC e em atendimento ao solicitado na Nota Técnica da GEFIR.

40. Dessa forma, segue abaixo a Tabela 1 que a CRO encaminhou sobre sua proposta para atendimento à Frente de Serviços Operacionais:

Tabela 1 - Frente de Serviços Operacionais:

FRENTE OPERACIONAL	PROPOSTA ANTT	PROPOSTA CRO
Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	25% a cada 6 meses	Início no 2º ano de obras do TAC – 25% a cada 6 meses.
Sistema de Detecção de Altura	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem	De acordo.
Sistema de Circuito Fechado de TV	25% a cada 6 meses	Início no 2º ano de obras do TAC – 25% a cada 6 meses.
Bases operacionais definitivas (SAUs) – instalação definitiva de 8 bases	2 bases a cada 6 meses	SAU 04 em 1º Ano. A partir do 2º Ano de obras 2 bases a cada 6 meses.
Sistema de comunicação Torres de comunicação	25% a cada 6 meses	100% no 4º ano do TAC. (Atualmente em operação conforme acordo com PRF).
Sistema de comunicação Cabos de fibra óptica	16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado	De acordo.
Sistema de Pesagem Veicular PPV	25% a cada 6 meses	Inicia 6 meses após definição de tecnologia e será executado 20% a cada 6 meses (5 PPVs).
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Reforma: 2 postos a cada 6 meses; Execução 3 postos: 24 meses, 1 posto a cada 6 meses	De acordo.

41. Para a implantação dos equipamentos detecção e sensoriamento de pista - SAT a proposta da CRO está bem próximo do solicitado pela ANTT, assim entendemos ser aceitável.

42. Sistema de Detecção de altura é de comum acordo o proposto.

43. Sistemas de Circuito Fechado de TV - CFTV, entendemos que não pode ser adiado mais, fundamental para a adequada Operação da Rodovia, contribuindo com a redução do tempo de atendimento das ocorrências. A justificativa apresentada pela CRO de iniciar somente no 2º ano de TAC por questões apenas financeiras não cabe na análise desta área técnica, assim, cabe a Concessionária um esforço maior e programar o início da implantação de CFTV no 1º Ano de TAC.

44. Com relação às SAUs, o que chamou a atenção foi a divergência de informações entre a proposta indicada acima na tabela e o cronograma apresentado no “Anexo – 03 – Cronograma Dispositivos (4 anos)”, ou seja, na proposta há a indicação de instalar a SAU 04 no 1º ano de TAC e no cronograma consta a instalação de duas SAUs no 1º ano de TAC. Assim, concordamos com a proposta apresentada na Tabela 1.

45. Sistemas de Comunicação – torres, é aceitável não iniciar no 1º ano de TAC, mas deve ser considerada a execução nos 3º e 4º anos do TAC.

46. Sobre os cabos de fibra óptica é de comum acordo implantação de 16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado.

47. Com relação ao Sistema de Pesagem Veicular – PPV, mesmo estando de acordo com o exposto na proposta indicada na Tabela 1, de iniciar a implantação 6 meses após definição de tecnologia e de executar 20% a cada 6 meses (5PPVs), verificamos que a Concessionária considerou no seu cronograma, conforme indicado no “Anexo – 03 – Cronograma Dispositivos (4 anos)”, que os investimentos estão previstos para o 25º ano concessão. É imprescindível que a CRO revise este cronograma, de tal forma a considerar este investimento todo dentro do período do TAC.

48. Por fim, no que diz respeito aos postos da Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Concessionária apresentou concordância com o solicitado pela ANTT.

IV - CONCLUSÃO

49. Ante o exposto, submete-se à apreciação superior para solicitação à Concessionária Rota do Oeste os ajustes necessários da proposta de TAC.

50. Cabe ressaltar que, conforme identificado anteriormente destaca-se a importância da Concessionária rever a proposta de cronograma para as obras do trecho de Sinop, ao menos do trecho SH-28 e dispositivos concomitantes do trecho. Entretanto, caso a manifestação na Audiência Pública entenda que não há necessidade de adiantar do 4º ano para o 3º ano permanecerá a proposta da CRO.

51. Quanto à análise da proposta do TAC - Plano de Ação, apresentada pela CRO no “Anexo 01 – Minuta TAC Plano de Ação”, foram feitas várias sugestões no documento base e encaminhadas para as diversas áreas envolvidas, de tal forma que a proposta final será inserida posteriormente em anexo ao referido processo diretamente pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), após consolidação das sugestões de adequação.
52. Por fim, informamos que segue em anexo, conforme SEI 6690472, resumo consolidado contemplando todos os ajustes e condicionantes para a proposta de TAC da CRO.

(assinado eletronicamente)

Rafael da Silva Schmitt
Especialista em Regulação

(assinado eletronicamente)

Marisa Dagmar Tiefensee
Coordenadora de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da URRS

(assinado eletronicamente)

Matheus Herrero Roder
Coordenação de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias III

(assinado eletronicamente)

Cláudio Renê Valadares Lobato
Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDIO RENÊ VALADARES LOBATO, Gerente**, em 02/06/2021, às 18:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO, Coordenador(a)**, em 07/06/2021, às 15:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL DA SILVA SCHMITT, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 08/06/2021, às 15:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARISA DAGMAR TIEFENSEE, Coordenador(a)**, em 08/06/2021, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6690339** e o código CRC **A26C4238**.

Tabela 1: Obras de Ampliação de Capacidade

Localização	Obrigações previstas: Obras	km	Proposta ANTT
			Prazo individual em anos do TAC
BR-163/MT	Adequação do trecho antigo à classe 1-A e a conclusão da ponte no km 0	0,0 ao 39,0	1º
BR-163/MT	Rodovia dos Imigrantes	321,3 ao 353,5	1º ao 2º
BR-163/MT	Trecho de Lucas do Rio Verde	686,0 ao 691,0	3º
BR-163/MT	Trecho Sorriso - Sinop	745,0 ao 839,0	3º ao 4º
BR-163/MT	Trecho Sinop	839,0 ao 855,0	3º ao 4º
BR-163/MT	Trecho Posto Gil - Nova Mutum	507,0 ao 603,0	1º ao 2º
BR-163/MT	Trecho Lucas do Rio Verde - Sorriso	691,0 ao 745,0	3º ao 4º
BR-163/MT	Trecho Nova Mutum - Lucas do Rio Verde	603,0 ao 686,0	2º ao 3º

Obs.: Obras de melhorias devem ser executadas de forma concomitante com a execução das obras de ampliação, conforme os respectivos trechos forem avançando.

Obras da Frente de Recuperação e Manutenção da Rodovia

1. Deverão ser iniciadas de forma imediata, a partir da assinatura do TAC, as intervenções de conserva, recuperação e manutenção no trecho concedido colocando o mesmo em parâmetros de 36 meses para 100% dos trechos de pista simples e 60 meses para 87% dos trechos em pista dupla, ao final dos 12 meses iniciais do TAC;
2. A recuperação dos demais trechos, adequando a pista existente à classe 1-A, deverá ser feita concomitantemente com as obras de duplicação. Excepcionalmente, a recuperação da pista existente do "Trecho 108 km" deverá ser realizada colocando o trecho em parâmetros de 36 meses até o final dos 12 meses iniciais e de 60 meses ao final do TAC;
3. Quanto aos parâmetros de desempenho dos demais elementos de recuperação (sinalização e elementos de proteção e segurança, obras de artes especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e estrutura de contenção) deverá ser previsto que com a duplicação serão considerados os parâmetros previstos para o 60º mês de concessão;
4. Com relação à regularização dos acessos irregulares e realização de desocupações autorizadas pela ANTT, a Concessionária deverá seguir a mesma obrigação prevista no contrato de concessão, ou seja, 70% em 120 meses e 100% em 180 meses.

Tabela 2: Dispositivos da Frente dos Serviços Operacionais

Dispositivos	Proposta ANTT
Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	Início no 2º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Sistema de Detecção de Altura	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado)
Sistema de Circuito Fechado de TV	Início no 1º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Bases Operacionais Definitivas (SAUs) – Instalação Definitiva de 8 Bases	SAU 04 no 1º ano do TAC e a partir do 2º ano de obras do TAC, 2 bases a cada 6 meses
Sistema de Comunicação - Torres de Comunicação	Início no 3º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Sistema de Comunicação - Cabos de Fibra Óptica	16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado
Sistema de Pesagem Veicular	25% a cada 6 meses, a partir de sua definição, sendo que a previsão dos investimentos tem que estar dentro do período do TAC
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Para reforma: 2 postos a cada 6 meses; 24 meses para definição e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 3281/2021/GEGEF/SUROD/DIR

Interessado: CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE

Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

Assunto: Admissibilidade de proposta de termo de ajustamento de conduta apresentado pela Concessionária Rota do Oeste S.A (CRO).

1. OBJETO

1.1. A presente Nota Técnica visa atender ao Despacho SUROD (SEI nº 6687661), de 02/06/2021, por meio do qual a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), trata da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) reapresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO).

1.2. Cabe ressaltar que, a proposta de Termo de Ajustamento de Conduta – Minutas TAC Plano de Ação e TAC Multas, encaminhada pela CRO por meio do Ofício nº 3.785/2021 (SEI nº 6349961) e anexos (SEI nº 6349962, 6349963, 6349964, 6349966, 6349967 e 6349968), requer análise de demais áreas da SUROD, nesse sentido informamos que esta Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) irá se manifestar somente sobre assuntos de sua competência, e referentes ao TAC Plano de Ação.

