

Aviso nº 696 - GP/TCU

Brasília, 15 de julho de 2025.

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, para conhecimento, cópia do Acórdão nº 1504/2025 proferido pelo Plenário desta Corte de Contas, na Sessão Ordinária de 9/7/2025, ao apreciar o TC-004.289/2025-0, da relatoria do Ministro Bruno Dantas.

Encaminho-lhe também cópia dos Acórdãos 1.373/2024-TCU-Plenário, 487/2025-TCU-Plenário e 848/2025-TCU-Plenário, da peça 76 do TC-002.926/2024-5, da peça 16 do TC-003.384/2025-0 e da peça 7 do TC-003.874/2025-7, nos termos do item 9.3 da mencionada Decisão.

O mencionado processo trata de Solicitação do Congresso Nacional encaminhada pelo Ofício nº 2/2025-CI/Pres, de 11/3/2025, requerendo a realização de ato de fiscalização e controle a respeito do procedimento licitatório de concessão da Rodovia BR-364.

Por oportuno, informo que o inteiro teor da Deliberação ora encaminhada pode ser acessado no endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos.

Atenciosamente,

(Assinado eletronicamente)

Vital do Rêgo
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Senador MARCOS ROGÉRIO
Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura
Senado Federal
Brasília – DF

ACÓRDÃO Nº 1504/2025 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 004.289/2025-0.
2. Grupo I – Classe de Assunto: II – Solicitação do Congresso Nacional
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Unidade Jurisdicionada: Agência Nacional de Transportes Terrestres.
5. Relator: Ministro Bruno Dantas.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).
8. Representação legal: não há

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de Solicitação do Congresso Nacional encaminhada pelo Senador Marcos Rogério, então presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, mediante o Ofício 2/2025-CI/Pres, de 11/3/2025, requerendo a realização de ato de fiscalização e controle a respeito do procedimento licitatório de concessão da Rodovia BR-364;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão Plenária, ante as razões expostas pelo Relator, em:

9.1. conhecer da presente solicitação, por estarem preenchidos os requisitos de admissibilidade previstos na alínea “b”, inciso I, do art. 4º, da Resolução-TCU 215/2008 e no inciso III, do art. 232 do Regimento Interno do TCU;

9.2. informar à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal, na pessoa do Presidente da Comissão, Senador Marcos Rogério, que:

9.2.1. esta Corte de Contas, nos termos da IN-TCU 81/2018, analisou os estudos referentes ao processo de licitação para concessão rodoviária da BR-364/RO no âmbito do TC 002.926/2024-5, cujo relatório de acompanhamento resultou na prolação do Acórdão 1.373/2024-TCU-Plenário (Relator: Ministro Jhonatan de Jesus) contendo determinações e recomendações à ANTT;

9.2.2. o TCU apreciou denúncia apontando os mesmos indícios de irregularidade suscitados no Requerimento 5/2025-CI, que motivou esta solicitação, no âmbito do TC 003.384/2025-0, tendo sido essa denúncia conhecida e considerada, no mérito, improcedente, conforme Acórdão 487/2025-TCU-Plenário (Relator: Ministro Antônio Anastasia);

9.2.3. o TCU apreciou representação na qual foram apontados indícios semelhantes, no âmbito do TC 003.874/2025-0 que foi conhecida e considerada improcedente, conforme Acórdão 848/2025-TCU-Plenário (Relator: Ministro Antônio Anastasia);

9.3. encaminhar à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal cópia dos Acórdãos 1.373/2024-TCU-Plenário, 487/2025-TCU-Plenário e 848/2025-TCU-Plenário, da peça 76 do TC 002.926/2024-5, da peça 16 do TC 003.384/2025-0 e da peça 7 do TC 003.874/2025-7, para subsidiar as informações prestadas;

9.4. considerar integralmente atendida esta solicitação, nos termos do art. 17, incisos I e II, da Resolução/TCU 215/2008;

9.5. dar ciência desta decisão à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal;

e

9.6. arquivar o presente processo, com fundamento no art. 169, inciso V, do Regimento Interno/TCU.

10. Ata nº 26/2025 – Plenário.

11. Data da Sessão: 9/7/2025 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-1504-26/25-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Vital do Rêgo (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymmler, Augusto Nardes, Bruno Dantas (Relator) e Antonio Anastasia.

13.2. Ministros-Substitutos convocados: Marcos Bemquerer Costa e Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

VITAL DO RÊGO

Presidente

(Assinado Eletronicamente)

BRUNO DANTAS

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

Procuradora-Geral

ACÓRDÃO Nº 487/2025 - TCU – Plenário

VISTOS e relacionados estes autos de denúncia, com pedido de medida cautelar, referente à licitação para concessão da BR-364/RO, a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sob alegação de falta de transparência e de participação social, além de redução do escopo de duplicação da rodovia conforme estudos do Dnit;

Considerando que apesar do informante não constar no rol de legitimados para representar ao TCU, a matéria pode ser conhecida e apreciada como denúncia, por estarem presentes todos os requisitos de admissibilidade constantes nos arts. 234 e 235 do Regimento Interno do TCU, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014;

Considerando que o Relatório Final da Audiência Pública 13/2021 menciona a realização de sessões públicas em Brasília-DF, Cuiabá-MT, Vilhena-RO e Porto Velho-RO, com o envio de convites às autoridades e aos interessados nesses municípios, tendo sido recebidas e processadas 121 manifestações (peça 13);

Considerando que o TCU já analisou os estudos para desestatização do trecho em questão no TC 002.926/2024-5, tendo expedido determinações e recomendações à ANTT no Acórdão 1.373/2024-Plenário, de 10/7/2024;

Considerando que a unidade técnica não identificou irregularidade na limitação da extensão dos segmentos a serem duplicados, estando adequados ao nível tarifário do projeto concessório, segundo os estudos apresentados;

Considerando que a proposta uníssona da AudRodoviaAviação é no sentido de conhecer da denúncia e, no mérito, considerá-la improcedente (peças 16 e 17);

Considerando que, de fato, o processo encontra-se suficientemente instruído para a decisão de mérito;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, com fundamento nos arts. 143, III, 235 e 276 do Regimento Interno do TCU, em conhecer da denúncia, para, no mérito, considerá-la improcedente, indeferir o pedido de medida cautelar, bem como notificar o denunciante e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a respeito do presente acórdão.

1. Processo TC-003.384/2025-0 (DENÚNCIA)

- 1.1. Responsável: Identidade preservada (art. 55, caput, da Lei n. 8.443/1992).
- 1.2. Interessado: Identidade preservada (art. 55, caput, da Lei n. 8.443/1992).
- 1.3. Órgão/Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- 1.4. Relator: Ministro Antonio Anastasia.
- 1.5. Representante do Ministério Público: não atuou.
- 1.6. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).
- 1.7. Representação legal: Identidade preservada (art. 55, caput, da Lei n. 8.443/1992).
- 1.8. Determinações/Recomendações/Orientações: não há.

Dados da Sessão:
Ata nº 7/2025 – Plenário



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
Excerto da Relação 6/2025 - TCU – Plenário
Relator - Ministro ANTONIO ANASTASIA

Data: 12/3/2025 – Ordinária

Relator: Ministro ANTONIO ANASTASIA

Presidente: Ministro VITAL DO RÊGO

Representante do Ministério Público: Procuradora-Geral CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

TCU, em 12 de março de 2025.

Documento eletrônico gerado automaticamente pelo Sistema SAGAS



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Excerto da Relação 10/2025 - TCU – Plenário

Relator - Ministro ANTONIO ANASTASIA

ACÓRDÃO Nº 848/2025 - TCU - Plenário

VISTOS e relacionados estes autos de representação, com pedido de cautelar, formulada pelo Sr. Deputado Federal Maurício Carvalho, em face de possíveis irregularidades na licitação promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a concessão da BR-364/RO;

Considerando que a representante alega, em suma, a ocorrência das seguintes irregularidades: (i) duplicação de pouco mais de 100 km da rodovia, o que seria insuficiente para as reais necessidades da rodovia; e (ii) ausência de publicidade das audiências públicas;

Considerando que as alegações trazidas ao TCU já foram tratadas processo de denúncia TC 003.384/2025-0, de minha relatoria, no qual foi verificado que o nível de investimento mantém correspondência com as tarifas de pedágio projetadas para a concessão;

Considerando que as evidências carreadas ao processo demonstram que houve a realização de audiências públicas com a participação de usuários/cidadãos, empresas, sindicatos, associações de transportadores e representantes de governos municipais e estadual;

Considerando os pareceres uniformes exarados pela Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil às peças 7-9,

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, com fundamento no art. 143, III, do Regimento Interno/TCU, em:

a) conhecer da representação, satisfeitos os requisitos de admissibilidade constantes no art. 235 e 237, III, do Regimento Interno deste Tribunal, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014, para, no mérito, considerá-la improcedente;

b) informar a prolação do presente Acórdão à Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao representante; e

c) arquivar os presentes autos, nos termos do art. 250, I, c/c art. 169, V, do Regimento Interno deste Tribunal.

1. Processo TC-003.874/2025-7 (REPRESENTAÇÃO)

- 1.1. Órgão/Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- 1.2. Relator: Ministro Antonio Anastasia.
- 1.3. Representante do Ministério Público: não atuou.
- 1.4. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).
- 1.5. Representação legal: não há.
- 1.6. Determinações/Recomendações/Orientações: não há.

Dados da Sessão:

Ata nº 12/2025 – Plenário

Data: 16/4/2025 – Ordinária

Relator: Ministro ANTONIO ANASTASIA

Presidente: Ministro VITAL DO RÊGO



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Excerto da Relação 10/2025 - TCU – Plenário

Relator - Ministro ANTONIO ANASTASIA

Representante do Ministério Público: Procuradora-Geral CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

TCU, em 16 de abril de 2025.

Documento eletrônico gerado automaticamente pelo Sistema SAGAS

ACÓRDÃO Nº 1373/2024 – TCU – Plenário

1. Processo TC 002.926/2024-5
2. Grupo II – Classe de Assunto VII – Acompanhamento (Desestatização).
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Ministério dos Transportes.
5. Relator: Ministro Jhonatan de Jesus.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (AudRodoviaAviação).
8. Representação legal: não há.

9. Acórdão:

VISTO, relatado e discutido este acompanhamento de processo de desestatização das rotas Verde (BR-060/452/GO) e Agro Norte (BR-364/RO), integrantes da 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe),

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, com fundamento nos arts. 43, I, da Lei 8.443/1992, 241, 250, II e III, e 258, II, do Regimento Interno do TCU, 1º da Instrução Normativa-TCU 81/2018 e 4º, II, 9º, I e II, e 11 da Resolução-TCU 315/2020, e ante das razões expostas pelo relator, em:

9.1. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres que, antes da publicação do edital do leilão de desestatização das rotas Verde e Agro Norte:

9.1.1. revise o Plano de Exploração da Rodovia e o Modelo Econômico-Financeiro dos projetos de concessão para retirar a previsão de obras em trechos com terceiras faixas já executadas – inclusive aquelas implementadas antes de 2018 – ou em execução, assim como retirar a previsão de obras de correção de curvas horizontais em trechos retilíneos, em atendimento ao disposto no art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

9.1.2. reavalie a postergação do cronograma de duplicação dos trechos SNV 364BRO1160, SNV 364BRO1212 e SNV 364BRO1215 da Rota Agro Norte, considerando as evidências de alto índice de acidentes de colisão frontal nesses segmentos em comparação com o restante da rodovia, devendo motivar de forma clara e congruente eventual decisão de manter o adiamento por haver indícios de que o benefício advindo da prorrogação – desconto de 1,68% na tarifa básica de pedágio – é inferior ao prejuízo resultante da permanência de condições de elevado risco aos usuários por mais alguns anos, em observância aos arts. 2º e 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 e ao art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

9.1.3. mantenha a reclassificação tarifária para as obras de acesso ao Porto Novo da Rota Agro Norte em patamar superior aos investimentos, de modo a estimular sua realização, promovendo a redução dos 10% previstos originalmente no contrato somente se demonstrado que o novo percentual mantém o incentivo para execução tempestiva das respectivas obras, em atenção aos arts. 2º e 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 e ao art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995.

9.2. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres que avalie a oportunidade e a conveniência de:

9.2.1. retirar a influência das ferrovias no estudo de demanda da Rota Agro Norte, dadas as incertezas desses investimentos e do momento de sua realização, de modo a promover a modicidade tarifária ou viabilizar a antecipação de obras importantes para a segurança dos usuários, em consonância com o art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

9.2.2. reduzir a distância média entre faixas adicionais no trecho entre SNV 364BRO1330 e SNV 364BRO1365 da Rota Agro Norte, com vistas a melhorar a fluidez do tráfego rodoviário e

reduzir o risco de acidentes decorrentes de ultrapassagens perigosas em pontos de formação de comboios, em observância ao art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

9.2.3. incluir, no edital de leilão a ser realizado para a Rota Agro Norte, os produtos parciais entregues no âmbito dos Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, de forma a subsidiar os licitantes com informações detalhadas da rodovia a ser concedida, reduzindo, assim, as incertezas das propostas que serão ofertadas, em consonância com o art. 18, XV, da Lei 8.987/1995;

9.2.4. manter o percentual de 20% de responsabilidade da concessionária para os gastos que excederem os R\$ 252,6 milhões destinados ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais – inclusive aquelas oriundas de questões indígenas – ou adotar percentual suficiente para dar sentido à cláusula 5.7 da minuta contratual (compartilhamento de risco de condicionantes de licenças ambientais) e servir como fator de indução de zelo na execução desses dispêndios para a Rota Agro Norte, em respeito ao art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

9.2.5. manter a minuta contratual com o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda com banda de 10% e fator de compartilhamento de 50%, ressalvada a possibilidade de adoção de percentuais distintos caso demonstrada a pertinência dos cálculos que serviram para seu embasamento, em harmonia com o art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995.

9.3. dar ciência à Agência Nacional de Transportes Terrestres de que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das rotas Verde e Agro Norte se baseou em metodologia parametrizada para estimativa de quantitativos destinados à formação de preço do serviço de terraplenagem, o que prejudica a plena caracterização das obras a serem executadas e, consequentemente, contraria o disposto no art. 18, XV, da Lei 8.987/1995;

9.4. dar ciência ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e ao Ministério dos Transportes de que os Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023, celebrados por aquela autarquia no montante aproximado de R\$ 23,6 milhões, possivelmente não terão funcionalidade caso ocorra a celebração do contrato de concessão da Rota Agro Norte, já que a concessionária poderá produzir seus próprios projetos, revelando-se necessária a adoção de medidas efetivas para mitigar o risco de desperdício de recursos públicos, em atendimento aos princípios constitucionais da eficiência e da economicidade, sob pena de responsabilização dos agentes públicos envolvidos por ato antieconômico;

9.5. informar a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e o Ministério dos Transportes acerca desta deliberação;

9.6. restituir os autos à AudRodoviaAviação para realizar o monitoramento das determinações e recomendações contidas neste acórdão.

10. Ata nº 28/2024 – Plenário.

11. Data da Sessão: 10/7/2024 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-1373-28/24-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Bruno Dantas (Presidente), Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler, Aroldo Cedraz, Jorge Oliveira e Jhonatan de Jesus (Relator).

13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.

13.3. Ministro-Substituto presente: Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)
BRUNO DANTAS
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
JHONATAN DE JESUS
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral




TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura
Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação



CONCESSÃO DOS LOTES ROTA VERDE (BR-060/452/GO)
E ROTA AGRO-NORTE (BR-364/RO)
TC 002.926/2024-5

 Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade e informe o código 78475184.



TC 002.926/2024--5

Tipo: Desestatização

Unidade Jurisdicionada: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; Ministério dos Transportes – MT

Responsáveis: Rafael Vitale Rodrigues, Diretor-Geral da ANTT

Interessados: não há

Procurador: não há

Interessado em sustentação oral: não há

Proposta: mérito

Relatório de Acompanhamento
Concessão dos Lotes Rota Verde (BR-060/452/GO) e
Rota Agro Norte (BR-364/RO)

Resumo

Qual o objeto da fiscalização?

Cuidam os autos de acompanhamento do processo de desestatização das Rotas Verde (BR-060/452/GO) e Agro Norte (BR-364/RO), trechos de rodovias federais, integrantes da 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Procrofe, conduzido pela ANTT, no exercício de suas atribuições legais definidas no art. 24, incisos III e V, da Lei 10.233/2001.

O atual processo de desestatização teve início com a qualificação dos referidos trechos no âmbito do Programa de Parcerias da Presidência da República, por meio do Decreto 9.972/2019.

O BNDES, no âmbito do Contrato de Estruturação de Projetos nº 01/2020/DEAP/SFPP, firmado em 14/5/2020, com o então Ministério da Infraestrutura, envolvendo 15 trechos rodoviários com extensão total de 7.213,7 km de rodovias federais, entregou os EVTEA dos trechos Rota Verde e Rota Agro Norte, aprovados pela Portaria 1.484, de 6/12/2021.

O trecho Rota Verde possui extensão de 426 km, ligando Rio Verde (GO) a Goiânia (GO), pela BR-060/GO, e Itumbiara (GO) a Rio Verde (GO), pela BR-452/GO e o trecho Rota Agro Norte, possui extensão de 721 km, ligando Vilhena (RO) a Porto Velho (RO), pela BR-364/RO. Ambas as concessões foram planejadas para um período de trinta anos (prorrogável por novos trinta anos e extensível em cinco anos).

Para a Rota Verde, foram estimados investimentos da ordem de R\$ 3,96 bilhões, sendo R\$ 0,91 bilhão em obras de ampliação de capacidade. Ademais, estão previstos custos operacionais de R\$ 2,31 bilhões. Como contrapartida, os usuários da rodovia pagarão, em sete praças de pedágio, uma TBP inicial de R\$ 0,1284/km para trechos de pista simples e R\$ 0,1669/km para trechos de pista dupla, referenciada a jan/23.

Já para a Rota Agro Norte, foram estimados investimentos da ordem de R\$ 6,53 bilhões, sendo R\$ 2,11 bilhões em obras de ampliação de capacidade. Ademais, estão previstos custos operacionais de R\$ 3,89 bilhões. Serão sete praças de pedágio, com TBP inicial de R\$ 0,1549/km para trechos de pista simples e R\$ 0,20136/km para trechos de pista dupla, referenciada a jan/23.

O que o TCU fiscalizou?

O processo de desestatização das Rotas Verde e Agro Norte dá prosseguimento à 5ª Etapa do Procrofe, iniciada com a Rota dos Cristais (BR-040/MG/GO). Parte das novidades e opções regulatórias trazidas pela ANTT para a 5ª Etapa foram analisadas nesse processo inicial.

Nesse sentido, fiscalizaram-se neste novo processo aspectos específicos do caderno de encargos (PER) das Rotas Verde e Agro Norte, assim como premissas econômico-financeiras.

O que o TCU encontrou?

Com base no objeto fiscalizado, foram apontadas oportunidades de melhorias, que culminaram em ajustes em aspectos de engenharia e em aspectos econômico-financeiros.

No que se refere aos aspectos engenharia, foram apontadas obras previstas no PER já executadas ou em execução ou não necessárias.

Constatou também a existência de longos trechos da BR-364/RO sem previsão de melhorias, fator indutivo à formação de comboios de veículos longos, prejudicial à trafegabilidade.