2. ANTECEDENTES

2.1. Em 31 de março de 2021, a CRO protocolou na ANTT uma proposta de Termo de Ajustamento de Conduta referente às obrigações previstas no Contrato de Concessão Edital nº 003/2013 (SEI 590504, 5905906, 5905907, 5905909, 5905910, 5905911, 5905912). Nesse contexto foram apresentados:

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 CRO-3.698/2021 ACT-PMM Página 4 de 71 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); e

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.

2.2. A concessionária requerente apresenta os seguintes pedidos ao final de sua manifestação:

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);
- 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).

2.3. Em resposta o Despacho Surod 5911584, de 06 de abril de 2021, esclarece que quanto ao item a) *"enquanto não celebrado o TAC, permanecem vigentes as determinações da Deliberação nº 105/2021, cabendo à concessionária adotar as providências que entender necessárias para o seu atendimento, sob pena de instauração de processo de caducidade"*. Quanto aos itens b) e c) encaminha para as áreas técnicas para manifestarem-se sobre as seguintes questões:

- a) à GEFIR e à COINF/RS, para análise quanto ao conceito da proposta sob a ótica da gestão dos investimentos;
- b) à GEGEF, para análise quanto ao conceito da proposta sob a ótica econômico-financeira;
- c) à CIPRO, para análise quanto ao passivo de penalidades cujo saneamento ora se pretende promover e para realização de consulta jurídica à Procuradoria Federal junto à ANTT.

2.4. A Coordenação de Instrução Processual se manifesta por meio do Despacho Cipro 6115359, de 18 de abril de 2021 e ressalta:

Assim, ao contrário dos TAC – Multas firmados no passado, onde o passivo regulatório foi convertido em obras não previstas originalmente no contrato, neste caso a compensação se daria mediante desconto diretamente na tarifa de pedágio o que, em princípio, parece aderente ao disposto no art. 11, §1º da Resolução nº 5.823/2018.

Necessário, portanto, que **a proponente adeque sua proposta para que passe a constar que a solução para o passivo regulatório (multas) seja encaminhada por meio do TAC Multas e não dentro do TAC Plano de Ação.**

...

Neste passo, também parece oportuna a consulta à PFANTT acerca de tal possibilidade diante das disposições contratuais e regulamentares incidentes na espécie, principalmente em razão das disposições da Resolução nº 5.823/2018 e da Resolução nº 5.830/2018. Como se trata de uma iniciativa da Concessionária no sentido de quitar o seu passivo, convém, a nosso sentir, que seja apontada a melhor forma de o fazer.

Acerca do prazo de execução das obrigações no âmbito do TAC, ressalte-se a Resolução ANTT nº 5.823, de 2018:

...

esse sentido, ponderamos se, caso seja verificado que são necessários **05 (cinco) anos** para a execução das obrigações que fazem parte das tratativas para composição de um TAC Plano de Ação e, ainda, que a celebração do acordo, no contexto, é a ação que melhor atende ao interesse público, em detrimento de outras alternativas, tal como a caducidade, poderia a Agência **extrapolar o prazo de 04 (quatro) anos, por mais 01 (um) ano,** e firmar um TAC cujo cronograma para execução das obrigações se **estenda por até cinco anos.**

...

2.5. Sobre a questão tarifária a CIPRO destaca:

Neste passo, também há dúvida se é juridicamente possível, no âmbito de um TAC Plano de Ação, a exemplo do que já ocorre nos processos de relicitação desta Agência, que seja estabelecida na celebração do TAC e mantida tarifa ao longo da execução do TAC, que assegure patamar tarifário mínimo necessário à execução das obras previstas no ajuste, com objetivo de manter a viabilidade econômico-financeira do projeto, sua financiabilidade e evitar expressivas oscilações tarifárias, 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 de seu cumprimento pela Diretoria Colegiada da ANTT, via Fator C (conforme o Anexo 6 do Contrato), sem que, contudo, sejam afastadas as competências fiscalizatórias e regulatórias da ANTT.

2.6. Por fim, sugere a CIPRO que:

Por isso, sugere-se à essa SUROD que, sem prejuízo da consulta futura à PFANTT acerca das questões aqui expostas, determine (1) a realização de estudos de impacto regulatório (AIR) para que sejam levantados os cenários e os possíveis desdobramentos em caso de procedência e de improcedência da lide arbitral, sem o que, acreditamos, não será plenamente subsidiada a tomada de decisão acerca da vantajosidade e do interesse público na celebração de acordo para ajuste de conduta e (2) realize processo de participação e controle social para ouvir os representantes locais, usuários, moradores e todo o conjunto de cidadãos que se utilizam da rodovia ou dela se beneficiam direta ou indiretamente.

...

Do exposto, e com as ressalvas acima, esta CIPRO opina pela admissibilidade da proposta de TAC, desde que na apresentação do instrumento sejam observadas as condicionantes abaixo:

I – as penalidades objeto de condenação transitada em julgado venham a ser objeto de quitação, mediante pagamento ou conversão à modicidade tarifária, de imediato no fluxo de caixa, sem incidência de qualquer desconto;

II – a concessionária renuncie à pretensão de discutir judicialmente ou em sede de arbitragem sobre o saldo devedor de multas cujo pagamento está sendo diluído no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC;

III – em caso de extinção antecipada do contrato, o saldo devedor de multas cujo pagamento está sendo diluído no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC seja objeto de desconto de eventual indenização devida à concessionária;

IV – sejam apresentadas todas as informações disponíveis solicitadas pela ANTT relativas à adulteração de relatórios de monitoração, anteriormente à celebração do TAC, para fixação dos descontos e penalidades no bojo do TAC, e, não sendo apresentadas as informações solicitadas, por qualquer razão, o parâmetro de desempenho correspondente será considerado integralmente descumprido;

V - seja formalizada pela Concessionária a escolha quanto ao tratamento do passivo regulatório (multas):

a) proposta de TAC Multas, nos termos do §1º do art. 11 da Resolução 5.823/2018, com a indicação da opção do desconto individualizado, hipótese em que será verificada possível incidência do princípio da continuidade delitiva, ou global, hipótese em que não será verificada possível incidência do princípio da continuidade delitiva, nos termos do art. 13 da Portaria nº 24/2021, sem possibilidade de cumulação com outros descontos previstos em outras regulamentações;

b) proposta de pagamento com análise processo a processo, de acordo com os ditames da Resolução nº 5.083, de 27 de abril de 2016, com a possibilidade de incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes, conforme o art. 67, e desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa, na hipótese de pagamento antecipado, conforme o art. 86. Caberia, ademais, a aplicação do princípio da continuidade delitiva a depender do caso concreto.

VI - seja aclarada a questão da correção dos valores do passivo regulatório (multas), caso a proposta de TAC seja acatada pela ANTT.

2.7. A GEFIR/SUROD se manifesta por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2341/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 6229691), de 27 de abril de 2021, e conclui da seguinte forma:

74. Ante o exposto, esta GEFIR e COINF/URRS opinam pela admissibilidade da proposta de TAC, desde que o instrumento de TAC contemple ajustes com as seguintes condicionantes:

- a) Todas as obras e serviços originais do contrato que ainda não foram executados, sendo contemplados no período de vigência do mesmo, deixando de prever correção de obrigações posteriormente ao seu encerramento. Assim, as obrigações deverão ser cumpridas no prazo de vigência do TAC em 4 (quatro) anos, nos termos do art. 11, § 3º, da Resolução nº 5.823/2018, a partir da assinatura do TAC, a menos que haja alguma orientação superior em contrário;
- b) As obras de ampliação de capacidade deverão seguir o nível de prioridade indicado na Tabela 1;
- c) As obras de melhorias devem ser executadas de forma concomitante com a execução das obras de ampliação, conforme os respectivos trechos identificados na Tabela 1;
- d) Seja proposto, em conjunto com a COINF-RS em até 6 meses da assinatura do TAC, a localização dos dispositivos (trevos, diamantes, vias marginais) pendentes de definição, para serem executados de forma concomitante às obras de duplicação dentro do período de vigência do TAC;
- e) Deverá ser apresentado cronograma de obras de ampliação e melhorias para cada um dos elementos da Tabelas 1 e 2, de forma semestral e proporcional às metas anuais. Cabe ressaltar que, cada período semestral deverá ter o detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização;
- f) Seja apresentado um cronograma da execução do Contorno de Rondonópolis/MT uma vez que, o prazo de execução encerrou-se em março de 2021 (final do 7º ano concessão);
- g) Deverão ser iniciadas de forma imediata, a partir da assinatura do TAC, as intervenções de conserva, recuperação e manutenção no trecho concedido colocando o mesmo em parâmetros de 36 meses para pista simples e 60 meses para pista dupla, ao final dos 18 meses iniciais do TAC;
- h) A recuperação dos demais trechos, adequando a pista existente à classe 1-A, deverá ser feita concomitantemente com as obras de duplicação. Excepcionalmente, a adequação da pista existente à classe 1-A referente ao “Trecho 108 km” deve ser prevista dentro do período de vigência do TAC;
- i) Quanto aos parâmetros de desempenho dos demais elementos de recuperação (sinalização e elementos de proteção e segurança, obras de artes especiais, sistema de drenagem e obras de arte correntes, terraplenos e estrutura de contenção) deverá ser previsto que com a duplicação serão considerados os parâmetros previstos para o 60º mês de concessão;
- j) Deverá ser apresentado um cronograma detalhado das obras de recuperação e manutenção da rodovia com distribuição de todo o trecho em períodos semestrais, totalizando 48 meses a partir da assinatura do TAC. Cabe ressaltar que, cada período semestral deverá ter o detalhamento mensal para acompanhamento da fiscalização.
- k) Com relação à regularização dos acessos irregulares e realização de desocupações autorizadas pela ANTT, a proposta do TAC não atende aos parâmetros de desempenho indicados no PER. Assim, a Concessionária deverá seguir a mesma obrigação prevista no contrato de concessão, ou seja, 70% em 120 meses e 100% em 180 meses.
- l) Seja apresentado cronograma referente aos serviços operacionais conforme os prazos indicados na Tabela 3, a seguir:

Tabela 3: 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	Item 3.4.6 do PER e	25% a cada 6 meses

de comunicação	subcláusula 32.1.2 do contrato de concessão	
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 definição e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses

2.8. Esta GEGEF/SUROD se manifesta sobre as premissas apresentadas na proposta de TAC por meio do Despacho 6128505, de 23 de abril de 2021, no qual concluí:

Ante o exposto, esta GEGEF opina pela admissibilidade da proposta de TAC, a depender da análise jurídica dos quesitos expostos e desde que o instrumento de TAC contemple as seguintes condicionantes:

I – a concessionária renuncie à pretensão de discutir judicialmente ou em sede de arbitragem sobre o saldo devedor de obrigações que estão sendo diluídas no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC;

II – que, em caso de extinção antecipada do contrato, o saldo devedor de obrigações que estão sendo diluídas no fluxo de caixa para período posterior à vigência do TAC seja objeto de desconto de eventual indenização devida à concessionária.

2.9. Em 29 de abril de 2021, as manifestações das áreas técnicas foram encaminhadas à CRO por meio do OFÍCIO SEI Nº 11750/2021/SUROD/DIR-ANTT (SEI 6263688) para que a mesma faça as adequações necessárias à proposta e apresente a minuta de TAC, na forma do § 4º do art. 5º da Resolução nº 5.823/2018, observando as condicionantes apontadas nas manifestações técnicas referidas.

2.10. Em 6 de maio de 2021, em atendimento ao referido ofício, a CRO protocolou minuta de texto do TAC, constante no processo 50500.039512/2021-36, sobre qual faremos nossa análise a seguir.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. A admissibilidade da proposta de TAC é disciplinada pelos arts. 3º a 5º da Resolução nº 5.823/2018 e, no âmbito da Superintendência, pelos arts. da Portaria SUROD nº 24/2021:

Resolução nº 5.823/2018

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

II - obrigações objeto do TAC, acompanhadas do respectivo cronograma de execução.

Parágrafo único. O documento de que trata o presente artigo deverá ser acompanhado de provas acerca da regularidade fiscal do Agente Regulado.

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

I - quando o Agente Regulado houver descumprido TAC há menos de 3 (três) anos, contados da decisão definitiva que confirmar o descumprimento;

II - quando tiver por objeto obrigação presente em TAC anteriormente celebrado;

III - quando não restar comprovado interesse público na celebração do TAC; e

IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

Parágrafo único. Havendo ação judicial relativa aos processos sancionatórios sobre os quais se interessa ajustar a conduta, deverá o Agente Regulado comprovar a renúncia à pretensão nos processos judiciais correspondentes até a data de assinatura do TAC.

Art. 5º Recebido o requerimento de celebração de TAC, caberá à Superintendência competente, no prazo de 30 (trinta) dias, a realização de juízo de admissibilidade e avaliação quanto ao mérito do pedido, analisando a adequação da proposta ao interesse público, às normas vigentes e às regras da presente Resolução.

§1º A Superintendência competente, por decisão fundamentada, poderá admitir, inadmitir ou propor alterações ao requerimento de celebração de TAC.

§2º Nas hipóteses de inadmissão, rejeição ou proposta de alterações ao requerimento de TAC, a proponente será intimada, podendo recorrer da decisão ou promover as adequações solicitadas pela Superintendência competente no prazo de 15 (quinze) dias, após os quais, não havendo manifestação, os autos pertinentes serão arquivados.

§3º Interposto recurso contra a decisão, a Superintendência competente terá 5 (cinco) dias para retratar-se ou encaminhar o recurso para apreciação pela Diretoria Colegiada, na forma do art. 8º da presente Resolução.

§4º Admitida a proposta de celebração de TAC, o Agente Regulado terá 5 (cinco) dias úteis para apresentação da minuta de TAC nos termos do art. 11, contados a partir da data de admissão da proposta de TAC pela Superintendência competente.

§5º Após o recebimento da minuta de TAC, a Superintendência competente promoverá as adequações necessárias e encaminhará os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação sobre os aspectos jurídicos da proposta, no prazo legal, sendo em seguida submetida à Diretoria Colegiada.

Portaria nº 24/2021

Art. 3º A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá propor ou acolher requerimento de celebração de termo de ajustamento de conduta, devendo instruir o processo e submetê-lo à deliberação da Diretoria Colegiada, observado o procedimento previsto no Capítulo II da [Resolução nº 5.823, de 2018](#).

§ 1º Para o TAC Plano de Ação, a instrução processual será realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional e das demais Gerências, salvo se o termo de ajustamento de conduta abranger exclusivamente obrigações econômico-financeiras, hipótese em que a instrução competirá à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias.

§ 2º Para o TAC Multas, a instrução processual será realizada pela Coordenação de Instrução Processual, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional.

4. ANÁLISE

4.1. Trata-se de complementação à análise inicialmente procedida por meio do Despacho GEGEF 6128505, de 27/04/2021, tendo em vista a proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) reapresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A (CRO), na forma do Ofício 3.785/2021 (SEI nº 6349961) e anexos, de 06/05/2021.

4.2. A concessionária mantém a proposta de aplicação do conceito de "Tarifa Técnica", conforme disposto no "Anexo B – Detalhamento da Tarifa Técnica" apresentado no Anexo 01 (6349962), buscando garantir que não haverá impactos negativos sobre a receita da concessão, por meio da alteração da Tarifa de Pedágio, para isso propõe:

(a) sobrestamento da aplicação do Fator D durante a vigência do TAC;

(b) manutenção da TBP de FCM aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária - portanto, sem considerar, principalmente, os impactos na TBP da exclusão de parte dos investimentos relativos à manutenção do pavimento.

(c) pagamento das multas/resolução do passivo regulatório, via modicidade tarifária após a vigência do TAC;

(d) pagamento da receita tarifária adicional arrecadada, durante o período de vigência da medida judicial descontada via Fator C somente após a vigência do TAC; e

(e) pagamento da receita tarifária adicional arrecadada durante a execução do TAC, decorrente da Tarifa Técnica vigente durante o TAC descontada via Fator C somente após a vigência do TAC.

4.3. Portanto, a solução encontrada pela concessionária 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 superior à de reequilíbrio contratual e estritamente suficiente, segundo a concessionária, para a execução das obras e serviços previstos no Plano de Trabalho e no Contrato de Concessão, postergando-se eventuais descontos ou reduções tarifárias (caso sejam improcedentes os pleitos apresentados pela CRO na esfera arbitral) para após a execução do TAC.

4.4. E ainda, a proposta considera que, após a conclusão da execução do TAC, o saldo da Conta C (formado a partir dos efeitos econômicos e financeiros relativos aos eventos que foram postergados) deverá ser aplicado de forma diferida ao longo do restante da vigência contratual, em prol da manutenção da estabilidade e modicidade tarifária. Em outras palavras, a concessionária ressalta a necessidade de parcelamento do saldo da Conta C, após a conclusão da execução do TAC, de modo a evitar grandes oscilações tarifárias e também reduzir a necessidade de financiamento.

4.5. Apresentamos a seguir a proposta da concessionária de "Tarifa Técnica", retirada dos documentos protocolados:

4.6. *"O pilar central de sustentação financeira do TAC Plano de Ação corresponde a manutenção do patamar tarifário, por meio da Tarifa Técnica, reajustada anualmente pelo IPCA, até a conclusão dos investimentos. O diferimento de descontos tarifários devidos pela CRO para após a execução do TAC Plano de Ação possibilita o cumprimento do saldo de obrigações previstas no PER."*



*Valores em base Dezembro/20 que não consideram inflação

4.7. Temos que o valor de tarifa de R\$ 5,10 proposto pela concessionária como "Tarifa Técnica", é relativo à 100km. Verifica-se que a "Tarifa Técnica" proposta trata-se, de forma mais clara, da tarifa da 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, calculada em 2018, vigente por força da Liminar deferida no Processo Judicial nº 1019784-14.2019.4.01.0000.