Ainda no aspecto da engenharia, constatou-se a existência de dois contratos vigentes do DNIT, firmados por R\$ 23 milhões, voltados para a elaboração de projetos de duplicação da BR-364/RO, sem previsão de aproveitamento dos seus estudos no leilão de concessão da Rota Agro Norte.

No aspecto econômico-financeiro, questionou-se acerca das inflexões na projeção de crescimento das receitas do projeto da Rota Agro Norte, em função de incerta previsão de entrada em operação de novas ferrovias, com consequente elevação da TBP inicial.

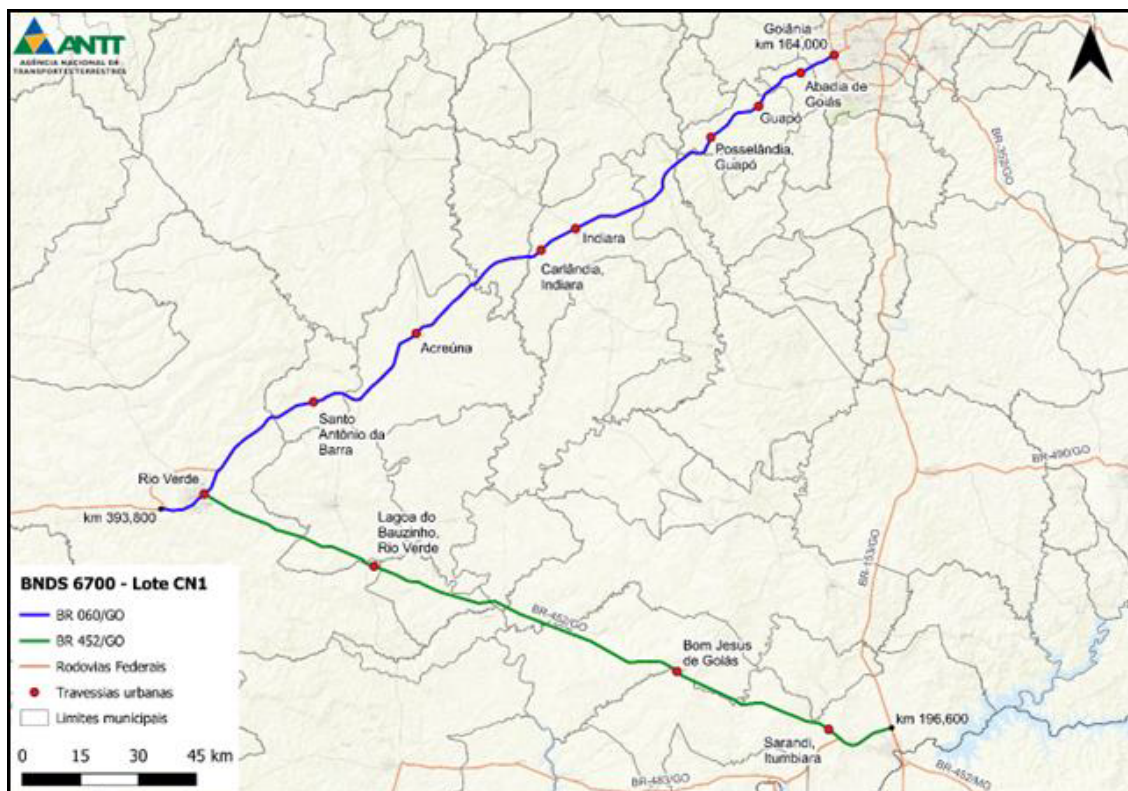
Verificou-se também postergação dos investimentos de duplicação da BR-364/RO até o 9º ano, não obstante o trecho a ser duplicado apresentar o maior índice de acidentes da Rota Agro Norte.

No tópico Oportunidades de Melhoria apresentadas pela ANTT, novos temas foram trazidos aos autos e tratados, como a alteração do percentual de reclassificação tarifária para obras de acesso ao Porto Novo e alteração de percentual das bandas de compartilhamento para o mecanismo de compartilhamento de demanda.

Quais os benefícios esperados?

Em alinhamento com a missão do TCU, busca-se garantir que o processo de concessão das Rotas Verde e Agro Norte seja realizado respeitando-se os princípios que regem a prestação do serviço público, como o da eficiência, e que esteja embasado em premissas sólidas. Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil – 4ª Diretoria – Auditora-Chefe: Laura Ávila Berlinck. Contato: (61) 3527-7353

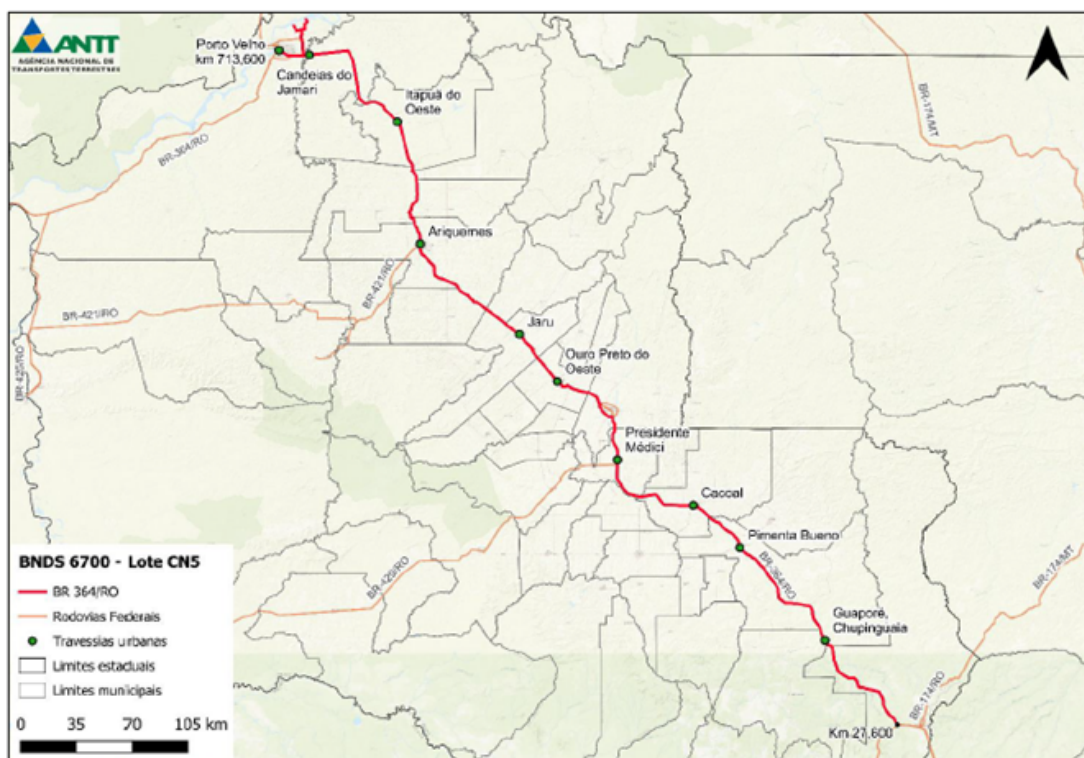
Figura 1 – Infográfico da Rota Verde



Fonte: Plano de outorga do Lote Rota Verde, p. 11 (SEI 21713962)

Rodovias	(BR-060/452/GO) BR-060 – início no entroncamento com Anel Viário de Goiânia/GO e final no ponto próximo ao entroncamento com Contorno de Rio Verde/GO. BR-452 - início no entroncamento com a BR-060 em Rio Verde/GO e final no entroncamento com a BR-153 (Itumbiara/GO).		Extensão	Atual: 426,2 km 192,9 km em pista simples 233,3 km em pista dupla Final: 426,2 km 161,8 km em pista simples 264,4 km em pista dupla
Principais Municípios abrangidos	Goiás: Goiânia, Abadia de Goiás, Guapó, Cezarina, Indaiara, Acreúna, Jandaia, Santo Antônio da Barra, Rio Verde, Maurilândia, Castelândia, Bom Jesus, Itumbiara.			
Concessionária anterior	Trecho atualmente sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.			
CAPEX	R\$ 3,96 bilhões		OPEX	R\$ 2,30 bilhões
Tarifa básica	R\$ 0,1284/km (pista simples) e R\$ 0,1669/km (pista dupla)			
Praças de pedágio	Praça 1a_GO1: BR 060/GO - km 170,5 (Abadia de Goiás/Goiânia); unidirecional Praça 1b_GO1: BR 060/GO - km 183,4 (Abadia de Goiás/Guapó/Trindade); unidirecional Praça 2_GO1: BR 060/GO - km 235,35 (Indaiara/Cezarina) Praça 3_GO1: BR 060/GO - km 285,82 (Acreuna/Jandaia) Praça 4_GO1: BR 060/GO - km 326,92 (Acreúna/Santo Antônio da Barra)		Praça 5_GO1: BR 452/GO – km 42,83 (Rio Verde/Santa Helena de Goiás) Praça 6_GO1: BR 452/GO – km 98,62 (Goiatuba/Bom Jesus de Goiás) Praça 7_GO1: BR 452/GO – km 148,68 (Bom Jesus de Goiás/Itumbiara)	
Prazo	30 anos (prorrogáveis por mais 30 anos e extensível por 5 anos)			
Principais investimentos	Investimento		Extensão	
	Duplicação BR-452/GO		31,117 km	
	Faixas Adicionais em Pista Dupla BR-060/GO		20,000 km	
	Faixas Adicionais em Pista Simples		104,110 km	
Documentação parcial	9/2/2024 (peça 2)		9/2/2024 (peça 2)	
	Documentação completa			

Figura 2 – Infográfico da Rota Agro Norte (BR-364/RO)



Fonte: Peça 10, p. 7, PER, Volume 2

Rodovias	Extensão	
(BR-364/RO) Entroncamento com BR-435/RO (p/ Colorado do Oeste) até Entroncamento com BR-319/RO (Av. Jorge Teixeira de Porto Velho/RO).	Atual: 721,15 km 657,7 km em pista simples 29 km em pista dupla 34,45 km acesso aos portos Final: 721,15 km 544,0 km em pista simples 142,7 km em pista dupla 34,45 km acesso aos portos	
Municípios abrangidos	Rondônia: Vilhena, Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Jaru, Ariquemes, Itapuã do Oeste, Candeias do Jamari, Porto Velho.	
Concessionária anterior	Trecho atualmente sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.	
CAPEX	R\$ 6,53 bilhões (jan./23)	OPEX R\$ 3,89 bilhões (jan./23)
Tarifa básica	R\$ 0,1549/km (pista simples) e R\$ 0,20136/km (pista dupla)	
Praças de pedágio	Praça 1: km 129,68 (Pimenta Bueno) Praça 2: km 220,909 (Pimenta Bueno/Cacoal) Praça 3: km 276,593 (Pres. Médici/Cacoal) Praça 4: km 403,794 (Ouro Preto do Oeste/Jaru) Praça 5: km 452,33 (Ariquemes/Theo-Broma) Praça 6: km 564,655 (Alto Paraíso/Cujubim) Praça 7: km 695,102 (Porto Velho/Candeias do Jamari)	
Prazo	30 anos (prorrogáveis por mais 30 anos e extensível por 5 anos)	
Principais investimentos	Investimento	Extensão
	Duplicação BR-364/RO	113,7 km
	Faixas Adicionais BR-364/RO	202,32 km
	Contorno Ji-Paraná	13,6 km
	Acesso Porto Novo	34,45 km
	Rotatórias alongadas	39 unidades
Documentação parcial	9/2/2024 (peça 2)	Documentação completa 9/2/2024 (peça 2)

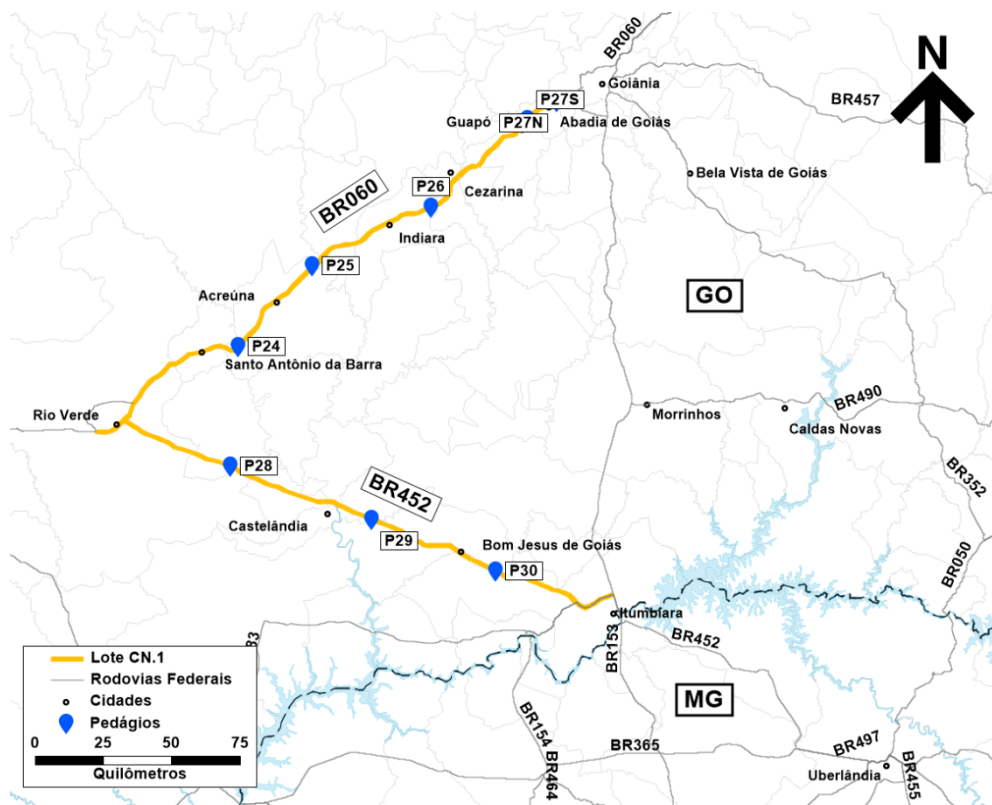
INTRODUÇÃO

1. Cuidam os autos de acompanhamento do processo de desestatização das Rotas Verde (Lote CN 1) e Agro Norte (Lote CN 5), trechos de rodovias federais que integrarão a 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Procrofe.
2. O presente processo foi autuado em decorrência do Decreto do Poder Executivo 9.972/2019 (peças 11 e 23, p. 9), de 14 de agosto de 2019, que qualificou perante o Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, para fins de licitação, as rodovias federais BR 060/452/GO e BR 364/RO, administradas atualmente pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).
3. Tal processo é conduzido pela ANTT, no exercício de suas atribuições legais definidas no art. 24, incisos III e V, da Lei 10.233/2001.
4. A política de outorga implementada nos estudos técnicos para as concessões das rodovias federais BR 060/452/GO e BR 364/RO está de acordo com as diretrizes contidas na Portaria nº 995, de 17 de outubro de 2023, que trata da política de outorga e os procedimentos relativos à estruturação de projetos de parceria, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário federal (peças 11 e 23, p. 9).
5. A presente instrução trata da análise de mérito da desestatização desses dois trechos rodoviários administrados pelo DNIT, conforme a IN-TCU 81/2018.
6. Em 9/2/2024, por meio do Ofício 5190/2024/DG-ANTT, a ANTT encaminhou a este Tribunal os estudos técnicos referentes a esses lotes, disponibilizados por meio de link de acesso ao processo eletrônico SEI 50500.349053/2023-68. Autuado este processo, foi definido o Ministro Relator Jhonatan de Jesus, conforme art. 2º, parágrafo 2º, da Resolução-TCU 346/2022 (peça 7).

I. Visão Geral da Rota Verde (BR-060/452/GO)

7. As duas rodovias BR-060/452/GO, nos trechos em análise, contemplarão 426,2 km e um total de 7 praças de pedágio. O trecho da BR-060/GO vai do entroncamento com o anel viário de Goiânia/GO até ponto próximo ao entroncamento com contorno de Rio Verde/GO. O trecho da BR-452/GO se estende do entroncamento com a BR-060/GO em Rio Verde/GO até o entroncamento com a BR-153/GO, em Itumbiara/GO. No início dos planejamentos, esse projeto era chamado de CN 1, razão pela qual alguns documentos são assim designados.

Figura 3: Mapa das BR 060/452/GO



Fonte: Vol. 5 – Estudos Econômico-Financeiros (p. 8).

8. As principais características físicas e operacionais das rodovias em análise são apresentadas a seguir.

Tabela 1 – Características Físicas e Operacionais das rodovias da Rota Verde

	Classe da Rodovia	Velocidade Regulamentada	Nº de Pista	Nº de Faixas	Largura das faixas
BR-060	I	90km/h e 110 km/h	2	4	3,50
BR-452	I	80 km/h	1	2	3,50

Fonte: Tomo I – Cadastro Geral das Rodovias – Lote CN 1, p. 28, com correção do número de pistas e faixas da BR-060.

9. Outras características físicas, como tipo de pistas, presença de terceira faixa, canteiro central, acostamento e via marginal são apresentadas na tabela 2.

Tabela 2 – Características Gerais das rodovias Rota Verde

Características Gerais								
Rodovia	Pista simples (km)	Pista multivias (km)	Pista dupla (km)	Faixa adicional (km)	Extensão de canteiro central (km)	Extensão de acostamento (km)		Via marginal (km)
				Bidirecional		Crescente	Decrescente	Bidirecional
BR-060	-	-	229,6	22,0	-	229,6	229,6	47,12

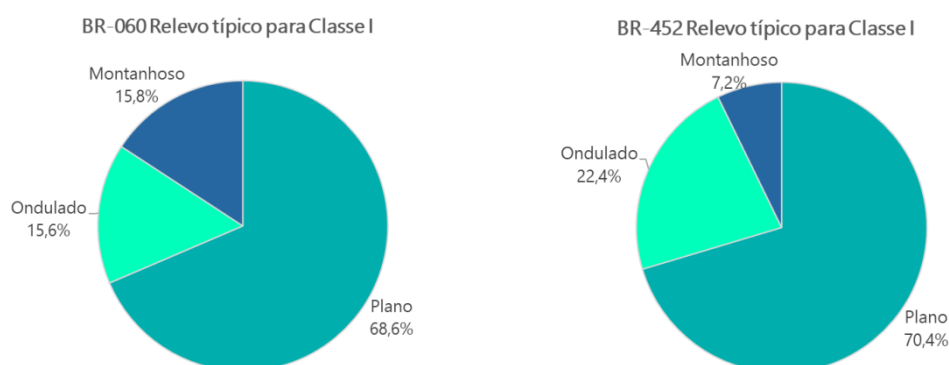
Características Gerais										
Rodovia	Pista simples (km)	Pista multivias (km)	Pista dupla (km)	Terceira faixa (km)		Extensão de canteiro central (km)	Extensão de acostamento (km)		Via marginal (km)	
				Crescente	Decrescente		Crescente	Decrescente	Crescente	Decrescente
BR-452	190,4	1,20	6,75	1,03	4,01	5,11	198,0	198,0	0,53	3,84

Observação: o cadastro da BR-060 não está individualizado (se estende além do trecho que será licitado).

Fonte: BR-060: planilha “Cadastro_CN1.xls”, aba Pistas; BR-452 - Tomo I – Cadastro Geral das Rodovias – Lote CN 1, p. 28.

10. O relevo predominante é o plano, como segue:

Figura 4 – Análise de relevo em função das rampas



Fonte: Tomo I – Cadastro Geral das Rodovias – Lote CN 1, p. 68.