4.8. No quadro a seguir apresentamos o comparativo das tarifas atualmente vigentes, por praça de pedágio e a tarifa/100km, com as tarifas aprovadas na 4ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão

Extraordinária, com as tarifas propostas no âmbito da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, que aguarda Deliberação da Diretoria e, por fim, com as tarifas atualmente vigentes atualizadas com o reajuste projetado de set/2021:

Praças	TCP	Tarifa Arred. 3ª RO (R\$) - VIGENTE	Tarifa Arred. 4ª RO (R\$)	Tarifa Arred. 5ª RO¹ (R\$)	Tarifa Arred. 3ª RO com reajuste atualizado (R\$)
Praça 1	88	R\$ 4,50	R\$ 2,30	R\$ 3,10	R\$ 5,00
Praça 2	99,5	R\$ 5,10	R\$ 2,70	R\$ 3,50	R\$ 5,60
Praça 3	81	R\$ 4,10	R\$ 2,10	R\$ 2,80	R\$ 4,60
Praça 4	80,44	R\$ 4,10	R\$ 2,00	R\$ 2,80	R\$ 4,50
Praça 5	107,5	R\$ 5,50	R\$ 3,00	R\$ 3,90	R\$ 6,10
Praça 6	90	R\$ 4,60	R\$ 2,40	R\$ 3,10	R\$ 5,10
Praça 7	73,94	R\$ 3,80	R\$ 1,80	R\$ 2,50	R\$ 4,10
Praça 8	95	R\$ 4,90	R\$ 2,60	R\$ 3,40	R\$ 5,40
Praça 9	135,5	R\$ 7,00	R\$ 4,00	R\$ 5,00	R\$ 7,70
Tarifa/100 km		R\$ 5,10	R\$ 2,70	R\$ 3,60	R\$ 5,60

[1] Aguarda Deliberação da Diretoria Colegiada - processo SEI nº 50500.047424/2020-27

4.9. Pelo exposto, o valor da tarifa/100 km atualmente vigente de R\$ 5,10, que deveria ser de R\$ 3,60, com base na proposta da 5ª RO e 8ª RE, seria de R\$ 5,60, para o 1º ano do TAC, conforme proposta da concessionária, e anualmente a tarifa aumentaria com a aplicação do reajuste.

4.10. Ocorre que, diferentemente do caso de Relicitação ou Extensão de Prazo - que a possibilidade de permanecer vigente uma tarifa diferente da calculada é disposta na Resolução ANTT nº 5.926, no caso da Relicitação, e na Portaria nº 3, de 20/01/2021, do Ministério da Infraestrutura, no caso da Extensão de Prazo - **para o caso de celebração de TAC Plano de Ação, não há normativo que prevê a possibilidade de uma "Tarifa Técnica"**. Nem mesmo está vigente decisão arbitral ou judicial, para o caso da CRO, que estabeleça a manutenção da tarifa atualmente vigente, conforme disposto no PARECER DE FORÇA EXECUTÓRIA n. 00003/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (3403561), de 12/05/2020, que informa que "*não há óbice ao exercício da competência regulatória da Agência, inclusive a possibilidade de aplicação de sanções e promoção de revisões tarifárias referentes a demais itens não relacionados àqueles objeto de discussão na presente arbitragem*". Sendo que está pendente ainda está em análise na PF-ANTT a limitação quanto à aplicação do Fator D, no âmbito do processo nº 50500.047424/2020-27 que trata da 5ª RO e 8ª RE.

4.11. No âmbito do TAC, temos a Portaria SUROD nº 024/2021 (6151796), que estabelece:

"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:

I - na primeira revisão ordinária subsequente à sua assinatura; e

II - na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao seu cumprimento.

§ 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.

§ 2º Na revisão de que trata o inciso II do caput, o impacto econômico-financeiro decorrente das eventuais inexecuções verificadas será apurado:

I - diretamente no respectivo fluxo de caixa das obras e serviços, para as concessões com fluxo de caixa fundado no plano de negócios; ou

II - pelo Fator D, apurado em periodicidades anuais conforme previsão contratual, para as concessões que não utilizem plano de negócios.

§ 3º Na hipótese do inciso II do § 2º, a reversão à modicidade tarifária do impacto acumulado do Fator D será feita mediante aplicação de Fator C, nos termos do art. 5º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019." **(Grifo Nosso)**

4.12. Pelo exposto na Portaria, apenas a não consideração dos impactos financeiros devido à aplicação do Fator D e à reprogramação do cronograma de Fluxo de Caixa Marginal, especificamente das obrigações integrantes TAC, seria possível de ser pactuado, caso a PF-ANTT, ao apreciar os questionamentos feitos na análise anterior, entenda ser tema passível de ser estabelecido por meio de Portaria.

4.13. Sobre a proposta de que o saldo da Conta C, formado a partir dos efeitos econômico-financeiros que ficarão suspensos durante a vigência do TAC - que pelo nosso entendimento seria exclusivamente devido ao Fator D - e pelo pagamento da receita tarifária adicional arrecadada durante o período de vigência da medida judicial, seja aplicado de forma diferida ao longo da vigência contratual após a conclusão do TAC, em prol da manutenção da estabilidade e modicidade tarifária, entendemos, com base nas próprias disposições contratuais, subcláusula 2.3 do Anexo 6 do contrato de concessão, que deixa à critério da ANTT a opção de aplicação de um "montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias", ser possível o parcelamento do saldo, desde que devidamente fundamentado, sempre com base no conceito de "evitar grandes oscilações tarifárias". De todo modo, foram elaborados os quesitos "iv", "v" e "vi" no Despacho GEGEF 6128505, de 27/04/2021, solicitando manifestação jurídica da PF-ANTT.

4.14. Ainda sobre o Anexo B, especificamente em relação ao TAC Multas, a proposta da concessionária é a seguinte:

"O TAC Multas, a ser celebrado concomitantemente ao TAC Plano de Ação, trata da compensação dos efeitos do descumprimento do dever de pagamento de penalidades pecuniárias aplicadas e não transitadas em julgado na esfera administrativa, e apresenta valor de R\$180 milhões, na data base de assinatura do TAC Multas.

O pagamento das multas via modicidade tarifária ocorrerá, com início na revisão ordinária de setembro de 2026 e resguardados pela cláusula 20.14 do Contrato de Concessão. A disposição para pagamento de multas via reversão tarifária poderá ser acordado entre as partes a partir da identificação de obra objeto de interesse público, beneficiando os usuários da concessão."

4.15. Apesar do contrato trazer na cláusula 20.14 a possibilidade das importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderem ser revertidas para a modicidade tarifária, a forma de reversão não é apresentada.

4.16. Mas, uma vez que os eventos de reequilíbrio que geram impacto sobre as receitas devem ser tratados via Fator C, entendemos que o pagamento das multas deve se dar via Fator C. Assim, tendo em vista a previsão contratual do Saldo da Conta C, também entendemos pela possibilidade de parcelamento do mesmo. Logo, a proposta da concessionária especificamente quanto à forma de reversão à modicidade está aderente.

4.17. Os demais aspectos da proposta de TAC Multas entendemos ser de competência da CIPRO/SUROD.

4.18. No último parágrafo do anexo B a concessionária explica que "*No gráfico abaixo é possível verificar a estimativa de patamar tarifário, sustentado pela Tarifa Técnica, durante a vigência do TAC Plano de Ação e TAC Multas observando-se a redução tarifária a partir de setembro de 2026 ocasionados pela devolução do saldo do Fator D e passivo regulatório (multas), ambos corrigidos no tempo pelo IRT e WACC*". Portanto, verifica-se que a proposta da concessionária de devolução do Saldo da conta C está aderente à disposição contratual, que prevê a aplicação de taxa de juros.

4.19. Analisando detidamente a proposta, visto que o TAC não tem como objeto suspender as Revisões Ordinárias e Extraordinárias para os demais itens que compõem a tarifa, nem os Reajustes Tarifários devidos no período, entendemos não ser adequado se falar em "Tarifa técnica" e sim em suspensão dos efeitos econômico-financeiros dos itens acordados.

4.20. Por fim, há que se fazer uma ressalva à proposta disposta na subcláusula quinta da Cláusula Nona, apresentada a seguir:

"Subclausula quinta. Os créditos que venham a ser reconhecidos em Sentença Arbitral em favor da CONCESSIONÁRIA no âmbito do procedimento arbitral nº CCI 23960/GSS/PFF serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao cumprimento do TAC Plano de Ação, mediante a aplicação do Fator C. Caso a Sentença Arbitral seja proferida após a atestação do cumprimento do TAC Plano de Ação pela ANTT, os créditos que venham a ser reconhecidos em favor da Concessionária serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante a aplicação do Fator C."

4.21. Entendemos que deve ser considerado os créditos e débitos reconhecidos em Sentença Arbitral, e o montante resultante, seja ele positivo ou negativo, deve somar ao Saldo da Conta C.

4.22. Assim, reiteramos os primeiros questionamentos feitos no Despacho GEGEF 6128505, de 27/04/2021:

(i) É juridicamente admissível a suspensão da aplicação do Fator D durante a vigência do Termo de Ajustamento de Conduta, na forma do art. 25, § 1º, da Portaria nº 024/2021/SUOD/ANTT?

(ii) É juridicamente admissível a suspensão dos efeitos financeiros fruto da reprogramação/exclusões dos valores de investimentos via fluxo de caixa, durante a vigência do TAC, na forma do art. 25, § 1º, da Portaria nº 024/2021/SUOD/ANTT?

4.23. Ainda sobre os investimentos relativos à fluxo de caixa, cabe questionar se:

(iii) Há temas relativo ao FCM da concessão que estejam resguardados pela tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF?

4.24. Supondo serem positivas as respostas da PF-ANTT quanto à admissibilidade da proposta, entendemos ser dispensável o Anexo B, por se tratar de uma simulação teórica do patamar tarifário dentro dos pressupostos acordados, não devendo ser objeto de um anexo de um Termo de Ajuste de Conduta. Para atender ao disposto no Anexo B, sugerimos a substituição da Cláusula XX por uma Cláusula nos seguintes termos:

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS REVISÕES E REAJUSTES TARIFÁRIOS

11.1 Durante a vigência da TAC Plano de Ação, a ANTT realizará os reajustes, revisões ordinárias e extraordinárias conforme regulamentação e contrato de concessão, não resultando impactos sobre a tarifa de pedágio exclusivamente relativos aos seguintes eventos:

(i) aplicação do Fator D relativo às obrigações integrantes do Anexo A;

(ii) a diferença de receita arrecadada a maior em razão da tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF;

(iii) pagamento das multas pactuadas no âmbito do TAC Multas, a serem revertidas à modicidade tarifária após a vigência do TAC Plano de Ação.

(iv) aplicação de mecanismo para recomposição de equilíbrio econômico-financeiro (FCM – Fluxo de Caixa Marginal) referente a temas que estejam resguardados pela tutela deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF."

11.2 Os efeitos econômicos e financeiros decorrentes dos eventos descritos nos incisos i a iii da subcláusula 11.1 serão aferidos anualmente e ficarão contemplados no saldo da Conta C, nos termos do art. 6º-A da Resolução ANTT nº 675/2004 e da subcláusula 2.3 do Anexo 6 do contrato de concessão da BR-163/MT.

Parágrafo primeiro. A aplicação do referido saldo da Conta C no cálculo do Fator C terá início na primeira revisão ordinária cuja data-base dos efeitos econômico-financeiros seja subsequente ao fim da vigência do TAC Plano de Ação.

Parágrafo segundo. A aplicação do referido saldo da Conta C no cálculo do Fator C será implementada de forma parcelada até o final do contrato de concessão, visando evitar oscilações tarifárias relevantes.

11.3 Os efeitos econômicos e financeiros decorrentes do evento descrito no inciso (iv) da subcláusula 11.1 serão aferidos e contemplados no cálculo tarifário na primeira revisão ordinária cuja data-base dos efeitos econômico-financeiros seja subsequente ao fim da vigência do TAC Plano de Ação.

11.4 Ocorrendo a rescisão antecipada do TAC por descumprimento, como previsto na CLÁUSULA SEXTA, fica a ANTT autorizada a aplicar o saldo da Conta C no cálculo do Fator C observadas as disposições do item 2.3 do Anexo 6 do contrato de concessão.

11.5 A celebração do presente TAC não produz efeitos quanto aos demais elementos que compõem as revisões tarifárias do contrato de concessão, exceto em relação ao previsto nesta cláusula.

11.6 Encerrado o presente TAC, nos termos da CLÁUSULA SEXTA, a ANTT aplicará o montante da Conta C relativo ao Fator D acumulado em razão de eventuais saldo de inexecuções do plano de trabalho do TAC na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao cumprimento deste ajuste.

11.7 Em caso de extinção antecipada do Contrato de Concessão, o saldo acumulado na Conta C, na forma das cláusulas 11.1, será objeto de desconto de eventual indenização devida à CONCESSIONÁRIA.

11.8 Os créditos que venham a ser reconhecidos em Sentença Arbitral em favor da CONCESSIONÁRIA no âmbito do procedimento arbitral nº CCI 23960/GSS/PFF serão considerados na primeira revisão ordinária subsequente à deliberação da Diretoria Colegiada quanto ao cumprimento do TAC Plano de Ação, mediante a aplicação do Fator C, nos mesmos termos da subcláusula 11.2.

4.25. Em relação às condicionantes postas pela GEGEF no Despacho 6128505, de 27/04/2021, a concessionária propôs as seguintes subcláusulas na minuta de TAC apresentada:

"CLÁUSULA SEGUNDA – OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA Pelo presente instrumento, a CONCESSIONÁRIA assume as seguintes obrigações:

(...)

II – renunciar à pretensão de discutir judicialmente ou em sede de arbitragem a reversão à modicidade tarifária, conforme disposto na CLÁUSULA NONA, Subcláusulas terceira e quarta deste TAC Plano de Ação, do saldo de receita tarifária auferida pela CONCESSIONÁRIA, em razão da medida cautelar deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF, peticionando junto ao referido juízo arbitral para informar sobre a celebração deste TAC Plano de Ação;"

"CLÁUSULA SÉTIMA – EFEITOS DO DESCUMPRIMENTO DO TAC PLANO DE AÇÃO

(...)

Subcláusula sexta. Em caso de extinção antecipada do Contrato de Concessão, o saldo de descontos tarifários (Fator D) cujos efeitos foram suspensos em razão medida cautelar deferida no Agravo de Instrumento nº 1019784-14.2019.4.01.0000, confirmada no procedimento arbitral CCI 23960/GSS/PFF, detalhado no Anexo B deste instrumento, será objeto de desconto de eventual indenização devida à CONCESSIONÁRIA."

4.26. Verifica-se que nas subcláusulas propostas, o saldo de receita tarifária e o saldo de descontos tarifários são relativos apenas à medida cautelar. Entretanto, entendemos que o saldo deve contemplar tudo o que for eventualmente pactuado no TAC.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1. Pelas razões expostas, e considerando que, segundo a concessionária, a manutenção do patamar tarifário se torna fato fundamental para a sustentabilidade do projeto, remeto os autos com sugestão de consulta à PF-ANTT quanto aos quesitos formulados, e me coloco à disposição para demais esclarecimentos.

(assinado eletronicamente)

ISABELA SOARES MACHADO REICHERT

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

(assinado eletronicamente)

CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO

Gerente de Gestão Econômico-Financeira

Brasília, 15 de junho de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 15/06/2021, às 18:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO, Gerente**, em 15/06/2021, às 18:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6792178** e o código CRC **76D343C9**.

Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

SEI nº 6792178

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

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



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 3363/2021/GEFIR/SUOD/DIR

Interessado: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

Assunto: Considerações sobre a Minuta de TAC Plano de Ação da CRO.

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica apresenta a reanálise dessa Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) e da Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária / Unidade Regional do Rio Grande do Sul (COINF/URRS) quanto a Minuta TAC Plano de Ação reapresentada pela Concessionária Rota do Oeste S.A. (CRO).

2. Cabe ressaltar que, a Minuta de TAC Plano de Ação foi objeto de análise na Nota Técnica SEI nº 3140/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 6690339), com a seguinte conclusão:

"51. Quanto à análise da proposta do TAC - Plano de Ação, apresentada pela CRO no "Anexo 01 – Minuta TAC Plano de Ação", foram feitas várias sugestões no documento base e encaminhadas para as diversas áreas envolvidas, de tal forma que a proposta final será inserida posteriormente em anexo ao referido processo diretamente pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), após consolidação das sugestões de adequação."

3. Dessa forma, esta reanálise é necessária tendo em vista que a Concessionária efetuou ajustes na proposta encaminhada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

II - FUNDAMENTAÇÃO

4. A admissibilidade da proposta de TAC é disciplinada pelos arts. 3º a 5º da Resolução nº 5.823/2018 e, no âmbito da Superintendência, pelos arts. da Portaria SUOD nº 24/2021:

Resolução nº 5.823/2018

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

II - obrigações objeto do TAC, acompanhadas do respectivo cronograma de execução.

Parágrafo único. O documento de que trata o presente artigo deverá ser acompanhado de provas acerca da regularidade fiscal do Agente Regulado.

Art. 4º Não será admitido TAC nas seguintes hipóteses:

I - quando o Agente Regulado houver descumprido TAC há menos de 3 (três) anos, contados da decisão definitiva que confirmar o descumprimento;

II - quando tiver por objeto obrigação presente em TAC anteriormente celebrado;

III - quando não restar comprovado interesse público na celebração do TAC; e

IV - quando já aplicada penalidade por decisão definitiva em processo administrativo sancionatório, observado o disposto no art. 28.

Parágrafo único. Havendo ação judicial relativa aos processos sancionatórios sobre os quais se interessa ajustar a conduta, deverá o Agente Regulado comprovar a renúncia à pretensão nos processos judiciais correspondentes até a data de assinatura do TAC.

Art. 5º Recebido o requerimento de celebração de TAC, caberá à Superintendência competente, no prazo de 30 (trinta) dias, a realização de juízo de admissibilidade e avaliação quanto ao mérito do pedido, analisando a adequação da proposta ao interesse público, às normas vigentes e às regras da presente Resolução.

§1º A Superintendência competente, por decisão fundamentada, poderá admitir, inadmitir ou propor alterações ao requerimento de celebração de TAC.

§2º Nas hipóteses de inadmissão, rejeição ou proposta de alterações ao requerimento de TAC, a proponente será intimada, podendo recorrer da decisão ou promover as adequações solicitadas pela Superintendência competente no prazo de 15 (quinze) dias, após os quais, não havendo manifestação, os autos pertinentes serão arquivados.

§3º Interposto recurso contra a decisão, a Superintendência competente terá 5 (cinco) dias para retratar-se ou encaminhar o recurso para apreciação pela Diretoria Colegiada, na forma do art. 8º da presente Resolução.

§4º Admitida a proposta de celebração de TAC, o Agente Regulado terá 5 (cinco) dias úteis para apresentação da minuta de TAC nos termos do art. 11, contados a partir da data de admissão da proposta de TAC pela Superintendência competente.