11. Os investimentos a serem feitos na Rota Verde montam em R\$ 3,96 bilhões (jan/2023), conforme segue.

Tabela 3 – Planilha-Resumo do CapEx da Rota Verde (data-base: jan./23)

Etapas	Custo (R\$ mil)	Custo Quilométrico (R\$ mil/km)
Trabalhos iniciais	287.278	674
Restauração	596.990	1.401
Manutenção	1.216.679	2.855
Ampliações	909.226	2.133
Sistemas de Operação	592.515	1.390
Capex Socioambiental	105.514	248
Administração de obras	84.273	198
Canteiro de obras	18.756	44
Mobilização e desmobilização	704	2
Projetos	123.417	290
Custos pré-operacionais (emolumentos e estudos)	26.797	63
Total	3.962.149	9.296

Fonte: peça 16, MEF - Planilha “PlanoOutorga”.

12. Em relação aos custos operacionais, denominados *Operational Expenditure* – OpEx,

constata-se a estimativa de R\$ 2,30 bi (jan./23), conforme segue.

Tabela 4 – Planilha-Resumo do OpEX da Rota Verde (jan./23)

Custos e Despesas	Custo (mil R\$)	Custo médio (mil R\$/km)
Sistema de Arrecadação e Pedágio	567.608	1.332
Sistema de Atendimento ao Usuário	343.371	806
Sistema de Inspeção de Tráfego	118.370	278
Sistema de Pesagem	55.254	130
Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	58.661	138
Sistemas de Comunicação	63.342	149
Sistemas de Controle de tráfego	42.164	99
CCO e COC	457.327	1.073
Edifícios (BSOs e PPD)	0	0
Monitoração	32.799	77
Conservação	510.092	1.197
PRF	0	0
Programas ambientais	57.036	134
Recursos vinculados	140.044	329
Verbas obrigatórias	323.488	759
Seguros e garantias	133.019	312
Total	2.306.023	5.411

Fonte: peça 16, MEF - Planilha “PlanoOutorga”.

13. O *Weighted Average Cost of Capital* – WACC ou Custo Médio Ponderado de Capital – CMPCr foi definida de modo que a taxa real de desconto utilizada no fluxo de caixa não alavancado do projeto foi estabelecida no valor de 9,08% a.a. (peça 2, p. 28).

14. A tarifa para pista simples prevista é de R\$ 0,12844/km (jan/23), enquanto a tarifa para pista dupla é de R\$ 0,16697/km (jan/23)

15. O Plano de Outorga da Rota Verde prevê a cobrança de tarifa em 7 praças de pedágio. A localização e os valores de tarifa a serem cobrados em cada praça de pedágio estão demonstrados a seguir.

Tabela 5 – Localização das Praças de Pedágio da Rota Verde e Tarifas de Face (jan./23)

Praça	Rodovia	TCP inicial (km)	Tarifa inicial (R\$)	TCP final (km)	Tarifa final (R\$)
P24_GO1	BR-060/GO	76,70	12,81	76,70	13,30
P25_GO1	BR-060/GO	51,70	8,63	51,70	8,96
P26_GO1	BR-060/GO	63,40	10,59	63,40	10,99
P27_GO1	BR-060/GO	25,30	4,22	25,30	4,45
P28_GO2	BR-452/GO	65,10	9,49	65,10	10,51
P29_GO2	BR-452/GO	69,60	8,94	69,60	10,02
P30_GO2	BR-452/GO	74,40	10,11	74,40	11,55

Fonte: Plano de Outorga, peça 11, p. 28.

16. O PER da Rota Verde (peça 10, p. 25) apresenta a seguinte tabela-resumo das obras de

ampliação de capacidade.

Tabela 6 – Resumo das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

Rodovia	Obras de Ampliação de Capacidade			Obras de Melhoria												
	Duplicação (km)	Faixas Adicionais em pista dupla (km)	Faixas Adicionais em pista simples (km)	Vias marginais (Km)	Trombeta (un)	Diamante (un)	Retorno em U (un)	Retorno em X (un)	Rotatória alongada (un)	Acessos (un)	Passarela (un)	Parada de ônibus (un)	Dispositivo Especial (un)	Barreiras Acústicas	Passagens de fauna	Caixas de contenção de produtos perigosos
BR-452/GO	31,117	0,000	104,110	8,334	1	0	6	9	11	5	2	18	0	1	10	0
BR-060/GO	0,000	20,000	0,000	20,652	0	1	0	1	0	32	13	18	1	1	1	1
Total	31,117	20,000	104,110	28,986	1	1	6	10	11	37	15	36	1	2	11	1

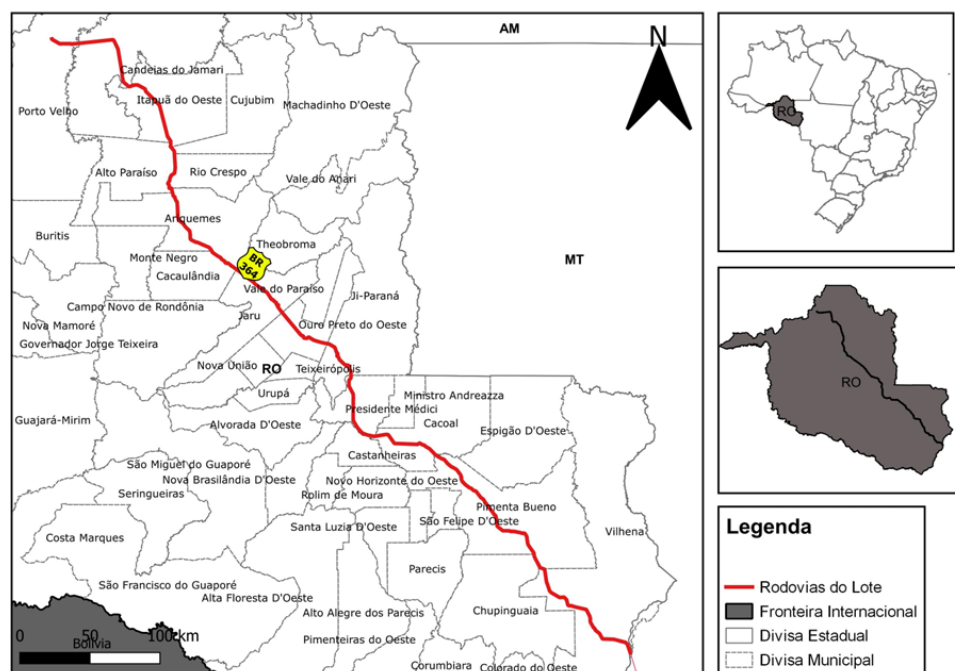
Fonte: PER, Volume 2, peça 10, p. 25.

II. Visão Geral da Rota Agro Norte (BR-364/RO)

17. A BR-364/RO é uma rodovia federal diagonal de fundamental importância para o escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste do país. A partir da divisa entre os estados de Mato Grosso e Rondônia, a BR-364/RO tem início no km 0,000 se estendendo até o km 712+900 dentro do perímetro urbano de Porto Velho/RO. No início dos planejamentos, esse projeto era chamado de CN 5, razão pela qual alguns documentos são assim designados.

18. A figura 5 a seguir apresenta a BR-364/RO.

Figura 5: Mapa de Localização da BR-364/RO



Fonte: Tomo I - Cadastro Geral das Rodovias - Lote C.N - RO

19. As principais características físicas e operacionais da BR-364/RO são apresentadas a seguir:

Tabela 7 – Características Físicas e Operacionais da BR-364/RO.

Classe da Rodovia	Velocidade Regulamentada	Nº de Pista	Nº de Faixas
I e IA	80km/h	1 e 2	2 e 4
			3,50m

Fonte: Tomo I - Cadastro Geral das Rodovias - Lote C.N - RO

20. Outras características físicas, como tipo das pistas, presença de terceira faixa, canteiro central, acostamento e via marginal são apresentados a seguir:

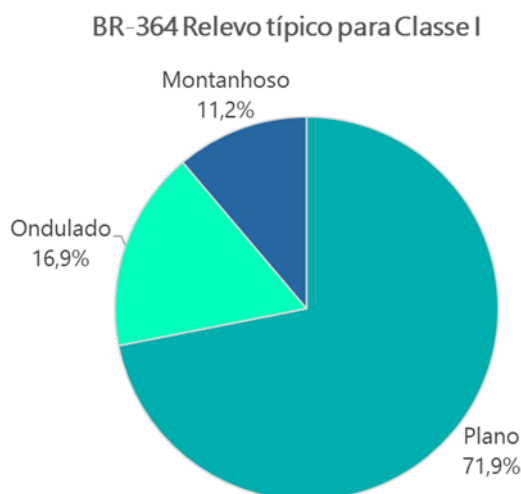
Tabela 8 – Características Gerais da BR-364/RO.

Características Gerais										
Rodovia	Pista simples (km)	Pista multivias (km)	Pista dupla (km)	Terceira faixa (km)		Extensão de canteiro central (km)	Extensão de acostamento (km)		Via marginal (km)	
				Crescente	Decrescente		Crescente	Decrescente	Crescente	Decrescente
BR-364	775,4	8,3	30,9	8,3	5,7	20,2	814,6	814,6	48,0	43,6

Fonte: Tomo I - Cadastro Geral das Rodovias - Lote C.N - RO

21. Na rodovia BR-364/RO, observa-se a predominância de terreno plano a ondulado em boa parte do trecho, porém há pontos com serras, caracterizando terreno montanhoso, conforme a seguir:

Figura 6 – Análise de relevo em função das rampas.



Fonte: Tomo I - Cadastro Geral das Rodovias - Lote C.N – RO.

22. O sistema rodoviário do lote Rota Agro Norte é composto pela rodovia federal BR-364/RO, no trecho entre o entroncamento com a BR-435/RO, na altura do km 27,600, e o entroncamento com a BR-319/RO, na altura do km 713,600, com extensão de 673,1 km, contemplando também o contorno de Ji-Paraná, com extensão de 13,6 km, assim como o acesso ao Porto Novo, com extensão de 34,45 km, em uma extensão total de 721,068 km (peça 2, p. 1, 8, 58 e 74).

23. O Contorno de Ji-Paraná compreende o trecho entre os entroncamentos inicial e final entre a BR-364 e o Anel Viário Ji-Paraná, com extensão de 13,6 km, e o acesso ao Porto Novo contempla o trecho entre o entroncamento com a BR-364, na altura do km 697,310, e a Estrada da Penal/RO-005 (Acesso Porto Novo), com extensão de 17,75 km, e os trechos entre a Estrada da Penal/RO-005 e o Terminal Bertolini Cujubim, com extensão de 7,2 km, e entre e a Estrada da Penal/RO-005 e o Terminal

24. A Figura 7, a seguir, apresentam o sistema rodoviário do lote Rota Agro Norte:

Figura 7 – Mapa do Sistema Rodoviário do lote Rota Agro Norte



Fonte: PER Lote CN 5, Volume 2, peça 20, p. 7.

25. Conforme Figura 7, o trecho a ser concedido tem início no município de Vilhena. Em seguida, prossegue pela BR-364/RO passando pelas cidades de Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici, Ji-Paraná (Contorno), Ouro Preto do Oeste, Jaru, Ariquemes, Itapuã do Oeste, Candeias do Jamari, chegando em Porto Velho, finalizando na Avenida Governador Jorge Teixeira.

26. Antes de finalizar na Avenida Governador Jorge Teixeira, em Porto Velho/RO, há uma derivação pela Estrada da Penal/RO-005, com acesso ao Porto Novo, até os Terminais Portuários Amaggi e Bertolini Cujubim.

27. No que se refere aos investimentos, após as audiências públicas, alterações na política pública do Ministério dos Transportes, análise da ANTT e atualização da data-base do projeto de out./20 para jan./23, o *Capital Expenditure* – CapEx aumentou nominalmente de R\$ 4,082 bilhões (out./20) para R\$ 6,53 bilhões (jan./23) (peça 20, p. 5-6). Segue a planilha-resumo do CapEx (MEF), atualizado até jan./23:

Tabela 9 – Planilha-Resumo do CapEx da Rota Agro Norte (jan./23)

Etapa	Custo (R\$ mil)	Custo Quilométrico (R\$ mil/km)
Trabalhos iniciais	493.170	718
Restauração	785.027	1.143
Manutenção	1.668.586	2.430
Ampliações	2.109.846	3.072
Sistemas de Operação	758.549	1.105
Capex Socioambiental	359.081	523
Administração de obras	108.993	159
Canteiro de obras	27.450	40
Mobilização e desmobilização	1.603	2
Projetos	207.322	302
Custos pré-operacionais (emolumentos e estudos)	10.534	15
Total	6.530.160	9.509

Fonte: peça 13, MEF - Planilha “PlanoOutorga”.

28. Em relação aos custos operacionais, denominados *Operational Expenditure* – OpEx, constata-se a estimativa de R\$ 3,89 bi (jan./23), conforme tabela 10:

Tabela 10 – Planilha-Resumo do OpEx da Rota Agro Norte (jan./23)

Custos e Despesas	Custo (mil R\$)	Custo médio (mil R\$/km)
Sistema de Arrecadação e Pedágio	530.360	772
Sistema de Atendimento ao Usuário	456.075	664
Sistema de Inspeção de Tráfego	207.928	303
Sistema de Pesagem	83.075	121
Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	52.090	76
Sistemas de Comunicação	99.731	145
Sistemas de Controle de tráfego	42.451	62
CCO e COC	557.766	812
Edifícios (BSOs e PPD)	0	0
Monitoração	48.469	71
Conservação	762.149	1.110
PRF	0	0
Programas ambientais	79.576	116
Recursos vinculados	227.328	331
Verbas obrigatórias	520.973	759
Seguros e garantias	222.896	325
Total	3.890.866	5.666

Fonte: peça 13, MEF - Planilha “PlanoOutorga”.

29. O *Weighted Average Cost of Capital* – WACC ou Custo Médio Ponderado de Capital – CMPCr foi definida de modo que a taxa real de desconto utilizada no fluxo de caixa não alavancado do projeto foi estabelecida no valor de 9,08% a.a. (peça 24, p. 28).

30. A tarifa para pista simples, após as audiências públicas, alterações na política pública do Ministério dos Transportes, análise da ANTT e atualização da data-base do projeto de out./20 para

jan./23, subiu dos originais R\$ 0,1376/km (out./20) para os novos R\$ 0,1549/km (jan./23), enquanto a tarifa para pista dupla subiu dos originais R\$ 0,1927/km (out./20) para os atuais R\$ 0,2014/km (jan./23) (peça 20, p. 5).

31. O Plano de Outorga do lote Rota Agro Norte (peça 24, p. 28) prevê a cobrança de tarifa em sete praças de pedágio. A localização e os valores de tarifa a serem cobrados em cada praça de pedágio estão demonstrados na tabela 11 abaixo:

Tabela 11 – Localização das Praças de Pedágio do lote Rota Agro Norte e Tarifas de Face (jan./23)

Praça	Rodovia	TCP inicial (km)	Tarifa inicial (R\$)	TCP final (km)	Tarifa final (R\$)
P01_ROMT	BR-364/RO	22,90	4,61	57,40	11,29
P02_ROMT	BR-364/RO	174,70	27,34	174,70	31,76
P03_ROMT	BR-364/RO	92,30	14,30	92,30	17,18
P04_ROMT	BR-364/RO	119,40	18,73	119,40	26,22
P05_ROMT	BR-364/RO	59,60	9,23	59,60	10,93
P06_ROMT	BR-364/RO	48,50	8,20	48,50	9,54
P07_ROMT	BR-364/RO	169,30	28,08	169,30	33,02

Fonte: Plano de Outorga, peça 24, p. 28.

32. O PER do lote Rota Agro Norte (peça 20, p. 34) apresenta a seguinte tabela-resumo 12 das obras de ampliação de capacidade do lote Rota Agro Norte:

Tabela 12 – Resumo das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

Rodovia	Duplicação (km)	Faixas Adicionais (km)	Contornos (km)	Vias Marginais (km)	Correção de Curvas Horizontais (un)	Trombetas (un)	Diamantes (un)	Retornos em X (un)	Rotatória Alongada (un)	Travessias em nível (un)	Travessias em desnível (un)	Passarelas (un)	Acessos (un)	Pontos de ônibus (un)	Passagens de Fauna	Barreira Acústica	Caixas de Produtos Perigosos
Acesso Porto Novo	-	-	34,45	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	2	-
BR-364/RO	113,70	202,32	-	19,49	6	2	3	15	33	14	4	34	11	104	24	8	8
TOTAL	113,70	200,32	34,45	19,49	6	2	3	15	39	14	4	34	11	104	24	10	8

Fonte: PER, Volume 2, peça 20, p. 34.

EXAME TÉCNICO

III. Dos apontamentos ligados aos EVTEA

III.1. Obras previstas no PER já executadas ou em execução ou não necessárias

A – Situação Encontrada

33. Durante inspeção nas rodovias que compõem a Rota Verde e a Rota Agro Norte (de 18 a 22 de março), esta equipe de auditoria observou inconsistências nos projetos de concessão quando cotejados com a situação atual.

a) Correção de curvas horizontais

34. No projeto da Rota Agro Norte, dentre as 6 correções de curvas horizontais previstas no PER (peça 20, p. 34), duas delas se localizam em trechos retilíneos como segue.

Figura 8: Correções de curvas horizontais em trechos retilíneos – Km 5.599 e 5.605 do projeto



Fonte: Produção própria a partir do google Earth.

35. Como visto, o projeto encontra-se inconsistente, pois não cabe corrigir curva horizontal em trecho retilíneo.

36. Afora esses dois pontos retilíneos, há outros que apresentam raios de curvatura longos (raio de 350 m) em que intervenções de correção de traçado horizontal não são demandadas segundo orientação do Manual de Projetos Geométricos de Rodovias Rurais (regiões planas e classe M-I, raio mínimo de 340 m; IPR 706, p. 204).

Figura 9: Correções de curvas horizontais em trechos de raio longo – Km 5.386 e 5.385 do projeto



Fonte: Produção própria a partir do google Earth.

37. Essas correções de curvas horizontais em trechos retilíneos e previsões de correção de curvas

de raios longos demonstram haver pontos de necessidade de reavaliação no projeto.

b) Faixas adicionais já executadas ou em execução

38. Trechos de faixas adicionais previstas no PER para serem implementadas já constam como executadas.

Figura 10: Faixa adicional já implantada do km 64,2 ao km 66 (crescente; à esquerda)

Faixa adicional já implantada do km 70,8 ao km 71,4 (crescente; à esquerda)



Fonte: Produção própria a partir do google Earth.

39. A previsão de executar essas faixas adicionais consta do PER, Vol. II (peça 20, p. 11). Em resumo e de forma exemplificativa, seguem alguns trechos em que já constam faixas adicionais em lugares com previsão de executá-las.

Tabela 13: Faixas adicionais já existentes

Tipo	Rodovia	SNV	km inicial SNV	km final SNV	Ext (km)	Sentido	Faixa adicional já existente (km)
Faixa adicional em pista simples	BR 364/RO	364BRO1070	64,2	66,3	2,1	Crescente	1,5
Faixa adicional em pista simples	BR 364/RO	364BRO1070	70,8	72,7	1,9	Crescente	1,4
Faixa adicional em pista simples	BR 364/RO	364BRO1070	61,3	64,2	2,9	Decrescente	1,9

Fonte: PER, Vol. II, p. 11 e dados do google Earth (produção própria).