§5º Após o recebimento da minuta de TAC, a Superintendência competente promoverá as adequações necessárias e encaminhará os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para manifestação sobre os aspectos jurídicos da proposta, no prazo legal, sendo em seguida submetida à Diretoria Colegiada.

Portaria nº 24/2021

Art. 3º A Superintendência de Infraestrutura Rodoviária poderá propor ou acolher requerimento de celebração de termo de ajustamento de conduta, devendo instruir o processo e submetê-lo à deliberação da Diretoria Colegiada, observado o procedimento previsto no Capítulo II da [Resolução nº 5.823, de 2018](#).

§ 1º Para o TAC Plano de Ação, a instrução processual será realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional e das demais Gerências, salvo se o termo de ajustamento de conduta abranger exclusivamente obrigações econômico-financeiras, hipótese em que a instrução competirá à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias.

§ 2º Para o TAC Multas, a instrução processual será realizada pela Coordenação de Instrução Processual, com apoio da Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária da respectiva Unidade Regional.

III - ANÁLISE

5. Inicialmente, observa-se que, desde a primeira proposta de minuta do TAC Plano de Ação da CRO, houve necessidade de propor formas de acompanhamento do TAC com maior detalhamento que o previsto na Portaria nº 24/2021, haja vista a quantidade de obras a serem implantadas e as especificidades

das diversas pendências contratuais.

6. Assim, nessa nota técnica serão apresentadas as considerações dessa GEFIR, juntamente com a COINF/URRS, sobre a Minuta de TAC Plano de Ação apresentada pela CRO por meio de mensagem eletrônica encaminhada no dia 11/06/2021 (SEI nº 6840324), mais especificamente quanto ao documento TAC_Plano_de_Acao_vANTT_limpa_10.6.2021_CRO11.06__002_.zip (SEI nº 6841014), e Ofício nº 3.907/2021 (processo 50500.055129/2021-25, SEI nº 6858579), de 15/06/2021.
7. Primeiramente, será apresentada a minuta proposta pela CRO, e na sequência as considerações sobre ajustes que entendemos ser necessários referente à Minuta de TAC Plano de Ação.
8. Cabe ressaltar que, serão avaliados e propostas alterações somente nos itens de competência dessa GEFIR e da COINF/URRS.
9. Por fim, informamos que não cabe análise detalhada, nesse momento, do cronograma de dispositivos apresentado em anexo ao Ofício nº 3.907/2021, haja vista a existência de entendimentos divergentes sobre cada assunto, havendo a necessidade de ajuste posterior do cronograma desses dispositivos, compatibilizando-o aos trechos a serem duplicados, conforme previsão na Tabela 1 Proposta GEFIR/COINF-URRS indicada ao final deste documento.

Proposta Concessionária

CLÁUSULA QUARTA – ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO

- 4.1 O acompanhamento e a fiscalização do presente TAC serão realizados pela ANTT, segundo suas competências regimentais.
- 4.2 A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar plano de trabalho abrangendo as obrigações previstas no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da assinatura do presente TAC.
- 4.3 O plano de trabalho deverá apresentar escala de tempo em mês e percentual previsto de execução mês a mês de cada item, com fechamento semestral.
- 4.4 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.
- 4.5 A CONCESSIONÁRIA deverá, em até 6 (seis) meses da assinatura do TAC, complementar o plano de trabalho com as definições de localização de todas as obras de melhorias (PER – item 3.2.1.2) com seus respectivos cronogramas de execução no período do TAC.
- 4.6 O início da execução do plano de trabalho deverá ocorrer quando do cumprimento das condicionantes necessárias à eficácia do presente instrumento, nos termos da subcláusula 3.2, ou em março de 2022, o que ocorrer por último.
- 4.7 A partir do marco inicial do plano de trabalho, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar até o quinto dia útil de cada mês o relatório atualizado do andamento das obrigações, acompanhado das fichas individuais para cada investimento em execução, contemplando informações detalhadas dos percentuais executados no período de acordo com os pesos e percentuais informados no cronograma do plano de trabalho.
- 4.8 No prazo de dez dias úteis a contar do recebimento do relatório previsto na subcláusula 4.7, a ANTT avaliará as informações apresentadas, podendo solicitar esclarecimentos complementares e realizar reuniões de acompanhamento com a CONCESSIONÁRIA.
- 4.9 No prazo de dez dias úteis após a comunicação da conclusão da avaliação das informações pela ANTT, a CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar planilha consolidada com os percentuais de execução dos investimentos abrangidos neste TAC.
- 4.10 A ANTT promoverá trimestralmente a consolidação dos percentuais de execução dos investimentos, comunicando a concessionária sobre eventuais atrasos, os quais deverão ser corrigidos no trimestre imediatamente subsequente.
- 4.11 Semestralmente será promovida pela ANTT a verificação do atendimento ao plano de trabalho, e caso os valores de avanço sejam inferiores ao previsto na cláusula sétima, poderá a SUROD propor o encaminhamento à Diretoria Colegiada da ANTT de proposta de rescisão do TAC.
- 4.12 Durante a vigência deste TAC não serão lavrados novos autos de infração ou aplicadas novas multas contratuais em razão do descumprimento das obrigações que constituam seu objeto, sendo cabíveis exclusivamente a aplicação das multas e das medidas previstas neste instrumento.
- 4.13 Durante a vigência deste TAC não será instaurado processo administrativo de caducidade que tenha por objeto as mesmas obrigações que constituem seu objeto, ficando suspensa a tramitação do processo administrativo nº 50500.321614/2019-88.

Proposta GEFIR/COINF-URRS

CLÁUSULA QUARTA – ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO

- 4.1 O acompanhamento e a fiscalização do presente TAC serão realizados pela ANTT, segundo suas competências regimentais.
- 4.2 A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar plano de trabalho abrangendo as obrigações previstas no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da assinatura do presente TAC.
- 4.3 O plano de trabalho deverá apresentar escala de tempo em mês e percentual previsto de execução mês a mês de cada item, com fechamento semestral.
- 4.4 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.
- 4.5 O plano de trabalho deverá apresentar uma ponderação de peso para cada tipo de obra em sua frente de serviço para acompanhamento da evolução da respectiva frente de serviço na avaliação do cumprimento do TAC.
- ~~4.5~~ 4.6 A CONCESSIONÁRIA deverá, em até 6 (seis) meses da assinatura do TAC, complementar o plano de trabalho com as definições de localização de todas as obras de melhorias (PER – item 3.2.1.2) com seus respectivos cronogramas de execução no período do TAC.
- ~~4.6~~ 4.7 O início da execução do plano de trabalho deverá ocorrer quando do cumprimento das condicionantes necessárias à eficácia do presente instrumento, nos termos da subcláusula 3.2, ou em março de 2022, o que ocorrer por último.
(Item não analisado pela GEFIR/COINF-URRS)
- ~~4.7~~ 4.8 A partir do marco inicial do plano de trabalho, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar até o quinto dia útil de cada mês o relatório atualizado do andamento das obrigações, acompanhado das fichas individuais para cada investimento em execução, contemplando informações detalhadas dos percentuais executados no período de acordo com os pesos e percentuais informados no cronograma do plano de trabalho.
- ~~4.8~~ 4.9 No prazo de dez dias úteis a contar do recebimento do relatório previsto na subcláusula 4.7, a ANTT avaliará as informações apresentadas, podendo solicitar esclarecimentos complementares e realizar reuniões de acompanhamento com a CONCESSIONÁRIA.

~~4.9~~ **4.10** No prazo de dez dias úteis após a comunicação da conclusão da avaliação das informações pela ANTT, a CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar planilha consolidada com os percentuais de execução dos investimentos abrangidos neste TAC.

~~4.10~~ **4.11** A ANTT promoverá trimestralmente a consolidação dos percentuais de execução dos investimentos, comunicando a concessionária sobre eventuais atrasos, os quais deverão ser corrigidos no trimestre imediatamente subsequente.

~~4.11~~ **4.12** Semestralmente será promovida pela ANTT a verificação do atendimento ao plano de trabalho, e caso os valores de avanço sejam inferiores ao previsto na cláusula sétima, poderá a SUROD propor o encaminhamento à Diretoria Colegiada da ANTT de proposta de rescisão do TAC.

~~4.12~~ **4.13** Durante a vigência deste TAC não serão lavrados novos autos de infração ou aplicadas novas multas contratuais em razão do descumprimento das obrigações que constituam seu objeto, sendo cabíveis exclusivamente a aplicação das multas e das medidas previstas neste instrumento.

~~4.13~~ **4.14** Durante a vigência deste TAC não será instaurado processo administrativo de caducidade que tenha por objeto as mesmas obrigações que constituem seu objeto, ficando suspensa a tramitação do processo administrativo nº 50500.321614/2019-88.

Obs.: Em virtude da inclusão de nova subcláusula, houve a renumeração das subcláusulas 4.5 a 4.13.

Proposta Concessionária

CLÁUSULA QUINTA – DOS EFEITOS DA MORA E DO DESCUMPRIMENTO DO TAC

5.1 A mora ou o descumprimento das obrigações estabelecidas no presente TAC poderão ensejar, alternativa ou cumulativamente, a critério da ANTT, na forma prevista neste instrumento:

- (i) aplicação de multa;
- (ii) a rescisão antecipada do TAC, nos termos da cláusula sétima;
- (iii) instauração ou continuidade de processo administrativo de caducidade.