40. Também há casos de obras em andamento, como a construção de viaduto na interseção das Rodovias BR-364/RO e BR-435/RO, no início do trecho a ser concedido (Contrato Madecon DNIT 22 00686/2023; peça 55).

Figura 11: Viaduto em construção no início do trecho a ser concedido



Fonte: Produção própria.

41. Acrescido a esse contrato, foi licitada a execução de 15,35 km de terceiras faixas, conforme figura 12 (Contrato Madecon-DNIT 22 00757/2023 DNIT; peça 56).

Figura 12: Obra de terceiras faixas no trecho da futura concessão



Fonte: foto tirada durante a inspeção.

42. Esses 15,35 km de terceiras faixas, cujas obras já se iniciaram, estão distribuídos entre os km 26,5 e o km 162,6 da BR-364/RO, portanto, estão totalmente inseridos no trecho da futura concessão.

43. Enfim, verifica-se que há correções a serem feitas no projeto com remanejamento de investimentos previstos no PER e já executados ou em execução, assim como será necessário rever previsão de correção de traçados de curvas em trechos ser retilíneo ou em trechos de curvas de raio

longo.

44. Cabe registrar que, afora essas correções no projeto, as obras de terceiros executadas posteriormente ao início da concessão estarão sob regência da cláusula 8.7 do contrato (Obras Supervenientes), já havendo, portanto, tratamento para essas situações.

45. Diante do exposto, propõe-se determinar à ANTT:

- a. com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que revise o projeto desta concessão (PER e MEF) de modo a retirar a previsão de obras para trechos em que as terceiras faixas já foram executadas ou estão em execução, bem como corrigir a previsão de obras de correção de curvas horizontais em trechos retilíneos ou que já tenham curvas de raio longo.

B – Comentários do gestor

46. A ANTT apresentou os seus comentários tratando inicialmente das “correções de curvas horizontais (CCH)” nos **trechos retilíneos**, km 5.599 e 5.605 do projeto. A agência corroborou o apontamento feito neste relatório de fiscalização e afirmou que revisaria o projeto (peça 66, p. 6):

(...) não se tratava de uma obra necessária que havia sido posicionada de forma errada no KMZ, mas sim de um equívoco no processamento da referida Correção de Curva Horizontal (CCH). Dado isso, **esta CCH deverá ser excluída na próxima versão do estudo**. Cabe ainda destacar que, após os comentários apresentados e considerando o processo de melhoria contínua dos estudos, o processamento de correções de curvas horizontais será revisado para eliminar outras possíveis inconsistências que possam existir no processamento. (grifado)

47. Para as CCH dos km 5.385 e 5.386, **trechos curvos de raios longos**, a ANTT apontou que os raios não atenderiam a dimensão mínima prevista em norma (340 m), sendo eles de 305 e 269 m respectivamente. Diante disso, afirmou que manteria essas correções de traçado no projeto da concessão.

48. Quanto às faixas adicionais já existentes ou com obras já contratadas, a ANTT informou que a falha decorreu do lapso entre a elaboração do projeto (2020) e a vistoria (2024):

Sobre as obras de terceira faixa, conforme informado pelo BNDES, **a inconsistência do estudo que prevê implantação dessas obras onde as mesmas já existem ou estão em execução ocorreu devido ao lapso de tempo entre a execução do cadastro, que foi executado nos anos de 2020 e 2021, e a vistoria, que foi realizada em 2024**. Desta maneira, posteriormente ao cadastro, foram executadas novas obras de implantação de terceiras faixas pelo poder público que não constam no estudo (grifado; peça 66, p. 14).

49. Acrescentou que teria solicitado ao DNIT a relação das obras já executadas desde o ano de 2018 e que o BNDES iria adequar os estudos técnicos, excluindo a previsão no PER para essas obras já realizadas (peça 66, p. 14). Ao final, sugeriu que esta unidade técnica mantivesse o teor da determinação “a.1”.

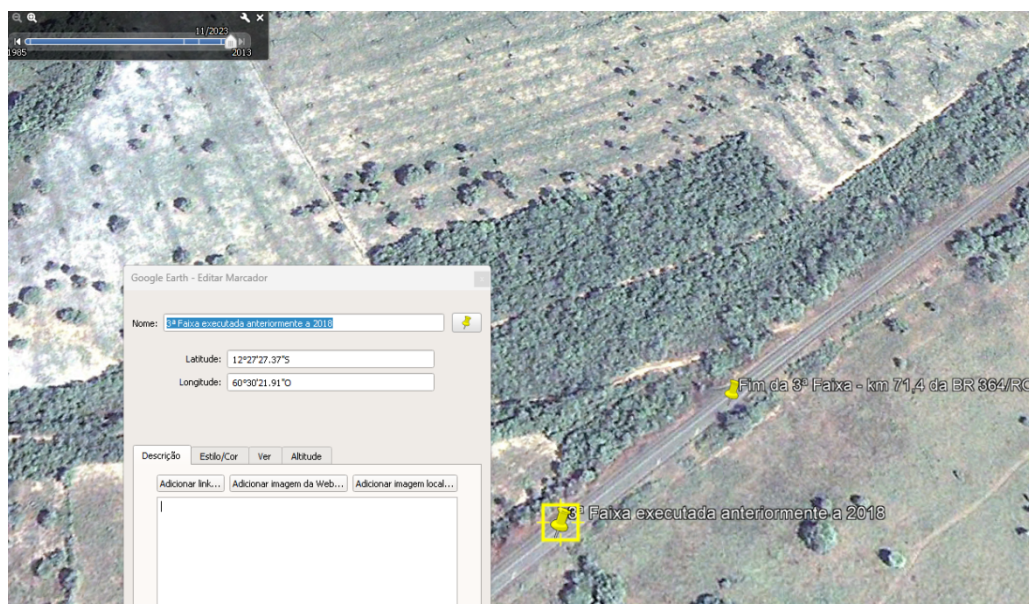
C – Análise dos comentários do gestor

50. A ANTT declarou que irá retirar as correções de curvas horizontais dos trechos retilíneos (km 5.599 e 5.605 do projeto), bem como repassará ao BNDES as informações do DNIT acerca de obras executadas a partir de 2018 (ano da elaboração do projeto), notadamente as terceiras faixas, para que haja atualização do PER e MEF quanto a esses investimentos. Em relação às correções de curvas horizontais nos km 5.385 e 5.386, a ANTT afirmou tratar-se de curvas de raio menor que o recomendado pelo Manual de Projetos Geométricos de Rodovias Rurais do DNER. Nesse caso, manteria essas obras como obrigatórias.

51. Deixa-se registrado que correções deverão ser feitas no projeto não só para obras ocorridas a partir de 2018, mas também para investimentos anteriores a esse ano. A figura 13 a seguir mostra terceira faixa existente no ano de 2013 que não consta no cadastro deste projeto e em cujo trecho está

prevista execução de terceira faixa no mesmo local.

Figura 13: Faixa adicional implantada antes de 2018 e não cadastrada no projeto da concessão



Fonte: Google Earth, em 27/5/2024.

52. Como a ANTT declarou que faria as correções no projeto, entende-se pela necessidade de manter a proposta de determinação feita no subitem “Situação Encontrada”, retirando a parte que trata da correção de curva horizontal dos trechos curvos e acrescentando a necessidade de aferir o cadastro da rodovia inclusive quanto a obras executadas anteriormente a 2018.

53. Propõe-se, portanto, determinar à ANTT:

- com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que revise o projeto desta concessão (PER e MEF) de modo a retirar a previsão de obras para trechos em que as terceiras faixas já foram executadas, inclusive para obras realizadas anteriormente ao ano de 2018 ou que estejam em execução, bem como retirar a previsão de obras de correção de curvas horizontais em trechos retilíneos, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995.

III.2. Postergação da Duplicação de trechos com elevado índice de acidentes em relação ao restante do Lote Rota Agro Norte, sem impacto relevante na TBP

A – Situação Encontrada

54. Houve postergação da previsão da implantação das duplicações após a fase de audiências públicas, conforme a seguir:

Tabela 14 – Cronologia das obras previstas antes da Audiência Pública

BR-364/RO

Rodovia	SNV	Km inicial	Km final	Ext. (km)	Coordenadas (inicial)		Coordenadas (final)		Ano de concessão
					Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-364/RO	364BRO1240	423,280	430,600	7,100	10°26'48.96"S	62°27'50.97"O	10°24'23.82"S	62°30'58.13"O	3º ano
BR-364/RO	364BRO1230	387,832	423,280	35,700	10°41'13.27"S	62°16'26.66"O	10°26'48.96"S	62°27'50.97"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1220	383,993	387,832	3,800	10°42'49.93"S	62°15'6.49"O	10°41'13.27"S	62°16'26.66"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1215	374,025	383,993	10,000	10°44'38.07"S	62°10'47.16"O	10°42'49.93"S	62°15'6.49"O	4º ano
BR-364/RO	364BRO1212	350,116	374,025	24,000	10°50'38.26"S	62° 0'4.08"O	10°44'38.07"S	62°10'47.16"O	6º ano
BR-364/RO	364BRO1160	305,150	337,635	32,300	11°11'58.15"S	61°54'5.42"O	10°55'14.36"S	61°55'47.06"O	5º ano

Fonte: PER, Anexo D (anterior às audiências públicas)

Tabela 15 – Cronologia das obras previstas após audiência pública

Tabela 5 - Obras de Duplicação da BR-364/RO

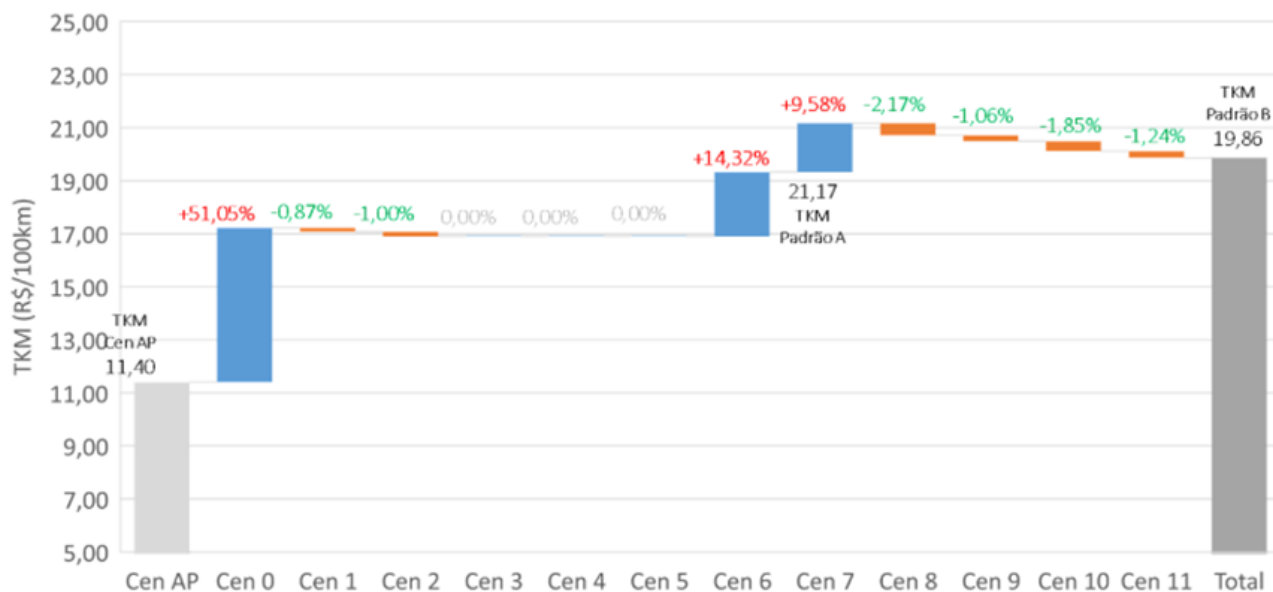
Rodovia	SNV	SNV (07/2020)		PROJETO		Ext. (km)	Coordenadas (Inicial)		Coordenadas (Final)		Ano de concessão
		Km inicial	Km final	Km inicial	Km final		Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
BR-364/RO	364BRO1160	305,000	337,300	5304,991	5337,476	32,485	11°11'58.15"S	61°54'5.42"O	10°55'14.36"S	61°55'47.06"O	9º
BR-364/RO	364BRO1212	350,200	374,200	5351,055	5374,964	23,909	10°50'38.26"S	62° 0'4.08"O	10°44'38.07"S	62°10'47.16"O	8º
BR-364/RO	364BRO1215	374,200	384,200	5374,964	5384,932	9,968	10°44'38.07"S	62°10'47.16"O	10°42'49.93"S	62°15'6.49"O	6º
BR-364/RO	364BRO1220	384,200	388,000	5384,932	5388,771	3,839	10°42'49.93"S	62°15'6.49"O	10°41'13.27"S	62°16'26.66"O	5º
BR-364/RO	364BRO1230	388,000	423,700	5388,771	5424,219	35,448	10°41'13.27"S	62°16'26.66"O	10°26'48.96"S	62°27'50.97"O	5º
BR-364/RO	364BRO1240	423,700	430,800	5424,219	5431,540	7,321	10°26'48.96"S	62°27'50.97"O	10°24'23.82"S	62°30'58.13"O	3º
BR-364/RO	364BRO1340	602,700	603,400	5603,485	5604,214	0,729	9°12'1.61"S	63°10' 50.12"O	9°11'44.70"S	63°11'6.87"O	4º

Fonte: PER, Anexo 2 (posterior às audiências públicas, MT e ANTT - peça 20)

55. Verifica-se que a duplicação do trecho SNV 364BRO1160 sofreu postergação do 5º ano para o 9º ano; do trecho SNV 364BRO1212, do 6º ano para o 8º ano; e do trecho SNV 364BRO1215, do 4º ano para o 6º ano.

56. De acordo com a Nota Técnica SEI nº 979/2024/GEMEF/SUCON/DIR/ANTT (peça 29), após as audiências públicas, a TBP sofreu um ajuste de R\$ 11,40/100 km para R\$ 19,86/100 km, principalmente em função da atualização da data-base e da elevação da TIR, e subsequente redução de R\$ 19,86/100 km para R\$ 15,49/100 km decorrente, em especial, de novos parâmetros de reclassificação tarifária, de redução da TIR, e redução do percentual de recursos vinculados, conforme os gráficos a seguir.

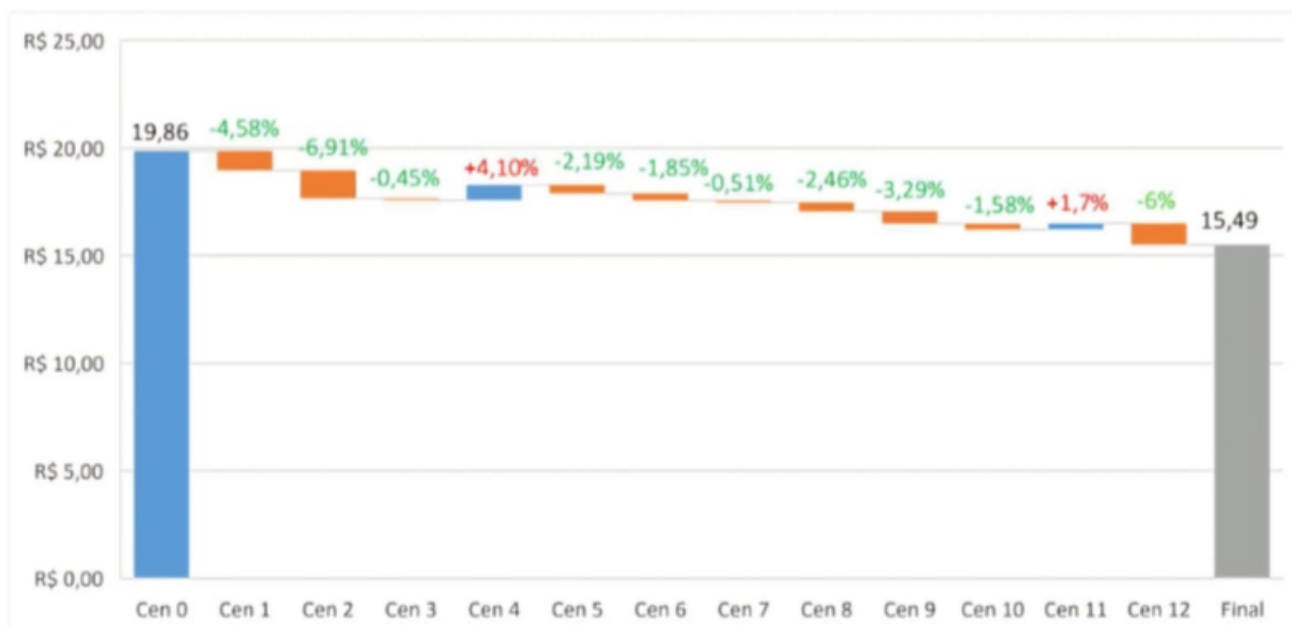
Gráfico 1: Principais alterações no Projeto Rota Agro Norte



- Cen AP: Tarifa da Audiência Pública;
- Cen 0: Atualização da data-base de Out/20 para Jan/22 e ajustes decorrentes da Audiência Pública;
- Cen 1: Novo padrão A - alteração da Verba de segurança e capital de giro;
- Cen 2: Novo padrão A - alteração de parâmetros de pavimento;
- Cen 3: Novo padrão A - Novos períodos de TI/REC/MAN;
- Cen 4: Novo padrão A - Padrões operacionais mais flexíveis;
- Cen 5: Novo padrão A - Padrões operacionais mais rígidos;
- Cen 6: Atualização da data-base de Jan/22 para Jan/23;
- Cen 7: Atualização da TIR (WACC) de 8,47% para 9,45%;
- Cen 8: Mudança para HDM padrão B;
- Cen 9: Mudança de prazos padrão B (CAPEX);
- Cen 10: Mudança dos tempos de atendimento SAU para padrão B;
- Cen 11: Mudança dos parâmetros ITS para padrão B (OPEX).

Fonte: Peça 29, p. 1-2

Gráfico 2: Principais alterações no Projeto ROTA AGRO NORTE



- Cen 0 – Vide Total no Gráfico 1;
- Cen 1 – Aplicação dos novos parâmetros de reclassificação tarifária;
- Cen 2 – Alteração da TIR (redução de 9,45% para 8,67%);
- Cen 3 – Ajuste OPEX (fruto de revisão ANTT do CN1);
- Cen 4 – Ajuste CAPEX (fruto de revisão ANTT do CN1);
- Cen 5 – Retirada de investimentos da PRF;
- Cen 6 – Simplificação do padrão das paradas de ônibus;
- Cen 7 – Ajuste BDI "REIDI" para todo o prazo de concessão;
- Cen 8 – Alteração da Reclassificação tarifária do acesso ao "Porto Novo";
- Cen 9 – Redução percentual de recursos vinculados (de 3% para 1%);
- Cen 10 – Ajuste no cronograma de duplicações – versão 06/11;
- Cen 11 – Ajuste na Remuneração do BNDES e Verba de Resiliência Climática – versão 30/11;
- Cen 12 – Revisão ANTT CN1/CN5 de 05/12/23 e 12/01/24, aumento na TIR, inclusão de investimento da PRF (até 0,5%) e atualização do valor da B3.

Fonte: Peça 29, p. 2, ajustado versão 15/9/2023.

57. Dentre as alterações de redução da TBP, encontra-se a alteração "Cen 10 – Ajuste no cronograma de duplicações - versão 06/11", com impacto de R\$ 0,26/100 km sobre a TBP, com destaque para a postergação da duplicação do trecho SNV 364BRO1160 (32,485 km), do 5º ano para o 9º ano; do trecho SNV 364BRO1212 (23,909 km), do 6º ano para o 8º ano; e do trecho SNV 364BRO1215 (9,968 km), do 4º ano para o 6º ano.

58. Os trechos acima destacados encontram-se entre os km 305 e 384,2 da BR-364/RO, que totalizam 66,362 km, ou seja, 9,2% do comprimento total do Lote ROTA AGRO NORTE, de 721,068 km. Contudo, a quantidade de acidentes do tipo colisão frontal, relacionados às pistas simples, registrados somente nesse trecho totalizaram a média de 33,82% dos acidentes de mesma natureza do Lote Rota Agro Norte em 2022 e 26,92%, em 2023, conforme estatística consolidada a seguir, a partir

de dados obtidos da Polícia Rodoviária Federal.

Tabela 16: Dados de acidentes na BR-364/RO

TIPOS DE ACIDENTES	2022			2023		
	km 305 e 384,2	Lote CN5		km 305 e 384,2	Lote CN5	
Colisão Frontal	16	43	37,21%	15	53	28,30%
Colisão lateral mesmo sentido	12	57	21,05%	23	80	28,75%
Colisão traseira	43	132	32,58%	49	139	35,25%
Engavetamento	4	9	44,44%	2	13	15,38%

Fonte: <<https://www.gov.br/prf/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/dados-abertos-da-prf>>

59. Portanto, não obstante o trecho a ser duplicado com cronograma postergado representar somente 9,2% do comprimento total do Lote Rota Agro Norte, o mesmo trecho contribui com a média de acidentes relacionados a pista simples (causados por maior dificuldade de ultrapassagens) acima de 26,92% em relação ao Lote Rota Agro Norte, indicando que o prejuízo decorrente da postergação desses investimentos não se mostra proporcional ao benefício obtido com R\$ 0,26/100 km de desconto na TBP, 1,68% da TPB.

60. Entende-se que essa demora na implantação da duplicação submete os usuários a elevado risco de acidentes em troca de R\$ 0,26/100 km (1,68%) de redução tarifária, mostrando-se medida desproporcional de economicidade.

61. Com isso, propõe-se determinar à ANTT que, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU:

- a. reavalie a postergação de cronograma da duplicação do trecho SNV 364BRO1160 (32,485 km), do 5º ano para o 9º ano; do trecho SNV 364BRO1212 (23,909 km), do 6º ano para o 8º ano; e do trecho SNV 364BRO1215 (9,968 km), do 4º ano para o 6º ano; ocorrida na fase de ajustes do projeto após as audiências públicas, tendo em vista o maior índice de acidentes causados por maior dificuldade de ultrapassagens nesses trechos em relação ao restante do Lote CN 5, que não se mostra proporcional ao benefício obtido de R\$ 0,26/100 km (1,68%) de desconto na TBP, decorrente das referidas postergações .

B – Comentários do gestor

62. De acordo com a ANTT, o BNDES esclareceu que a postergação das obras após a fase de Audiência Pública se deu por orientação do Ministério dos Transportes, que propôs a alterar a entrega dos maiores investimentos das obras de ampliação de capacidade e melhorias, antes prevista para os anos 3 e 9, para os anos 4 e 8, com o objetivo de atingir um patamar tarifário adequado para o lote.

63. Em relação ao relatório preliminar do TCU, relatam que o Ministério dos Transportes enviou resposta à ANTT informando que considerou reduzido o impacto apresentado na tarifa de pedágio decorrente da postergação do cronograma e, considerando também o alto índice de acidentes causados por dificuldade de ultrapassagens nesses trechos, não se opôs a avaliar a postergação de cronograma da duplicação do trecho SNV 364BRO1160, SNV 364BRO1212 e SNV 364BRO1215, mas considera imprescindível uma avaliação técnica do BNDES sobre a demanda, para subsidiar a decisão a ser tomada.

64. Nesse sentido, informam que o BNDES recomenda que o prazo das ampliações de capacidade se inicie no 4º ano para o lote CN5, como uma das medidas para mitigar as consequências de o risco do licenciamento ambiental ser mais longo do que o estimado nos estudos (que considerou os prazos previstos nos regramentos desta atividade), e acrescentam que o BNDES relatou que a preocupação com eventuais dificuldades de obter o licenciamento ambiental e concluir os investimentos

nos prazos previstos para o lote CN5 foi um apontamento que surgiu de diversos potenciais investidores que participaram do Road Show organizado pelo BNDES e realizado em abril de 2024.

65. Com isso, considerando que o estudo será revisado para otimizar o cronograma de execução das obras de duplicação, entendem pela possibilidade de manutenção da determinação a.2.

C – Análise dos comentários do gestor

66. Verifica-se ter havido concordância por parte da ANTT, Ministério dos Transportes e BNDES quanto à proposta de reavaliação da postergação de cronograma da duplicação dos trechos SNV 364BRO1160 (32,485 km), SNV 364BRO1212 (23,909 km) e SNV 364BRO1215 (9,968 km), com base na avaliação de custo-benefício, tendo em vista a previsão de pequeno impacto tarifário diante do elevado potencial de redução de acidentes, propondo-se, portanto, a sua manutenção.

67. Em relação ao alerta apresentado pelo BNDES para a necessidade de que o início das ampliações de capacidade se dê a partir do 4º ano, tendo em vista os prazos estimados de licenciamento ambiental, verifica-se já estar de acordo com os prazos originalmente previstos, com o início da duplicação do trecho SNV 364BRO1160 (32,485 km) previsto para o 5º ano; do trecho SNV 364BRO1212 (23,909 km), 6º ano; e do trecho SNV 364BRO1215 (9,968 km), 4º ano.

68. Portanto, será mantida a proposta da situação encontrada de forma a determinar à ANTT que, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU:

- a. reavalie a postergação de cronograma da duplicação do trecho SNV 364BRO1160 (32,485 km), do 5º ano para o 9º ano; do trecho SNV 364BRO1212 (23,909 km), do 6º ano para o 8º ano; e do trecho SNV 364BRO1215 (9,968 km), do 4º ano para o 6º ano; ocorrida na fase de ajustes do projeto após as audiências públicas, tendo em vista o maior índice de acidentes causados por maior dificuldade de ultrapassagens nesses trechos em relação ao restante do Lote CN 5, que não se mostra proporcional ao benefício obtido de R\$ 0,26/100 km (1,68%) de desconto na TBP, decorrente das referidas postergações, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995.

III.3.Projeção de receitas e inflexão na tendência de crescimento decorrente da expectativa de entrada em operação de ferrovias

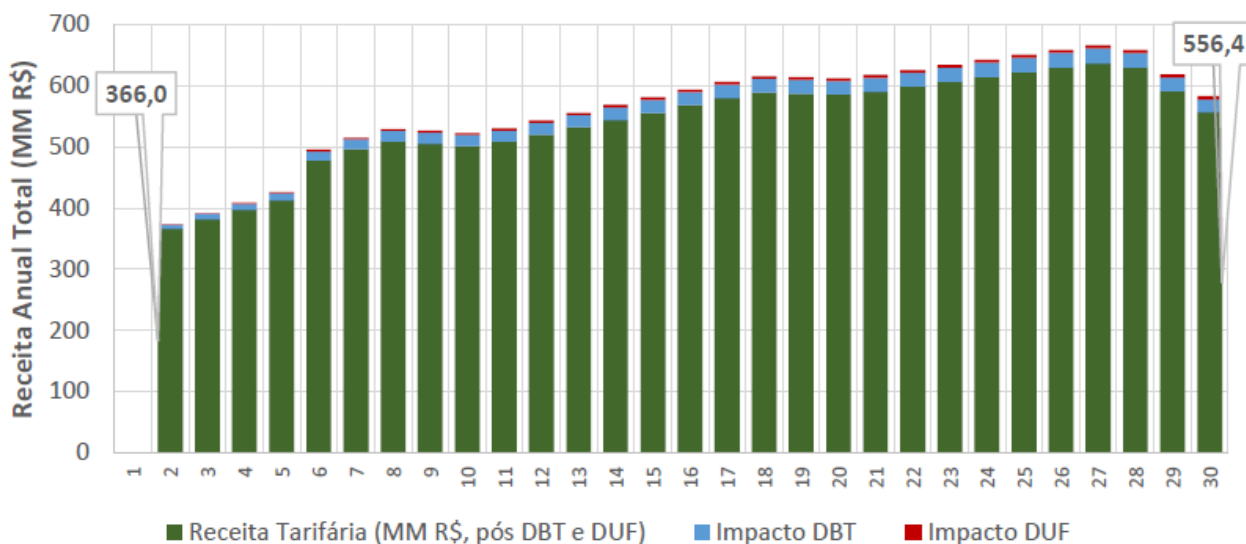
A – Situação Encontrada

69. A projeção de demanda da Rota Agro Norte apresenta inflexões decorrentes da expectativa de entrada em operação de ferrovias. Todavia, essas previsões são incertas e repercutem desde o início

na TBP, onerando-a.

70. Segue o gráfico com essas previsões de demanda.

Figura 14: Projeção de Demanda – Rota Agro Verde



Fonte: Estudo de Demanda – Tomo II, p. 14.

71. Nos termos do Estudo de Demanda, Tomo II, “a” (peça 57, p. 98 a 100), por volta do 8º ano, entraria em operação a Ferrogrão (cenário de horizonte de curto prazo), por volta do 19º ano, entraria em operação a FICO até Lucas do Rio Verde (cenário de horizonte de médio prazo), por volta do 27º ano, entraria em operação a FRMN até Vilhena (cenário de longo prazo).

72. Por meio do Ofício 01-14/2024, foi solicitado à ANTT o que segue.

- Para fins de compreensão do impacto desse cenário, apresente os cálculos da TBP atual sem considerar os reflexos das ferrovias futuras no fluxo de caixa.
- Diante do elevado patamar tarifário que se encontram as TBPs deste projeto e da grande incerteza a respeito da materialização dos empreendimentos ferroviários e de seu cronograma, não seria mais indicado que os reflexos na demanda decorrente das ferrovias fossem avaliadas somente quando da operação desses sistemas?

73. Em resposta, a ANTT afirmou que o modelo foi desenvolvido “considerando o planejamento oficial do governo à época, alinhado com as metas estabelecidas no PNL 2035”. Os cálculos feitos pela ANTT sem os impactos das novas ferrovias culminaram na TBP de R\$ 14,43/100 km (peça 52, p. 5).

74. Inicialmente, vale considerar que o PNL 2035 foi publicado no ano de 2021. Atualmente, o projeto da Ferrogrão ainda se encontra no âmbito do STF (<https://agro.estadao.com.br/agropolitica/ferrograo-continuidade-do-projeto-deve-ser-decidida-pelo-stf-ate-o-fim-de-marco>; em 20/4/2024). A reportagem menciona as incertezas até mesmo ambientais desse investimento. Caso a construção seja autorizada, a ferrovia ainda passará pela fase de projetos, licitação e construção, indicando o alto risco dessa ferrovia retardar a entrada em operação prevista para o 8º ano da concessão da Rota Agro Norte.

75. Ainda mais distante no tempo se encontram os projetos para execução da FICO até Lucas do Rio Verde (prevista para o 19º ano deste projeto) e FRMN até Vilhena (prevista para o 27º ano deste projeto).

76. Impactar a TBP desde o início do contrato em razão de investimentos incertos no futuro pode

não estar de acordo com os anseios dos usuários.

77. Conforme visto o item III.2 deste relatório, os serviços de duplicação estão sendo postergados em alguns anos para se obter uma redução da tarifa de R\$ 0,26/100 km, enquanto o impacto sobre a receita decorrente de ferrovias futuras (e incertas) é de cerca de R\$ 1,00/100 km.

78. Por esses números, revela-se pernicioso para o usuário considerar desde o início do contrato a queda de demanda decorrente da entrada em operação das ferrovias ainda em estágio embrionário de planejamento. Haverá um grande esforço desses usuários para algo incerto, enquanto a realidade do contrato lhe impõe trafegar por longos anos em rodovias sem terceiras faixas e sem duplicação. Adequações poderiam ser feitas pela ANTT para que investimentos fossem antecipados em vez de considerar o pagamento por queda de demanda futura e incerta. Mesmo porque existe o mecanismo de risco de demanda que pode tratar desse “fato novo” no futuro, já com estudos mais detalhados, mais precisos e mais contemporâneos à execução dessa ferrovia.

79. Diante do exposto, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, propõe-se:

- a. determinar à ANTT, que retire a influência das ferrovias do estudo de demanda da Rota Agro Norte dado as incertezas desses investimentos, de modo a promover modicidade tarifária ou mesmo de modo a viabilizar antecipação de investimentos que foram postergados.

B – Comentários do gestor

80. A ANTT referendou posição expressada neste tópico de que a conclusão das ferrovias que impactarão na demanda da Rota Agro Norte possivelmente será retardada (peça 66, p. 16).

A experiência brasileira demonstra que a **implantação de ferrovias greenfield é complexa e frequentemente resulta em atraso em relação ao planejamento inicial**. É possível, portanto, que a previsão de entrada em operação das ferrovias no PNL 2035 seja frustrada, resultando em tráfego superior ao planejado durante parte do prazo das concessões objeto desta avaliação do TCU. Esse cenário seria, contudo, absorvido pelo projeto de forma benéfica sob alguns aspectos, como se demonstra a seguir. (grifado)

81. A ANTT acrescentou que é prática usual na estruturação de projetos de concessões rodoviárias a inclusão de pressupostos que reduzam a matriz de riscos do projeto e a consideração de mecanismos de reequilíbrio financeiro do contrato nos casos em que os riscos não se materializem.

82. O argumento apresentado destaca que, conforme a estruturação atual do projeto, o mecanismo implementado para mitigar o risco associado à demanda possui a capacidade de atenuar impactos adversos para os usuários. Isso ocorreria porque o aumento potencial de receita seria, em parte, compartilhado com o Governo. Tal compartilhamento possibilitaria que os benefícios financeiros fossem repassados aos usuários, seja por meio da redução das tarifas cobradas ou até mesmo pela antecipação de investimentos necessários. Segundo a ANTT, essa abordagem buscaria equilibrar os interesses entre as partes envolvidas, garantindo que os usuários também pudessem se beneficiar dos resultados positivos do projeto. (peça 66, p. 16).

83. De outra sorte, na hipótese de o projeto ser modificado e não contemplar a entrada em operação das ferrovias, a ANTT aponta os riscos (peça 66, p. 17):

- a. de falta de atratividade do leilão uma vez que os licitantes cotejarão os estudos com o PNL 2035 e notarão inconsistências no EVTEA;
- b. de outros investimentos serem aprovados, como a ampliação da BR 163/230/MT/PA, sejam viabilizados e, nesse caso, poderia haver impacto na taxa do crescimento de

demanda da Rota Agro Norte;

- c. de o aumento da demanda condicionar a inclusão de novos investimentos de ampliação de capacidade de obras, que passaria a fazer parte de investimentos obrigatórios do PER e, na hipótese de as ferrovias serem implementadas mesmo que tardiamente, esses investimentos passariam a ser desnecessários, configurando perda sob a ótica do usuário, bem como impacto negativo no fluxo de caixa da concessionária.

84. A ANTT prosseguiu a manifestação nos seguintes termos (peça 66, p. 18):

Assim, entende-se mais adequado ao projeto a manutenção da modelagem como apresentada nos estudos, uma vez que aumenta a atratividade do projeto, sendo a competição no processo licitatório fonte de redução tarifária para os usuários, bem como considera a consistência do estudo com o planejamento oficial do governo e não traz riscos adicionais ao cumprimento do contrato caso a premissa da entrada das ferrovias não se realize conforme o planejamento.

Importante destacar que os gatilhos previstos na cláusula 8.5 do contrato, de adequação do nível de serviço com a inclusão de novos investimentos de ampliação de capacidade, permitem lidar com o aumento da demanda durante a gestão contratual na hipótese de frustração do prazo de conclusão das ferrovias. Portanto, o conjunto destes fatores contribuem para um processo licitatório mais eficiente e uma melhor execução contratual o que, em última análise é o anseio do usuário.

85. Ao final, a ANTT entendeu que a manutenção da previsão da entrada em operação de novas ferrovias no estudo de tráfego dos projetos aumenta atratividade do leilão e que, no caso de frustração do planejamento do Governo, o mecanismo de mitigação do risco de demanda possibilitará amortecer os impactos da execução contratual e percepção do usuário. Assim, pugnou pelo afastamento da determinação a.3.

C – Análise dos comentários do gestor

86. Vê-se que até mesmo a ANTT concordou que a Ferrogrão não entrará em operação no período previsto no projeto de concessão.

87. Como dito na Situação Encontrada deste tópico, o projeto dessa ferrovia encontra-se no âmbito do STF desde março de 2021 sem definição nem mesmo da viabilidade ambiental. Caso essa barreira judicial seja superada, e não se pode prever data para isso, o investimento ainda passaria pelas fases de projetos, licitação e construção, indicando a alta probabilidade de a demanda da Rota Agro Norte não ser impactada negativamente por esse modal a curto e médio prazos.

88. A título de exemplo do atraso das obras ferroviárias no Brasil, a ferrovia Norte Sul foi iniciada em 1987 e teve a conclusão 36 anos depois (https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Norte-Sul, em 28/5/2024).

89. As 45 autorizações ferroviárias possibilitadas pela Lei 14.273/2021 não apresentam nenhuma obra iniciada após 3 anos da celebração dos contratos (<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaOTQ2MGM4MDUtMmVIYi00MGNmLWFiYjAtMDY0OTJkZWl4OTNiIiwidCI6Ijg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCI9>, em 28/5/2024).

90. Atualmente, o PNL 2035 está em revisão. Por meio do Decreto 12.022/2024 foi criado o Comitê de Governança para tratar do Planejamento Integrado de Transportes (<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2024/05/visao-de-longo-prazo-decreto-que-institui-planejamento-integrado-de-transportes-fara-parte-de-projetos-de-investimento-ate-2055>, em 28/5/2024).

O Plano Integrado de Transporte é atualizado a cada quatro anos, e o documento atual já está direcionado às ações de infraestrutura até 2035. Essa versão está em fase de consulta pública. Até o dia 22 de junho está aberto o processo de consulta sobre os Planos Setoriais Ferroviário e Rodoviário

referentes ao PNL 2035.

91. Note-se que o Plano Nacional de Logística 2035, que foi divulgado em 2021, encontra-se atualmente em processo de revisão. A expectativa é que a fase de planejamento deste plano seja concluída apenas em outubro deste ano.

92. Em virtude dessa revisão, o PNL 2035, que serviu como alicerce para o desenvolvimento do projeto Rota Agro Verde, já não corresponde à realidade atual, indicando um descompasso entre as previsões iniciais e o contexto presente. Isso significa que toda a programação estabelecida no PNL 2035 está sendo reavaliada.

93. Adicionalmente, é importante considerar que a análise realizada pelo STF a respeito da viabilidade ambiental do projeto Ferrogrão adiciona elemento novo de atraso ou mesmo de possibilidade de inexecução do investimento, fatos que deveriam ser levados em conta no processo de revisão do projeto Rota Agro Norte.

94. Sendo assim, não seria prudente ignorar a realidade que se impõe e persistir no projeto como ele está. Tal atitude resultaria em uma sobrecarga indevida para os usuários, impondo-lhes custos e expectativas não correspondentes à situação fática.