5.2 A CONCESSIONÁRIA renuncia ao prazo de que trata o § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, reconhecendo que o presente TAC constitui instrumento adequado e suficiente ao atendimento das finalidades expressas naquele dispositivo legal.

Proposta GEFIR/COINF-URRS

CLÁUSULA QUINTA – DOS EFEITOS DA MORA E DO DESCUMPRIMENTO DO TAC

5.1 A mora ou o descumprimento das obrigações estabelecidas no presente TAC poderão ensejar, alternativa ou cumulativamente, a critério da ANTT, na forma prevista neste instrumento:

- (i) aplicação de multa;
- (ii) a rescisão antecipada do TAC, nos termos da cláusula sétima;
- (iii) instauração ou continuidade de processo administrativo de caducidade.

5.2 A CONCESSIONÁRIA renuncia ao prazo de que trata o § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, reconhecendo que o presente TAC constitui instrumento adequado e suficiente ao atendimento das finalidades expressas naquele dispositivo legal.

Proposta Concessionária

CLÁUSULA SEXTA – DAS MULTAS APLICÁVEIS EM RAZÃO DA MORA E DO INADIMPLEMENTO

6.1 A mora da CONCESSIONÁRIA no cumprimento das obrigações que constituem objeto do presente instrumento, na forma, lugar e tempo ajustados no cronograma contido no Anexo A, ensejará a aplicação das multas na forma prevista na Cláusula 6.3.

6.2 A rescisão antecipada do TAC, na forma da cláusula sétima, implicará na aplicação de multa compensatória à CONCESSIONÁRIA no valor fixo de 15% do valor de referência, não cumulativa com a multa prevista na subcláusula 6.3.

6.3 Constatado o descumprimento do TAC após o encerramento do seu prazo de vigência, poderá ser aplicada à CONCESSIONÁRIA multa compensatória nos seguintes valores:

- (i) 15% (quinze por cento) do valor de referência caso a inexecução seja superior a 30% (trinta por cento) do valor de referência;
- (ii) 10% (dez por cento) do valor de referência caso a inexecução seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) do valor de referência;
- (iii) 5% (cinco por cento) do valor de referência caso a inexecução seja inferior a 15% (quinze por cento) do valor de referência.

6.4 A aplicação de multa pelo descumprimento do TAC não exime a CONCESSIONÁRIA de executar as obrigações inadimplidas e previstas no Contrato de Concessão.

Proposta GEFIR/COINF-URRS

CLÁUSULA SEXTA – DAS MULTAS APLICÁVEIS EM RAZÃO DA MORA E DO INADIMPLEMENTO

6.1 A mora da CONCESSIONÁRIA no cumprimento das obrigações que constituem objeto do presente instrumento, na forma, lugar e tempo ajustados no cronograma contido no Anexo A, ensejará a aplicação de multas moratórias nos valores estabelecidos no contrato de concessão.

6.2 A rescisão antecipada do TAC, na forma da cláusula sétima, implicará na aplicação de multa compensatória à CONCESSIONÁRIA no valor fixo de 15% do valor de referência, não cumulativa com a multa prevista na subcláusula 6.3.

6.3 Constatado o descumprimento do TAC após o encerramento do seu prazo de vigência, poderá ser aplicada à CONCESSIONÁRIA multa compensatória nos seguintes valores:

- (i) 15% (quinze por cento) do valor de referência caso a inexecução do cronograma seja superior a 30% (trinta por cento) **do percentual previsto no plano de trabalho do TAC;**

(ii) 10% (dez por cento) do valor de referência caso a inexecução do cronograma seja entre 30% (trinta por cento) e 15% (quinze por cento) **do percentual previsto no plano de trabalho do TAC;**

(iii) 5% (cinco por cento) do valor de referência caso a inexecução do cronograma seja inferior a 15% (quinze por cento) **do percentual previsto no plano de trabalho do TAC.**

6.4 A aplicação de multa pelo descumprimento do TAC não exime a CONCESSIONÁRIA de executar as obrigações inadimplidas e previstas no Contrato de Concessão.

Proposta Concessionária

CLÁUSULA SÉTIMA – DA RESCISÃO ANTECIPADA DO TAC POR DESCUMPRIMENTO

7.1 O presente TAC poderá ser rescindido antes de seu prazo final de vigência nas seguintes hipóteses:

- (i) inadimplemento das obrigações assumidas quanto ao tempo, ao lugar ou à forma convencionados neste ajuste, conforme definido na subcláusula 7.2;
- (ii) atraso superior à metade do prazo estabelecido para o cumprimento da respectiva frente de serviço, aferido anualmente, conforme plano de trabalho apresentado nos termos da subcláusula 4.2;
- (iii) descumprimento parcial em razão do qual a obrigação se torne inútil ou impossível;
- (iv) não apresentação e manutenção de garantia de execução do presente TAC, na forma da cláusula décima segunda;
- (v) não apresentação, pela CONCESSIONÁRIA, de pedido de alteração de controle societário no prazo de 30 dias, contados da assinatura do presente instrumento, nos termos da subcláusula 3.3; e
- (vi) não apresentação, pela CONCESSIONÁRIA, de plano de trabalho abrangendo as obrigações previstas, nos termos das subcláusulas 4.2 e 4.3.

7.2 Para os efeitos do inciso (i) da subcláusula 7.1 acima, considera-se inadimplemento:

- (i) descumprimento superior a 50% do total previsto no cronograma semestral em qualquer uma das frentes de serviços (obras de ampliação de capacidade e melhorias, recuperação e operação), a ser aferido ao final do primeiro semestre de execução do plano de trabalho; e
- (ii) descumprimento superior a 30% do estabelecido no acumulado do cronograma do TAC na avaliação de qualquer uma das frentes de serviços (obras de ampliação de capacidade e melhorias, recuperação e operação), a partir do segundo semestre de execução do plano de trabalho, a ser aferido semestralmente.

7.3 Verificada alguma das hipóteses da subcláusula 7.1, a ANTT elaborará documento certificando a ocorrência do fato e apontando detalhadamente as razões da rescisão e notificará a CONCESSIONÁRIA para apresentar defesa no prazo de 15 (quinze) dias.

7.4 Julgadas improcedentes as razões de defesa, a SUROD encaminhará à Diretoria Colegiada da ANTT proposta de rescisão do TAC, ouvida previamente a Procuradoria Federal.

7.5 A rescisão do TAC será decidida por deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT e será publicada na forma da cláusula décima quarta.

7.6 Julgadas procedentes as razões de defesa, a SUROD encaminhará à Diretoria Colegiada da ANTT proposta de prorrogação do prazo necessário ao adimplemento das obrigações, quando cabível.

7.7 A rescisão antecipada do TAC implicará a aplicação de multa à CONCESSIONÁRIA e na instauração ou continuidade de processo de caducidade pela ANTT, considerando-se atendida, para todos os efeitos, a exigência contida no art. 38, §3º, da Lei 8.987/95.

7.8 A rescisão antecipada do TAC por descumprimento não exime a CONCESSIONÁRIA de executar as obrigações inadimplidas e previstas no Contrato de Concessão.

Proposta GEFIR/COINF-URRS

CLÁUSULA SÉTIMA – DA RESCISÃO ANTECIPADA DO TAC POR DESCUMPRIMENTO

7.1 O presente TAC poderá ser rescindido antes de seu prazo final de vigência nas seguintes hipóteses:

- (i) inadimplemento das obrigações assumidas quanto ao tempo, ao lugar ou à forma convencionados neste ajuste, conforme definido na subcláusula 7.2;
- (ii) descumprimento parcial em razão do qual a obrigação se torne inútil ou impossível;
- (iii) não apresentação e manutenção de garantia de execução do presente TAC, na forma da cláusula décima segunda;
- (iv) não pagamento de eventuais multas moratórias aplicadas;
- (v) não apresentação, pela CONCESSIONÁRIA, de pedido de alteração de controle societário no prazo de 30 dias, contados da assinatura do presente instrumento, nos termos da subcláusula 3.3; e
- (vi) não apresentação, pela CONCESSIONÁRIA, de plano de trabalho abrangendo as obrigações previstas, nos termos das subcláusulas 4.2 e 4.3.

Obs.: (Item não analisado pela GEFIR/COINF-URRS)

7.2 Para os efeitos do inciso (i) da subcláusula 7.1 acima, considera-se inadimplemento:

- (i) descumprimento superior a 50% do total previsto no cronograma semestral em qualquer uma das frentes de serviços (obras de ampliação de capacidade e melhorias, recuperação e operação), a ser aferido ao final do primeiro semestre de execução do plano de trabalho; e
- (ii) descumprimento superior a 30% do estabelecido no acumulado do cronograma do TAC na avaliação de qualquer uma das frentes de serviços (obras de ampliação de capacidade e melhorias, recuperação e operação), a ser aferido semestralmente, a partir do final do décimo segundo mês.

7.3 Verificada alguma das hipóteses da subcláusula 7.1, a ANTT elaborará documento certificando a ocorrência do fato e apontando detalhadamente as razões da rescisão e notificará a CONCESSIONÁRIA para apresentar defesa no prazo de 15 (quinze) dias.