95. As eventuais benesses para os usuários decorrente do compartilhamento dos créditos relativos à aplicação do mecanismo de risco de demanda são menores que as benesses decorrentes da redução da tarifa de largada (inicial) do projeto que já se encontra em R\$ 20,14/100 km em pista dupla, R\$ 15,49/100 km em pista simples.

96. Além disso, deveria fazer parte de um estudo de viabilidade técnica avaliar as diversas alternativas possíveis de acontecer com o ativo durante o prazo contratual de modo a escolher a melhor dentre elas. Essa seria a função básica de um EVTEA. Todavia, a ANTT parece não ter a resposta para, por exemplo, quais seriam os investimentos necessários para fazer frente ao acréscimo de demanda decorrente da não operação das ferrovias.

97. Diante do exposto, mantêm-se a proposta de encaminhamento formulada anteriormente neste tópico de forma a, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, determinar:

- b. à ANTT que retire a influência das ferrovias do estudo de demanda da Rota Agro Norte dado as incertezas desses investimentos, de modo a promover modicidade tarifária ou mesmo de modo a viabilizar antecipação de investimentos que foram postergados, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995.

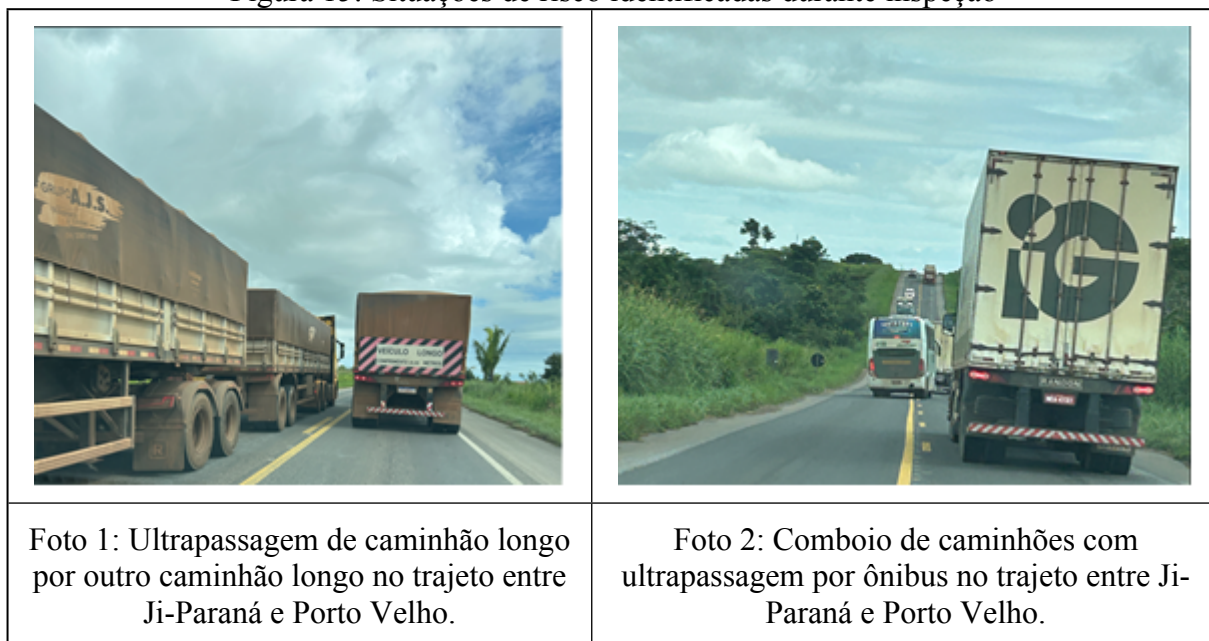
III.4. Trechos longos da BR-364/RO sem melhorias

A – Situação Encontrada

98. Em exame das melhorias previstas no PER, Volume II, da rodovia BR-364/RO, constatam-se longos trechos sem previsão de ampliação de capacidade, não obstante tenha sido observado pela equipe do TCU, *in loco*, a formação de longos comboios de caminhões ensejadores de situações de risco

de acidentes por ultrapassagem nesses trechos, a exemplo dos flagrantes registrados na figura 15 a seguir.

Figura 15: Situações de risco identificadas durante inspeção



Fonte: Fotos tiradas pela equipe do TCU, em 22/3/2024.

99. As tabelas 17 e 18 a seguir resumem alguns dados das faixas adicionais previstas para serem implantadas no PER, Volume II, da rodovia BR-364/RO, com destaque para os trechos com longos trechos sem previsão das referidas faixas:

Tabela 17: Planilha-resumo das faixas adicionais previstas para o Lote Rota Agro Norte

Sentido Crescente								
SNV	KM inicial	KM final	KM	Faixas adicionais		%	km/faixa	
				Crescente	Quantidade			
364BRO1070	31,3	106,7	75,4	22,2	16	29%	4,7	
364BRO1090	106,7	143,3	36,6	9,8	10	27%	3,7	
364BRO1110	143,3	213,6	70,4	9,8	9	14%	7,8	
364BRO1130	213,6	232,2	18,5	4,4	4	24%	4,6	
364BRO1140	232,2	242,6	10,5	2,7	3	26%	3,5	
364BRO1145	242,6	250,2	7,5	1,8	1	24%	7,5	
364BRO1148 e 9	250,2	298,6	48,5	9,8	8	20%	6,1	
364BRO1154	298,6	305,0	6,4	3,5	3	55%	2,1	
364BRO1245	436,1	493,0	57,0	10,4	9	18%	6,3	
364BRO1290	493,0	536,6	43,6	7,2	7	17%	6,2	
364BRO1300	536,6	541,3	4,7	3,7	3	78%	1,6	
364BRO1310	541,3	544,8	3,5	0,8	1	23%	3,5	
364BRO1320	544,8	578,0	33,2	4,7	4	14%	8,3	
364BRO1330 a 1360	569,9	632,0	62,1	1,9	2	3%	31,1	
364BRO1365	632,0	667,0	35,0	2,2	2	6%	17,5	
364BRO1375	682,1	682,9	0,8	0,8	1	104%	0,8	

Fonte: Produção própria a partir do PER, Volume II, tabela 6, e Cadastro Geral das Rodovias, CN 5, tabela 4-1.

Tabela 18: Planilha-resumo das faixas adicionais previstas para o Lote Rota Agro Norte

Sentido Decrescente							
SNV	KM inicial	KM final	KM	Faixas adicionais		%	km/faixa
				Crescente	Quantidade		
364BRO1070	31,6	106,4	74,8	21,0	21	28%	3,6
364BRO1090	106,4	143,1	36,7	8,7	11	24%	3,3
364BRO1110	143,1	213,7	70,6	9,5	11	13%	6,4
364BRO1130	213,7	232,5	18,8	4,4	5	23%	3,8
364BRO1140	232,5	242,7	10,2	2,7	2	27%	5,1
364BRO1145	242,7	250,2	7,4	1,8	3	25%	2,5
364BRO1148 e 9	250,2	298,8	48,7	9,8	5	20%	9,7
364BRO1154	298,8	305,0	6,2	3,5	2	56%	3,1
364BRO1245	436,2	492,8	56,6	10,4	5	18%	11,3
364BRO1290	492,8	536,8	44,0	7,2	5	16%	8,8
364BRO1300	536,8	541,3	4,5	3,7	2	81%	2,3
364BRO1310	541,3	544,8	3,5	0,6	1	17%	3,5
364BRO1320	544,8	577,9	33,0	4,3	4	13%	8,3
364BRO1330 a 1360	569,9	632,0	62,1	1,7	3	3%	20,7
364BRO1365	632,0	667,0	35,0	2,1	2	6%	17,5
364BRO1375	681,6	682,3	0,7	0,7	1	100%	0,7

Fonte: Produção própria a partir do PER, Volume II, tabela 7, e Cadastro Geral das Rodovias, CN 5, tabela 4-1.

100. Constata-se menor índice de faixas adicionais do trecho SNV 364BRO1330 ao trecho SNV 364BRO1365, entre os km 569,9 e 667, totalizando 97,1 km, quando comparados com a média da rodovia.

101. No sentido crescente, verifica-se, no trecho SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1360, uma média de uma faixa adicional a cada 31 km, e no trecho SNV 364BRO1365, uma faixa adicional a cada 17,5 km, discrepante da média aproximada de uma faixa adicional a cada 4,76 km do restante da rodovia do Lote Rota Agro Norte.

102. Acrescenta-se que esses trechos, do SNV 364BRO1330 ao SNV 364BRO1365, contíguos ao SNV 364BRO1320, embora tenham tráfego similar (cerca de 2.600 veículos equivalentes dia; peça 61), apresentam médias de faixas adicionais bastante dispares, de 8,3 km/faixa para 17,5 ou mais km/faixa.

103. Também para o sentido decrescente, nos trechos SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1360, uma média de uma faixa adicional a cada 20,7 km, e no trecho SNV 364BRO1365, uma faixa adicional a cada 17,5 km, discrepante da média aproximada de uma faixa adicional a cada 4,59 km do restante da rodovia do Lote Rota Agro Norte e discrepante da média de uma faixa adicional a cada 8,3 km no trecho contíguo e similar em tráfego, SNV 364BRO1320, conforme disposto no parágrafo anterior.

104. Ao se analisar o nível de serviço após a execução dos investimentos, ao final dos 30 anos de contrato, os trechos SNV BRO1320 ao SNV BRO1365 apresentam nível de serviço variando de “B” (SNV BRO1340 e SNV BRO1360) a “C” (demais SNVs; peça 62, p. 20 e 21), indicando que o projeto segundo esse estudo de nível de serviço resguarda que as rodovias não adentrem ao nível “D”, premissa de projeto.

105. Todavia, revela-se apropriado consignar que os projetos podem ser reavaliados segundo as condições operacionais do local, nos termos do Manual de Projetos Geométricos de Rodovias Rurais do DNER (IPR 706).

Por sua vez, estudos patrocinados pela AASHTO, em cooperação com a "*Federal Highway Administration*", realizaram pesquisas e simulações em computadores para testar o efeito da percentagem de caminhões sobre os equivalentes de caminhões. Verificou-se que as hipóteses adotadas não prevêm adequadamente os efeitos dos veículos lentos em uma vasta gama de percentagens de caminhões, ou seja, os equivalentes de caminhões são variáveis com a percentagem de caminhões. Os valores para elevadas percentagens de caminhões requerem ainda calibrações por

pesquisas de campo.

Assim sendo, as evidências acima mencionadas sugerem que a referida metodologia seja aplicada com cuidado, à luz das circunstâncias locais. **Os valores recomendados devem ser encarados como representativos de uma diretriz geral ou ponto de partida complementar e não substituir o bom senso técnico do projetista, familiarizado com as condições físicas e operacionais locais.** (grifado)

106. Dado o que se expôs, entende-se que esses 97,1 km de pistas simples com apenas 4 (sentido crescente) ou 5 faixas adicionais (sentido decrescente) são um ponto de possível análise da ANTT quanto a investimentos tendentes a aumentar a trafegabilidade.

107. Com isso, propõe-se à ANTT com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, recomendar:

- a. que avalie a possibilidade de reduzir a distância média entre faixas adicionais nos trechos SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1365, de forma a melhorar a fluidez e a segurança do tráfego nesses segmentos com consequente redução do risco de acidentes decorrentes de ultrapassagens perigosas em pontos de formação de comboios.

B – Comentários do gestor

108. Em relação à localização das faixas adicionais no estudo, informam que, conforme esclarecimentos prestados pelo BNDES, a proposição de faixas adicionais em pista simples e de demais ampliações de capacidade foram baseadas na análise do Nível de Serviço (NS) definida no HCM (*Highway Capacity Manual*) e complementada pela metodologia da AASHTO.

109. Reforçam que, como descrito no relatório preliminar de acompanhamento (parágrafo 71, página 24), a análise de NS realizada após a execução dos investimentos, ao final dos 30 anos de contrato, demonstrou níveis de serviço variando entre “B” e “C” nos trechos de SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1365, indicando que o projeto atende a premissa de projeto de que as rodovias não adentrem ao nível “D”.

110. Destacam que os SNVs abrangidos entre o SNV 364BRO1330 e o SNV 364BRO1365 são, na maioria da extensão, relevo plano e sem trechos sinuosos, possuindo diversos trechos com sinalização de ultrapassagem permitida, o que reduz a exigência de implantação de faixas adicionais de ultrapassagem no HCM. Dessa forma e a partir da análise baseada somente em nível de serviço, não haveria demanda para execução de obras de ampliação de capacidade nesse segmento.

111. Mas ressalvam que seria recomendado evitar longos trechos sem a previsão de possibilidade de ultrapassagem segura, como citado no relatório preliminar de acompanhamento, e, assim, entendem que a proposta de política pública para implantação de faixas adicionais em pista simples pode ser reavaliada, considerando o critério de custo adicional ao projeto pela inclusão de investimentos, como também o aumento da segurança e conforto do usuário.

112. Com isso, informam que uma proposta de alteração da política para implantação de faixas adicionais será analisada em conjunto pelo poder público e pelo estruturador do projeto, com base em simulações do estudo, em consonância com a possibilidade de manutenção da recomendação a.5.1.

C – Análise dos comentários do gestor

113. Verifica-se ter havido concordância por parte da ANTT quanto à proposta de avaliação da possibilidade de reduzir a distância média entre faixas adicionais nos trechos SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1365, de forma a melhorar a fluidez e a segurança do tráfego nesses segmentos com consequente redução do risco de acidentes decorrentes de ultrapassagens perigosas em pontos de formação de comboios, propondo-se, portanto, a sua manutenção.

114. Cumpre ressaltar que foram identificados durante a inspeção técnica de equipe do TCU, em

conjunto com representantes da ANTT e do BNDES, trechos Rota Agro Norte (Lote CN5) com previsão de investimentos em faixas adicionais já existentes e/ou em implantação, neste caso por contrato vigente do DNIT, que podem ser remanejados para os referidos trechos SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1365, de forma a mitigar/evitar impacto positivo adicional na TBP.

115. Nesse caso, propõe-se manter a proposta de recomendação à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU:

- a. que avalie a possibilidade de reduzir a distância média entre faixas adicionais nos trechos SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1365, de forma a melhorar a fluidez e a segurança do tráfego nesses segmentos com consequente redução do risco de acidentes decorrentes de ultrapassagens perigosas em pontos de formação de comboios, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995.

III.5. Metodologia de formação de preços de terraplenagem

A – Situação Encontrada

116. A formação de preços dos projetos de terraplenagem da Rota Verde e Rota Agro Norte foi fundamentada em planilhas parametrizadas segundo 3 tipos de relevos da rodovia, planos, ondulados e montanhosos e servirão também de base para a formulação dos preços dos demais projetos CNs elaborados pelo BNDES. Segue excerto da resposta do BNDES ao item “1” do Ofício de Requisição 01-14-2024 (peça 52, p. 2).

“O Projeto de concessão da Rodovia BR-364/RO, identificado inicialmente pela sigla CN 5, e ora denominado Rota Agro Norte foi desenvolvido em conjunto com os demais projetos CN. Para esses projetos e considerando o nível de detalhamento compatível com o EVTEA, foram desenvolvidas soluções e projetos padrões utilizados em todos os estudos”.

117. Essa metodologia não possibilita a plena caracterização dos trabalhos a serem executados pela futura concessionária, indicando infringir a previsão legal insculpida no inciso XV, art. 18, da Lei 8.987/1995:

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e **conterá**, especialmente:

(...)

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais **os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização**, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; (grifado).

118. No caso, o levantamento topográfico das rodovias fora substituído pela divisão dos trechos da rodovia em plano, ondulado e montanhoso e, a partir daí, utilizaram-se quantitativos paramétricos de movimentação de terra para se chegar ao orçamento final.

119. Há duas fragilidades nessa metodologia. A primeira se refere à ausência de elementos que caracterizem objetivamente a topografia do terreno. Diferenciá-los em planos, ondulados e montanhosos carrega subjetividade que pode interferir na interpretação dos documentos que subsidiam a concessão. Tem sido essa a orientação da ANTT.

120. Nos processos recentes de concessão, PRVias, Rota dos Cristais, Rota Sertaneja, Rota do Zebu, a agência substituiu a obrigação de seguir as classes de rodovias pela obrigação de seguir velocidades diretrizes em razão da subjetividade inerente à caracterização dos trechos em planos, ondulados e montanhosos. Essa situação ficou formalizada na Nota Informativa Conjunta 8/2022/GEREG/GEMEF/GINOP/SUCON-DIR, de 10/11/2022, apresentada no âmbito do

TC 005.373/2022--0, que trata da desestatização das Rotas Sertaneja e Zebu (peça 58, p. 28):

13. Fato é que a exigência genérica do PER vem causando, na grande maioria dos casos, descolamento ou falta de aderência entre o estudo referencial elaborado pelo Governo e as obrigações que serão exigidas da futura concessionária.

14. As consequências danosas dessa interpretação distorcida repercutem em todo o projeto de concessão e refletem (i) a falta de condições isonômicas para apresentação das propostas, (ii) o alto potencial de litígios futuros entre ANTT e concessionária, e (iii) o questionamento e as impugnações feitos por potenciais interessados em praticamente todas as reuniões de *marketsounds* e *roadshows* e mesmo durante a fase de licitação.

121. Portanto, os projetos da Rota Verde e Rota Agro Norte estão, nesse ponto, trazendo premissas de cálculo que a ANTT repudiou nos projetos recentes, caracterizando, portanto, a primeira fragilidade dessa metodologia utilizada pelo BDNES.

122. A segunda crítica à parametrização do relevo em plano, ondulado e montanhoso decorre do fato de não se ter no projeto informações acerca da gradação desses relevos, ou seja, o quão plano, o quão ondulado e o quão montanhoso é a rodovia analisada. A depender do desvio do relevo em relação ao parâmetro utilizado (plano, ondulado e montanhoso), poderá ocorrer diferença significativa no orçamento.

123. A fim de dirimir dúvidas acerca dos critérios utilizados pelo BNDES para caracterizar um relevo como plano, ondulado e montanhoso, foi encaminhada diligência à ANTT (peça 63, p. 4).

124. Em resposta, a ANTT apresentou a resposta do BNDES, transcrito em partes a seguir (peça 63, p. 1 e 2):

Segundo o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais do DNIT de 1999, a classificação do relevo é definida como plana, ondulada ou montanhosa, sendo aplicada apenas para o alinhamento vertical da via projetada, podendo ser considerada para uma classificação geral do relevo em que a mesma se encontra inserida. Esta classificação teve como base as definições apresentadas na publicação "*A Policy on Geometric Design of Highways and Streets* (AASHTO, 1994)". De acordo com o Manual mencionado, as regiões se classificam em:

Região plana: é aquela que permite a implantação de rodovias com grandes distâncias de visibilidade, sem dificuldades de construção e sem custos elevados.

Região ondulada: é aquela onde as inclinações naturais do terreno exigem frequentes cortes e aterros de dimensões reduzidas para acomodação dos greides das rodovias, e que eventualmente oferecem alguma restrição à implantação dos alinhamentos horizontal e vertical.

Região montanhosa: é aquela onde são abruptas as variações longitudinais e transversais da elevação do terreno em relação à rodovia, e onde são frequentemente necessários aterros e cortes laterais das encostas para se conseguir implantar alinhamentos horizontais e verticais aceitáveis. (BRASIL, 1999).

(...)

Pesquisou-se no órgão de referência geológica e geotécnica do Brasil, o Serviço Geológico do Brasil (CPRM)

(...)

Os dados geológicos disponibilizados pelo CPRM expuseram a existência de um mapa de declividade, separando o relevo brasileiro em plano, suave ondulado, ondulado, forte ondulado, montanhoso e escarpado, sendo esta a base conceitual adotada para a proposição metodológica deste EVTEA. De posse das informações disponibilizadas, a metodologia utiliza não apenas considera a declividade, como também a amplitude de topo, compondo os elementos necessários para a classificação do relevo em plano, ondulado e montanhoso.

Fazendo uso da análise destes dois campos em conjunto (declividade e amplitude de topo), foram

definidos os seguintes parâmetros para a classificação do relevo:




















- Baixas variações de declividade (0° a 5°) com baixas variações na amplitude (até 30 m) geram um relevo plano;
- Baixas variações de declividade (até 15° de variação) com elevadas variações na amplitude (até 50 m) geram um relevo ondulado; e,
- Demais regiões foram classificadas como relevo montanhoso.

Também foram identificadas as seguintes exceções:

- Variação de declividade entre 5° e 45° com uma amplitude variável foram classificados como planos, pois se trata de regiões com vertentes recobertas por depósitos de encosta, ou seja, regiões planas com morros isolados;

125. Variação de declividade entre 3° e 30° com uma amplitude de 5 m a 40 m também foram classificados como planos, pois se trata de regiões de campos de dunas, próximos ao mar (a classificação foi estabelecida para todos os trechos do estudo, que continha os trechos do Nordeste). Após essas considerações, foram elaborados os parâmetros da figura 16 a seguir:

Figura 16: Parâmetros para definição do relevo

Symbol	Value	Legend
<input checked="" type="checkbox"/> 	3 a 30° - 5 a 40 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 3° - 2 a 20 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	5 a 45° - Variável	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 5° - 0 a 10 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 3° - Zero	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 5° - 0 a 20 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 3° - 20 a 50 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0° - Zero	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 5° - 10 a 30 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 5° - 2 a 20 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	0 a 5° - 20 a 50 metros	Plano
<input checked="" type="checkbox"/> 	5 a 20° - 30 a 80 metros	Ondulado
<input checked="" type="checkbox"/> 	3 a 10° - 20 a 50 metros	Ondulado
<input checked="" type="checkbox"/> 	25 a 45° - 50 a 500 metros	Montanhoso
<input checked="" type="checkbox"/> 	15 a 35° - 80 a 200 metros	Montanhoso
<input checked="" type="checkbox"/> 	10 a 25(>.45) - 100 a 300 metr	Montanhoso
<input checked="" type="checkbox"/> 	25 a 45° - 300 a 2.000 metros	Montanhoso
<input checked="" type="checkbox"/> 	25 a 60° - 300 a 2.000 metros	Montanhoso
<input checked="" type="checkbox"/> 	10 a 25° - 50 a 200 metros	Montanhoso

Fonte: Resposta da ANTT (peça 63, p. 3).

126. Ao final, foi dito que esses dados foram conjugados “à **plataforma do Google Earth contendo os eixos das respectivas Segmentações Homogêneas**, disponibilizados no site do DNIT do Sistema Nacional de Viação e **permitiram classificar o tipo de terreno mais representativo para cada segmento homogêneo**” (peça 63, p. 3; grifado).

127. Vê-se que cada fase do relevo (plano, ondulado e montanhoso) apresenta grande variabilidade das declividades do terreno. A metodologia de cálculo utilizada nestas duas concessões encapsula essas variações em apenas um nível. Ou seja, enquadra-se um trecho da rodovia em um nível e as variações de declividade dentro daquele nível não são capturadas pelo modelo. Por exemplo, é possível que dois projetos de concessões em trechos montanhosos, uma com 25° e a outra com 60° de declividade, sejam orçadas no mesmo valor, embora os custos de execução sejam totalmente díspares. Isso distorce a análise das licitantes e não atende ao enunciado do item XV, art. 18, da Lei 8.987/1995,

que demanda elementos de projeto básico que permitam sua plena caracterização.

128. Agrava essa solução de parametrizar o relevo das rodovias o fato de a metodologia do BNDES utilizar-se dos dados posicionais (planimetria e altimetria) do Google Earth. Em consulta a trabalhos sobre o tema, são fartas as matérias apontando a imprecisão desses dados.

129. A publicação de Parma, G. O. C. (2023), *Análise da Qualidade Altimétrica do Google Earth Pro para Trabalhos de Engenharia* [Editora Atena] apresenta as seguintes considerações finais (peça 64, p. 47):

Considerações Finais

Foram obtidas as altitudes de nuvens de pontos adequadas ao relevo da área de estudo, a partir do mapeamento online disponibilizado pela GEP [Google Earth Pro] (MDS NASA) e com essa nuvem de pontos foi gerado o modelo digital de superfície e de declividades. A partir do SIG online de Santa Catarina, foi obtido, para comparação, o modelo digital de elevação e de declividade do levantamento estadual aerofotogramétrico de Santa Catarina. Uma vez obtidos todos os modelos, foram selecionados aleatoriamente um conjunto de pontos, estratificados pelo tipo de relevo da área (segundo classificação do relevo da EMBRAPA) e desse conjunto de pontos foram obtidas as altitudes e as declividades de ambas fontes de dados (considerando os dados do Levantamento Estadual como dados verdadeiros, por serem obtidos a partir de um trabalho aerofotogramétrico e de campo de maior precisão e exatidão) para logo, a partir dos testes estatísticos, **comparar a acurácia da altimetria e da declividade dos modelos obtidos do GEP, as quais resultaram ser de forma global, $2.21m \pm 0.13m$ para a altitudes e de $-4.59\% \pm 0.32\%$ para as declividades**. Como observou-se que não existe nenhum relacionamento dentre os erros altimétricos e os erros nas declividades, seja de forma global ou estratificadas, e considerando que as qualidades altimétricas das plantas, cartas e mapas se definem pela acurácia da altimetria, serão desconsiderados os erros das declividades nestas considerações finais. Estes erros nas declividades poderiam ser relacionados com a precisão dos dados analisados, mas para isso outros estudos deveriam ser feitos.

Quando considerada a acurácia estratificada pelo relevo, a única que apresenta valores estatisticamente discrepantes é a acurácia da classe 4 com a classe 3 (relevo forte ondulado e ondulado) sendo as outras diferenças, dentre tipos de relevos, estatisticamente semelhantes.

(...)

Finalmente, levando em conta os valores de PEC (Padrão de exatidão/acurácia cartográfica) definido pelo decreto 89.817/84 (BRASIL, 1984), modificado pela Especificação Técnica para a Aquisição de Dados Geoespaciais Vetoriais, da Infraestrutura Nacional De Dados Espaciais (BRASIL, 2011), que se observa na figura 30, que reproduz a tabela 2 do citado material, observando-se que a acurácia obtida neste trabalho ($2.2m \pm 0.13m$, com um nível e confiança de 95%) **pôde-se inferir que este tipo de geração de modelo digital deve ser usado para cartografia padrão PEC-A a escala 1:25.000 com curvas de nível a cada 10 metros ou inferiores, demonstrando-se, assim, que da análise da qualidade do modelo digital de elevação/superfície obtido a partir de um conjunto de pontos levantados do GEP, não pode ser utilizado para plantas de engenharia, usualmente trabalhadas em escala 1:10.000 a 1:1000, com curvas de nível a cada cinco metros e um metro respectivamente.**

Assim, por mais simples que possa parecer usar alguns aplicativos para gerar MDE/MDS e curvas de nível a partir do GEP a qualquer escala, resulta temerário o trabalho com escalas maiores que 1:25000 e equidistâncias inferiores a 10m para obter um padrão de exatidão cartográfica classe A, segundo as normas Brasileiras de cartografia e as normas da Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais.

130. Nota-se que a acurácia dos dados do Google Earth/Google Earth Pro (GEP) é baixa e produziu variação estatística de 2,21 metros para altimetria e 4,59% para declividade, sendo que a variabilidade aumenta ainda mais para trechos mais ondulados.

131. Ao final, concluiu-se que os dados produzidos pelo GEP são utilizáveis para trabalhos em que se necessita de escalas iguais ou inferiores a 1:25.000, por exemplo 1:100.000, 1:250.000. E foi

acrescentado que esses dados não podem ser utilizados para plantas de engenharia que requerem escalas de 1:10.000 a 1:1.000.

132. Nota-se, de outra sorte, que os projetos de concessão apresentados pela ANTT até então (desde Nova Dutra até Zebu e Sertaneja) apresentaram levantamento topográfico que caracteriza bem o objeto. Segue como exemplo uma prancha da Rota do Zebu em que se pode observar levantamento detalhado da rodovia com curvas de nível e indicação de cortes, aterros e outros elementos de projeto básico, na escala de 1:2.000 (peça 60). Vê-se, portanto, que, nesse caso, o objeto está bem caracterizado e atende ao item XV, art. 18, da Lei 8.987/1995, diferentemente destes projetos que estão parametrizados em tipos de terrenos.

133. Conforme explicado pela ANTT e pela Infra S.A. quando da apresentação desses projetos mais recentes, a terraplenagem foi quantificada com base nesses levantamentos topográficos de modo a obter quantitativos mais precisos, compatíveis com a situação específica daqueles trechos rodoviários. A adoção de valores genéricos, baseados em classificação de topografia, nessa fase do projeto, seria retroceder injustificadamente na qualidade dos projetos apresentados. Injustificadamente porque a experiência dos últimos projetos demonstra que a quantificação adequada desses serviços não só é possível, mas já vinha sendo adotada.

134. Diante do exposto, propõe-se:

- a. determinar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que reavalie o EVTEA da presente concessão, especificamente produza levantamento topográfico que caracterize a rodovia a ser concedida de modo a atender ao inciso XV, art. 18, da Lei 8.987/1995.

B – Comentários do gestor

135. A ANTT argumentou que o Contrato de Estruturação de Projetos (CEP) 01/DEAP/SFPP/2020, celebrado entre o BNDES e o então Ministério da Infraestrutura teve as suas tratativas iniciadas em 2019 e as especificações do termo de referência não previram a realização de levantamento topográfico, cuja prática não era habitual nos estudos daquela época, a exemplo do projeto da BR 163/230/MT/PA, cuja audiência pública fora em 2019 e não contemplara tais estudos (peça 66, p. 20).

136. A ANTT acrescentou que, com a evolução contínua dos estudos, o BNDES está avaliando junto ao Ministério dos Transportes a autorização para realizar levantamentos aerofotogramétricos para os projetos atuais.

137. Argumentou que os lotes Rota Verde e Agro Norte são caracterizados por regiões predominantemente planas e que exigem, proporcionalmente para uma mesma demanda de tráfego, investimentos de ampliação de capacidade em menor quantidade que outros projetos de concessão do Governo Federal. Segundo a ANTT, essas duas características tendem a reduzir a diferença entre o valor de terraplenagem estimado no EVTEA e o efetivamente demandado quando da realização dos projetos executivos representarão uma proporção menor em relação ao total dos investimentos.

138. Segundo a ANTT, a possibilidade de se fazer o levantamento topográfico neste momento impactaria os prazos para a realização do leilão devido à necessidade de contratação dos serviços, levantamento e processamento dos dados, estimado em cerca de um ano (peça 66, p. 21).

139. Por fim e dados os esclarecimentos apresentados, a ANTT pugnou pelo afastamento da proposta de determinação feita na situação encontrada deste tópico.

C – Análise dos comentários do gestor

140. A ANTT não questionou as fragilidades apresentadas neste relatório. Pelo contrário, argumentou que o BNDES direcionou ações junto ao MT para que os próximos projetos apresentem o

levantamento topográfico.

141. Requereu, a retirada da proposta de determinação quanto à elaboração do levantamento topográfico em virtude de atraso no cronograma da licitação da Rota Agro Norte e em razão de os trechos da Rota Agro Norte e Rota Verde apresentarem predominância de terrenos planos, impactando menos nos quantitativos de terraplanagem do projeto.

142. A ausência de levantamento topográfico e, ainda, a utilização de altimetria do Google Earth são elementos de fragilidade relevante deste projeto e não atendem ao que demanda a Lei 8.987/1995. Os trechos planos, de fato, tendem a diminuir, mas não neutralizam as falhas nos levantamentos topográficos. E os dois projetos possuem também cerca de 30% de terrenos montanhosos e ondulados (item I deste relatório). Sobre o eventual atraso para a correção deste tópico, ressalte-se que outras correções estão sendo proposta e impactarão na cronologia do Leilão, de tal sorte que poderão ser corrigidas concomitantemente.

143. Diante disso, mantém-se a proposta de:

- a. determinar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que reavalie o EVTEA da presente concessão, especificamente produza levantamento topográfico que caracterize a rodovia a ser concedida de modo a atender ao inciso XV, art. 18, da Lei 8.987/1995.

III.6. Contratos de elaboração de estudos e projetos de duplicação da BR-364/RO do DNIT, vigentes, não aproveitados no edital de leilão do Lote CN 5.

A – Situação Encontrada

144. O DNIT, em 2023, firmou em 30/8/2023 dois contratos, nº 22 00489/2023 e 22 00490/2023, de elaboração de estudos e projetos básico e executivo para duplicação, melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos de 500,7 km da rodovia BR-364/RO, entre os kms 190 e 690,7, abrangidos pelo Lote CN 5, a ser leiloado para fins de concessão. O valor inicial dos contratos soma aproximadamente R\$ 23,6 milhões (peças 47, 48 e 49).

145. Ambos os Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT foram firmados com a empresa Spazio Consultoria e Projetos Ltda. nos valores de R\$ 12.250.000,00 e R\$ 11.350.000,00, respectivamente. O Contrato 22 00489/2023 abrange o segmento entre os km 190 e 430,8, totalizando 240,8 km e o Contrato 22 00490/2023 abrange o segmento entre os km 430,8 e 690,7, totalizando 259,9 km (peças 47,48 e 49).

146. Afora a proposta de dar conhecimento aos licitantes dos trabalhos produzidos nestes contratos que já se encontram em execução (<https://portaldatransparencia.gov.br/despesas/recursos-recebidos/favorecido?paginacaoSimples=false&tamanhoPagina=&offset=&direcaoOrdenacao=asc&colunasSelecionadas=data%2CdocumentoResumido%2ClocalizadorGasto%2Cfase%2Cespecie%2Cfavorecido%2CufFavorecido%2C>), revela-se dar ciência ao Ministério dos Transportes acerca desses contratos de projeto no montante de R\$ 23 milhões que estão sendo gastos em rodovia que será concedida. Ou seja, é possível que esse dispêndio se configure como desperdício de recursos já que as concessionárias produzem os seus próprios projetos.

147. Considerando que ambos os contratos abrangem trecho da rodovia BR-364/RO abrangido pelo Lote CN 5, propõe-se:

- a. recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que inclua, no edital de leilão a ser realizado para o Lote CN 5, os produtos entregues dos Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, de forma a subsidiar os licitantes com informações detalhadas da rodovia a ser concedida, reduzindo as incertezas das propostas a serem ofertadas.

- b. dar ciência ao Ministério dos Transportes que os Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, no montante aproximado de R\$ 23 milhões possivelmente não terão funcionalidade, já que as concessionárias produzem seus próprios projetos, revelando-se provável desperdício de recursos públicos.

B – Comentários do gestor

148. Em relação aos Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, informam que a previsão de conclusão de ambos é 9/7/2025, e que estão ativos e em execução. Alegam que ainda não foi entregue produto final que possa ser incluído como anexo ao Edital de Licitação para subsídio aos licitantes.

149. Em relação à utilidade dos referidos contratos, informam que, de acordo com o Ministério dos Transportes, os estudos para concessão rodoviária se encontravam em fase anterior ao processo licitatório do DNIT e, neste sentido, o DNIT, no âmbito de suas competências e do planejamento para toda a malha viária, considerando o longo processo de estruturação de parcerias de rodovias federais e os riscos associados, avaliou a pertinência da contratação dos estudos para a duplicação de trechos da BR-364/RO.

150. Relatam que os projetos executivos foram contratados em set/2023, momento em que os estudos técnicos do BNDES ainda estavam em processo de Audiência Pública e ainda não tinha sido elaborado o Relatório Final, e que, ainda há de se considerar a possibilidade de atraso no processo licitatório ou, até mesmo, insucesso no leilão.

151. Destacam que é previsto no § 1º do art. 22 da Portaria nº 995, de 17/10/2023, que “Deverão ser considerados, no Projeto de Parceria de que trata o caput, quando couber, os estudos, projetos e licenças ambientais existentes no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e de concessionária regulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT”.

152. Assim, os representantes do Ministério dos Transportes consideram que os projetos podem ser aproveitados na concessão, inclusive de forma parcial, e complementam que, de forma similar, a elaboração de projetos e estudos dependem da liberação de recurso para a execução da obra, o que não impede sua contratação sob pena de atraso na execução das obras aos usuários.

153. Assim, a ANTT, considerando que ainda não há produto final dos referidos contratos, pugna pelo afastamento da recomendação a.5.2.

C – Análise dos comentários do gestor

154. Não obstante os Contratos DNIT 22 00489/2023 e 22 00490/2023 (vigentes desde 30/8/2023) terem previsão de término em 9/7/2025, cumpre considerar que os contratos preveem etapas de entrega de produtos intermediários, a exemplo dos previstos na pasta “Cronograma de Medição” da planilha denominada “[ANEXO XII - PLANILHA DE ORÇAMENTO EM BRANCO \(Orçamento Sigiloso\)](#)”, disponibilizada na fase de licitação, acessível no link <<http://www1.dnit.gov.br/editais/consulta/resumo.asp?NUMIDEdital=9504>>, conforme trecho

reproduzido a seguir (peça 76):

Figura 17: Trecho da Planilha “Cronograma de Medições” do Edital RDC 0150/23-22 - DNIT

CRONOGRAMA DE MEDIÇÃO				
Rodovia: BR-364/RO				Data base: Julho/202 2
Subtrecho: MARCO RONDON – ENTR RO-464/463 (P/GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA)				
Início e Fim: km 190,0 ao km 430,8				
Extensão (km):240,8 km				
Item	PRODUTO	Valor dos Pagamentos		Dias Consecutivos
		%	R\$	
TOTAL		100,00%	0,00	
1	Relatório de Planejamento dos Serviços	2,00%	0,00	20 + 10
2	Estudos Preliminares	78,35%	0,00	70 + 60
2.1	Estudos de Tráfego		0,00	20
2.2	Estudo de Concepção e Traçado		0,00	61
2.3	Avaliação Funcional e Estrutural da Rodovia		0,00	83
2.4	Estudos Topográficos, interferências e cadastramento de OAE/OAC		0,00	165
2.5	Estudos Geotécnicos		0,00	96
2.6	Estudos Geotécnicos - Ensaios Especiais	78,35%	0,00	45
2.7	Estudos Geológicos		0,00	73
2.8	Estudos Hidrológicos		0,00	49
2.9	Levantamento Ambiental		0,00	15

Fonte: ANEXO XII do Edital RDC 0150/23-22 - DNIT

155. Verifica-se que os Estudos Preliminares estão previstos para serem medidos entre 15 e 165 dias após a entrega do Relatório de Planejamento dos Serviços. De acordo com as Portarias DNIT 560 e 568/2024 (peça 77, p. 31), a aprovação do referido planejamento se deu em 1º/2/2024, de modo que se estima a entrega dos estudos preliminares listados acima até o final de agosto de 2024, ou seja, antes do prazo estimado para a publicação do edital de leilão dos Lotes CN-1 e CN-5.