7.4 Julgadas improcedentes as razões de defesa, a SUROD encaminhará à Diretoria Colegiada da ANTT proposta de rescisão do TAC, ouvida previamente a Procuradoria Federal.

7.5 A rescisão do TAC será decidida por deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT e será publicada na forma da cláusula décima quarta.

7.6 Julgadas procedentes as razões de defesa, a SUROD encaminhará à Diretoria Colegiada da ANTT proposta de prorrogação do prazo necessário ao adimplemento das obrigações, quando cabível.

7.7 A rescisão antecipada do TAC implicará a aplicação de multa à CONCESSIONÁRIA e na instauração ou continuidade de processo de caducidade pela ANTT, considerando-se atendida, para todos os efeitos, a exigência contida no art. 38, §3º, da Lei 8.987/95.

7.8 A rescisão antecipada do TAC por descumprimento não exime a CONCESSIONÁRIA de executar as obrigações inadimplidas e previstas no Contrato de Concessão.

Proposta Concessionária

CLÁUSULA OITAVA – DO ENCERRAMENTO DO TAC

8.1 Após o termo final do TAC, não tendo ocorrido a rescisão antecipada, a ANTT constituirá comissão de processo administrativo para apuração do cumprimento das obrigações que constituem objeto deste instrumento.

8.2 A comissão de processo administrativo elaborará relatório preliminar quanto ao cumprimento deste TAC e encaminhará para manifestação da CONCESSIONÁRIA, no prazo de 15 (quinze) dias.

8.3 Apresentada manifestação pela CONCESSIONÁRIA ou decorrido o prazo de que trata a subcláusula 8.2, a comissão de processo administrativo elaborará relatório final e proposta de deliberação e encaminhará os autos à deliberação da Diretoria Colegiada, ouvida previamente a Procuradoria Federal.

8.4 O descumprimento do TAC, constatado ao final do seu prazo de vigência, poderá ensejar, a critério da ANTT, a abertura ou continuidade de processo de caducidade e, alternativa ou cumulativamente, a aplicação de multa compensatória, conforme definido nas cláusulas quinta e sexta.

8.5 O percentual de cumprimento das obrigações será ponderado considerando peso de 60% para as obras da frente de ampliação de capacidade e melhorias, 30% para obras da frente de recuperação/manutenção e 10% para obras da frente de serviços operacionais.

Proposta GEFIR/COINF-URRS

CLÁUSULA OITAVA – DO ENCERRAMENTO DO TAC

8.1 Após o termo final do TAC, não tendo ocorrido a rescisão antecipada, a ANTT constituirá comissão de processo administrativo para apuração do cumprimento das obrigações que constituem objeto deste instrumento.

8.2 A comissão de processo administrativo elaborará relatório preliminar quanto ao cumprimento deste TAC e encaminhará para manifestação da CONCESSIONÁRIA, no prazo de 15 (quinze) dias.

8.3 Apresentada manifestação pela CONCESSIONÁRIA ou decorrido o prazo de que trata a subcláusula 8.2, a comissão de processo administrativo elaborará relatório final e proposta de deliberação e encaminhará os autos à deliberação da Diretoria Colegiada, ouvida previamente a Procuradoria Federal.

8.4 O descumprimento do TAC, constatado ao final do seu prazo de vigência, poderá ensejar, a critério da ANTT, a abertura ou continuidade de processo de caducidade e, alternativa ou cumulativamente, a aplicação de multa compensatória, conforme definido nas cláusulas quinta e sexta.

8.5 O percentual de cumprimento das obrigações para fins do previsto na subcláusula 8.4 será ponderado considerando peso de 60% para as obras da frente de ampliação de capacidade e melhorias, 30% para obras da frente de recuperação/manutenção e 10% para obras da frente de serviços operacionais.

Proposta Concessionária - ANEXO NOTA TÉCNICA SEI Nº 3140 (6690472)

10. Ainda, em resposta por meio do Ofício nº 3.907/2021 (SEI nº 6858579) encaminhado no dia 15/06/2021, a CRO propôs a alteração da execução das obras das Tabelas 1 e 2 descritas a seguir:

Tabela 1: Obras de Ampliação de Capacidade

Localização	Obrigações previstas: Obras	km	Prazo individual (em anos do TAC)
BR-163/MT	Conclusão da ponte sobre o Rio Correntes km 0,0	0,0	4º
BR-163/MT	Adequação do trecho antigo à classe 1-A	0,0 ao 39,0	1º
BR-163/MT	Rodovia dos Imigrantes	321,3 ao 353,5	1º ao 2º
BR-163/MT	Trecho Posto Gil - Nova Mutum	507,0 ao 603,0	1º ao 2º
BR-163/MT	Trecho Nova Mutum - Lucas do Rio Verde	603,0 ao 686,0	2º ao 3º
BR-163/MT	Trecho de Lucas do Rio Verde	686,0 ao 691,0	3º
BR-163/MT	Trecho Lucas do Rio Verde - Sorriso	691,0 ao 745,0	3º
BR-163/MT	Trecho Sorriso - Sinop	745,0 ao 839,0	4º
BR-163/MT	Trecho Sinop	839,0 ao 855,0	3º ao 4º

Tabela 2: Dispositivos da Frente dos Serviços Operacionais

Dispositivos	Condições de execução
Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	Início no 2º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Sistema de Detecção de Altura	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado)
Sistema de Circuito Fechado de TV	A partir do segundo semestre do 1º ano-obra do TAC a CRO irá implantar 25% a cada 6 meses seguindo cronograma a ser definido pela Concessionária
Bases Operacionais Definitivas (SAUs) – Instalação Definitiva de 8 Bases	SAU 04 no 1º ano do TAC e a partir do 2º ano de obras do TAC, 2 bases a cada 6 meses
Sistema de Comunicação - Torres de Comunicação	Início no 3º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Sistema de Comunicação - Cabos de Fibra Óptica	16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado
Sistema de Pesagem Veicular	25% a cada 6 meses, a partir de sua definição, sendo que a previsão dos investimentos tem que estar dentro do período do TAC
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Para reforma: 2 postos a cada 6 meses; 24 meses para definição e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses

Proposta GEFIR/COINF-URRS**Tabela 1: Obras de Ampliação de Capacidade**

Localização	Obrigações previstas: Obras	km	Prazo individual (em anos do TAC)
BR-163/MT	Conclusão da ponte sobre o Rio Correntes km 0,0	0,0	Até o 4º
BR-163/MT	Adequação do trecho antigo à classe 1-A	0,0 ao 39,0	1º
BR-163/MT	Rodovia dos Imigrantes	321,3 ao 353,5	1º ao 2º
BR-163/MT	Trecho Posto Gil - Nova Mutum	507,0 ao 603,0	1º ao 2º
BR-163/MT	Trecho Nova Mutum - Lucas do Rio Verde	603,0 ao 686,0	2º ao 3º
BR-163/MT	Trecho de Lucas do Rio Verde	686,0 ao 691,0	3º
BR-163/MT	Trecho Lucas do Rio Verde - Sorriso	691,0 ao 745,0	3º
BR-163/MT	Trecho Sorriso - Sinop	745,0 ao 839,0	3º ao 4º
BR-163/MT	Trecho Sinop	839,0 ao 855,0	3º ao 4º

Tabela 2: Dispositivos da Frente dos Serviços Operacionais

Dispositivos	Condições de execução
Equipamentos de Detecção e Sensoriamento de Pista	Início no 2º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Sistema de Detecção de Altura	Concomitante com a implantação dos demais postos de pesagem (estudo do modelo de PPV a ser adotado)
Sistema de Circuito Fechado de TV	Início no 2º semestre de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Bases Operacionais Definitivas (SAUs) – Instalação Definitiva de 8 Bases	SAU 04 no 1º ano do TAC e a partir do 2º ano de obras do TAC, 2 bases a cada 6 meses
Sistema de Comunicação - Torres de Comunicação	Início no 3º ano de obras do TAC, sendo 25% a cada 6 meses
Sistema de Comunicação - Cabos de Fibra Óptica	16,667% a cada 6 meses, com operação à medida que for implantado
Sistema de Pesagem Veicular	25% a cada 6 meses, a partir de sua definição, sendo que a previsão dos investimentos tem que estar dentro do TAC
Postos da Polícia Rodoviária Federal	Para reforma: 2 postos a cada 6 meses; 24 meses para definição e execução dos outros 3 postos, sendo 1 posto a cada 6 meses

IV - CONCLUSÃO

11. Ante o exposto, submete-se à apreciação superior os ajustes propostos na Minuta de TAC Plano de Ação.

(assinado eletronicamente)

Rafael da Silva Schmitt

Especialista em Regulação

(assinado eletronicamente)

Marisa Dagmar Tiefensee

Coordenadora de Exploração da Infraestrutura Rodoviária da URRS

(assinado eletronicamente)

Matheus Herrero Rodero

Coordenação de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias III

(assinado eletronicamente)

Cláudio René Valadares Lobato

Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL DA SILVA SCHMITT, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 16/06/2021, às 14:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARISA DAGMAR TIEFENSEE, Coordenador(a)**, em 16/06/2021, às 14:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MATHEUS HERRERO RODERO, Coordenador(a)**, em 16/06/2021, às 14:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDIO RENÉ VALADARES LOBATO, Gerente**, em 16/06/2021, às 14:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6855908** e o código CRC **240B62AC**.



Referência: Processo nº 50500.027628/2021-22

SEI nº 6855908

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

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