156. Adicionalmente, de acordo com a reportagem intitulada “DUPLICAÇÃO: BR-364 deve receber 1 bilhão de reais para investimentos em 2025”, acessada em 1º/6/2024, às 20:16h, no link <<https://rondoniaovivo.com/noticia/politica/2024/06/01/duplicacao-br-364-deve-receber-1-bilhao-de-reais-para-investimentos-em-2025.html>>, há fortes indícios de já haver estudos preliminares entregues ou prestes a serem entregues, conforme trecho a seguir (peça 77):

Segundo informações de técnicos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), um **helicóptero especial equipado com tecnologia de Laser Scan saiu de Porto Velho para realizar um levantamento aerofotogramétrico ao longo de aproximadamente 700 quilômetros da BR-364 até Vilhena.**

Além disso, **um caminhão com equipamento capaz de analisar o solo até 30 metros de profundidade percorreu o mesmo trecho.**

Essa mobilização foi coordenada pelo Ministério dos Transportes com o objetivo de obter um levantamento detalhado para o projeto de duplicação da principal rodovia federal do estado, que pode ser iniciado já no próximo ano. (grifos nossos)

157. Portanto, há fortes indícios que corroboram o cumprimento do cronograma previsto acima, de forma a haver, até a data da publicação do edital de leilão do Lote CN-5, estudos preliminares já entregues ao DNIT com potencial de reduzir substancialmente os riscos técnicos considerados nas propostas dos licitantes, caso sejam disponibilizados ao interessados no leilão como elemento complementar aos documentos produzidos pelo estruturador do projeto, BNDES.

158. Portanto, propõe-se manter a proposta de encaminhamento acima, de, considerando que os Contratos DNIT 22 00489/2023 e 22 00490/2023 abrangem a quase totalidade do trecho da rodovia BR-364/RO, abrangido pelo Lote CN 5, propõe-se:

- a. recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que inclua, no edital de leilão a ser realizado para o Lote CN 5, os produtos entregues dos Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, de forma a subsidiar os licitantes com informações detalhadas da rodovia a ser concedida, reduzindo as incertezas das propostas a serem ofertadas, de modo a atender ao inciso XV, art. 18, da Lei 8.987/1995
- b. dar ciência ao Ministério dos Transportes que os Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, no montante aproximado de R\$ 23 milhões possivelmente não terão funcionalidade, já que as concessionárias produzem seus próprios projetos, revelando-se provável desperdício de recursos públicos.

IV. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

IV.1. Determinações e recomendações de projetos anteriores

159. No Plano de Outorga do projeto da Rota dos Cristais (BR-040/GO/MG, TC 032.395/2023-0, peça 12, p. 9), a ANTT informou que várias inovações regulatórias foram desenvolvidas pela Agência a partir da experiência na gestão dos contratos das etapas anteriores do programa. Nesse sentido, a Agência entende que o projeto da Rota dos Cristais inaugurou a 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe).

160. Por meio do TC 032.395/2023-0, o TCU analisou a Rota dos Cristais e prolatou o Acórdão 762/2024-TCU-Plenário (Relator: Min. Aroldo Cedraz), do qual destacam-se as seguintes determinações e recomendações que são aplicáveis a todos os projetos da 5ª etapa:

9.2. determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.2.1. utilize a nomenclatura “extensão contratual” somente para prever os casos disciplinados pelo art. 32 da Lei 13.448/2017;

9.2.2. exclua o item 3.2 da minuta contratual;

9.2.3. inclua a opção “alteração do prazo da concessão, por no máximo 5 anos” no item 23.3.1 da Subcláusula 23.3 da minuta contratual;

9.2.4. reavalie a aplicação do Índice de Inexecução Acumulada – IIA para a prorrogação antecipada e altere a sua metodologia de cálculo para considerar somente a execução de investimentos ou, se julgar conveniente, crie outro indicador para avaliar a possibilidade de formalização desse tipo de prorrogação, à luz do inciso I do § 2º do art. 6º da Lei 13.448/2017;

9.2.5. defina os valores satisfatórios do índice de inexecução acumulada – IIA e de qualquer indicador que venha a ser criado ou, ao menos, a referência a normativo que discipline os valores desses indicadores para avaliar a adequabilidade de um pedido da concessionária ou da intenção do poder concedente em promover a prorrogação contratual, sob pena de infringir o inciso XII do art. 23 da Lei 8.987/1995 (item VI.6);

(...)

9.2.7. acrescente ao PER da Rota dos Cristais a definição objetiva e detalhada do escopo mínimo e das metodologias de aferição dos parâmetros de desempenho do pavimento, visando à segurança viária e à segurança jurídica entre as partes, bem como a atender ao disposto no art. 23, incisos II e III, da Lei 8.987/1995;

(...)

9.2.9. proceda à inclusão das listas de Obras-de-Arte Especiais (OAEs) a melhorar e implantar no PER, assim como torne clara a definição dos critérios de avaliação dos indicadores, em face das fragilidades apontadas;

9.3. recomendar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.3.1. altere a minuta do contrato da Rota dos Cristais segundo o previsto no item 9.2.7 do Acórdão 1.174/2018-TCU-Plenário ou, caso mantida a política pública de permitir prorrogações contratuais extensas, regulamente a Lei 13.448/2017, de modo a dirimir dúvidas e omissões do referido normativo, bem como regulamentar o que deve constar na análise de vantajosidade e nos estudos prévios que fundamentam a prorrogação;

9.3.2. crie condicionantes adicionais na subcláusula 3.3 da minuta contratual dos contratos da 5ª etapa do Procrofe, de modo a permitir o acréscimo de novos indicadores adicionais ou mais restritivos para avaliar a adequação de uma proposta de prorrogação de um contrato de parceria nos termos da Lei 13.448/2017;

9.3.3. avalie, junto à Infra S.A., a viabilidade técnica e legal da contratação pela empresa pública de verificador (Organismo de Inspeção Acreditado – OIA) ou qualquer entidade terceira para aferição do atingimento dos parâmetros de desempenho, de acordo com o disposto no parágrafo único do art. 17 da Portaria MT 995/2023;

9.3.4. suprima da minuta de contrato a previsão de escolha e contratação direta pela concessionária de verificador (Organismo de Inspeção Acreditado – OIA) ou qualquer entidade terceira para aferição do atingimento dos parâmetros de desempenho, em atendimento ao disposto no art. 17 da Portaria MT 995/2023;

9.3.5. proceda à inclusão do detalhamento das implantações de acostamento nas Faixas Adicionais em Pista Simples – FAPS já existentes no PER, bem como dos respectivos custos necessários à realização dessas intervenções no MEF;

9.3.6. avalie os impactos de se adicionar regra na minuta contratual que preveja que o ajuste e os seus aditivos contratuais decorrentes dos institutos da prorrogação, ordinária ou antecipada, e da alteração da vigência para fins de recomposição do reequilíbrio nunca superem o prazo previsto na política pública;

161. Também no âmbito da 5ª etapa do Procrofe, foi objeto de análise do TCU a desestatização da Rota Sertaneja e Rota do Zebu por meio do TC 005.373/2022-0. Seguem trechos do Acórdão 1062/2024-TCU-Plenário (Relator: Min. Walton Alencar Rodrigues).

9.1. determinar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

9.1.1. no intuito de melhor definir o subitem “iv” da cláusula 22.6.6 da minuta contratual, acrescente como excludente dos acidentes extraordinários os acidentes geotécnicos ocorridos nos pontos classificados com nível de risco 2 ou 3 no último relatório de monitoração de terraplenos e estruturas de contenção disponível, ou com nível de risco maior que R1 nos relatórios de monitoração de terraplenos e contenções previstos nos Programas de Exploração da Rodovias e adequar os Modelos Econômico-Financeiro, conforme exemplo de redação apresentado no item III. 4 do Relatório;

9.1.2. acrescente aos Programas de Exploração da Rodovias das Rotas Sertaneja e do Zebu a definição objetiva e detalhada do escopo mínimo e das metodologias de aferição dos parâmetros de desempenho do pavimento, visando garantir a segurança viária e a segurança jurídica entre as partes e atender ao disposto no art. 23, incisos II e III, da Lei 8.987/1995;

(...)

9.2. recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c o art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que:

9.2.1. preveja nas minutas dos contratos das rotas Sertaneja e do Zebu, similar ao já adotado na rota dos Cristais, que o percentual mínimo de capital social a ser mantido atinja o valor de 25% apenas após a conclusão dos investimentos relevantes, a partir do 8º ano da concessão, de acordo com cronograma de cada projeto;

9.2.2. estude a possibilidade de utilização de cesta ponderada de índices específicos no cálculo do Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo, visando mitigar os riscos contratuais causados pela evolução discrepante entre a inflação percebida pela concessionária e a inflação geral;

9.2.3. avalie a possibilidade de inclusão do IPCA na ponderação do novo índice, visando usufruir, mesmo que parcialmente, dos benefícios do uso do índice geral de inflação no reajuste dos contratos;

9.2.4. caso o IPCA seja substituído por índice específico ponderado no reajuste ordinário, exclua o Mecanismo de Compartilhamento de Risco de Preço de Insumo do contrato, visto que esse se tornará desnecessário;

162. Nesta rodada de análises, a ANTT trouxe temas novos ou complementares ao Acórdão 762/2024-TCU-Plenário e ao Acórdão 1062/2024-TCU-Plenário. São eles:

- a. Ausência de limitação do prazo total da concessão previsto na política pública;
- b. Exclusão da exigência de cumprimento contratual para ativação do mecanismo de compartilhamento de risco de demanda;
- c. Convergência dos objetivos do programa iRAP e das ações relacionadas à temática ESG.

163. De modo a dar tratamento único às regras da 5ª etapa do Procrofe, esses temas comuns foram abordados somente no TC 005.717/2024-8, que trata dos projetos do PR Vias, Lote 3 e 6.

164. Registre-se que a uniformidade deste leilão da Rota Verde e Agro Norte e dos futuros depende de incorporar a eles os regramentos definidos nos projetos anteriores. A uniformização do modelo regulatório nos contratos de concessão de rodovias da 5ª Etapa do Procrofe é intenção manifesta da ANTT desde a apresentação da Rota dos Cristais. A partir dela, é facilitada a condução dos trabalhos no âmbito da agência, com possibilidade de maior eficiência no atingimento dos objetivos e maior transparência para os usuários, entre tantas outras vantagens.

165. Naquele processo (TC 005.717/2024-8), foi proposto:

replique, de forma expressa, especificada e quando cabível, as determinações e recomendações exaradas por este Tribunal nas análises de concessões da 5ª etapa do Procrofe aos futuros projetos de concessão rodoviária do programa, em consonância com o art. 8º da Portaria MT 995/2023.

166. Dado que essa determinação também é válida para este processo que trata da Rota Verde e Rota Agro Norte e uma vez que o edital aqui analisado deve seguir *ipsis literis* o modelo adotado pela ANTT para a 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais (Procrofe), entende-se não haver necessidade de proposições similares nestes autos.

IV.2. Oportunidades de melhoria apresentadas pela ANTT após Relatório Preliminar

167. Após conclusão do relatório preliminar por esta unidade técnica e encaminhamento para comentários do gestor, a ANTT incluiu novas modificações na minuta do contrato e as apresentou na peça 66.

168. Também de modo a dar tratamento único às regras da 5ª etapa do Procrofe, esses novos

temas apresentados pela ANTT foram abordados no âmbito do TC 005.717/2024-8.

Tabela 19 – Itens apresentados como Oportunidade de Melhoria após relatório preliminar

Oportunidades de melhoria apresentadas pela ANTT (peça 66).	Proposta da ANTT (peça 66)	Item do relatório de acompanhamento dos Lotes 3 e 6 do PR Vias (TC 005.717/2024-8)
Novo tratamento para as reclassificações tarifárias (p. 25).	Recuperar receitas perdidas pelo atraso na conclusão de obras (p. 25).	XI.1
Verba contratual referente ao ressarcimento da Infra S.A (p. 26).	Inserir verba contratual no MEF para ressarcir a Infra S.A. pelos custos com contratação de verificadores (p. 26).	XI.4
Parâmetro de materialidade e relevância na definição do compartilhamento de riscos extraordinários e residuais (p. 26).	Alterar o percentual de 5% para 2% da receita bruta anual o parâmetro de materialidade para o compartilhamento de riscos (p. 26).	XI.5
Regras para assunção da titularidade de licenças ambientais existentes (p. 27).	Excluir a dispensa de aplicação de penalidade relacionadas à execução das obras para casos de atraso na obtenção de licenças e autorizações ambientais para o qual a concessionária não tenha contribuído. Direcionar saldo não utilizado de atendimento a condicionantes ambientais pra fins de reequilíbrio econômico-financeiro (p. 27)	XI.6
Obras de manutenção de nível de serviço (p. 28).	Alocar ao poder concedente custos com desocupação, desapropriação e atendimento a condicionantes ambientais de obras de manutenção de nível de serviço (p. 28).	XI.8
Edital – Regras de leilão (p. 29).	Eliminar a regra de entrega da proposta escrita por meio eletrônico (p. 29).	XI.7

Obs.: os itens XI.2 (Reclassificação parcial dos contornos) e XI.3 (Alteração no percentual de recursos vinculados) do relatório de acompanhamento dos lotes 3 e 6 do PR Vias não constaram deste processo.

Fonte: produção própria.

169. Afora esses itens listados na Tabela 19, abordados no relatório de acompanhamento TC 005.717/2024-8, três temas são exclusivos deste processo. São eles:

- para a Rota Agro Norte - alterar de 10% para 5% o percentual de reclassificação para as obras de acesso ao Porto Novo (peça 66, p. 26);
- para a Rota Agro Norte - alterar de 80% para 100% o compartilhamento do risco relacionado ao atendimento de condicionantes ambientais (peça 66, p. 28);
- para ambos os lotes, Rota Verde e Rota Agro Norte - Mecanismo de compartilhamento do risco de demanda (Anexo 14) – alterar de 10% para 5% a banda de compartilhamento do risco de demanda, bem como alterar de 50% para 80% o fator de compartilhamento do mecanismo (peça 66, p. 29).

IV.2.1. Alteração no percentual de reclassificação para obras de acesso ao Porto Novo

170. A ANTT inseriu no âmbito dos “Comentários dos Gestores” a proposta de recuperar receitas

perdas pelo atraso na conclusão de obras que ensejariam reclassificação tarifária de modo a incentivar essas execuções e manter a sustentabilidade do projeto. Este tópico foi tratado no âmbito do TC 005.717/2024-8.

171. Em adição a esse tópico, a ANTT propôs que, para o caso da obra de acesso ao Porto Novo, no lote Rota Agro Norte, reduzir o percentual de reclassificação correspondente, de 10% para 5%, incidente sobre todas as praças de pedágio (peça 66, p. 26).

Análise da oportunidade de melhoria

172. As obras de acesso ao Porto Novo são as que seguem:

Figura 18: Obras de acesso ao Porto Novo

Rodovia	SNV	SNV (07/2020)		Projeto		Ext. (km)	Coordenadas (Inicial)		Coordenadas (Final)		Ano de concessão
		Km inicial	Km final	Km inicial	Km final		Latitude	Longitude	Latitude	Longitude	
Acesso Porto Novo	Acesso Terminal AMAGGI	-	-	0,000	7,200	7,200	8°38'59.29"S	63°45'4.17"O	8°37'38.26"S	63°47'51.26"O	6°
Acesso Porto Novo	Acesso ao Terminal Bertolini Cujubim	-	-	0,000	9,500	9,500	8°38'59.29"S	63°45'4.17"O	8°35'25.23"S	63°43'30.74"O	6°
Acesso Porto Novo	Acesso ao Porto Novo	-	-	0,000	17,750	17,750	8°48'9.78"S	63°44'45.83"O	8°38'59.29"S	63°45'4.17"O	6°

Fonte: Tabela 8 do PER (peça 20, p. 19).

173. O instituto da reclassificação tarifária tem como objetivo principal estimular a realização das obras. Para tanto, faz parte de sua premissa que o incentivo seja maior que os custos.

174. Todavia, a ANTT não apresentou cálculos para justificar essa alteração de 10% para 5%. Há dúvidas se os 5% de reclassificação seriam suficientes para estimular a realização das obras ou se os 10% são necessários. O ideal é que essas reclassificações sejam de fato altas, bem superiores ao investimento.

175. Entende-se que a alteração pretendida pela ANTT deveria vir acompanhada de elementos que comprovassem o incentivo de realização das obras mesmo com a reclassificação no menor patamar (5%).

176. Como esses elementos não foram apresentados, será proposto ao TCU determinar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

- a) mantenha a reclassificação tarifária para as obras de acesso ao Porto Novo em patamares superiores aos investimentos de modo a estimular a sua realização, promovendo a redução dos 10% previstos originalmente no contrato somente se demonstrado que o novo percentual mantém o incentivo para a execução das mesmas, em atenção ao art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987/1995, bem como com o art. 50, parágrafo 1º, da Lei 9.784/1999.

IV.2.2. Alteração do percentual de compartilhamento dos riscos ambientais

177. A ANTT alegou que a rodovia BR-364/RO (Rota Agro Norte) se encontra na área de influência de diversas terras indígenas e que as condicionantes ambientais a serem impostas pelo órgão licenciador são um risco importante no âmbito da Rota Agro Norte. Diante disso, propôs alterar as condicionantes relacionadas à componente indígena da métrica de compartilhamento de 80% estabelecida na subcláusula 5.7.2 para 100% dos custos relacionados ao cumprimento das condicionantes relacionadas às terras indígenas que excederem o valor previsto nos estudos para tal finalidade.

Análise da oportunidade de melhoria

178. Está previsto no contrato bem como no MEF o montante de R\$ 252.646.787,69 (jan/2023) para fins de cumprimento das licenças ambientais. Os dispêndios acima desse valor serão divididos

segundo a cláusula transcrita abaixo:

5.7.2 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 5.1.3, **sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a 80%** (oitenta por cento) do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto na subcláusula 5.7.1, por meio de Notificação de Reequilíbrio, **com o uso de Recursos Vinculados, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.** (grifado)

179. Note-se que já há um expressivo montante de recursos direcionados ao cumprimento das condicionantes ambientais. Caso os gastos superem esse valor de R\$ 252,6 milhões, segundo o projeto atual, 80% do que exceder será de responsabilidade do poder concedente e 20% da concessionária.

180. Os 20% representam uma pequena fração do que exceder ao montante já provisionado e dão sentido à cláusula 5.7 do contrato que trata do Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais. Caso o contrato seja alterado de modo que 100% do que exceder a reserva de R\$ 252,6 milhões seja de responsabilidade do poder concedente, **não há mais compartilhamento do risco ambiental.**

181. Entende-se que esse compartilhamento de risco, da forma como está, não terá o condão de agravar financeiramente a concessionária e, por outro lado, será um instrumento de aferição dos trabalhos dela (da concessionária) por parte da ANTT por meio das prestações de contas.

182. Acrescente-se que esse percentual de 20% é fator de indução incentivando a concessionária a adotar uma postura mais cautelosa em relação a esses gastos, uma vez que contribui diretamente para o pagamento, evitando a adoção de políticas que poderiam incentivar os dispêndios, prática lesiva aos usuários.

183. Diante disso, será proposta recomendação, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, para que:

a) se mantenha o percentual de 20% de responsabilidade da concessionária para os gastos que excederem os R\$ 252,6 milhões destinados ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, de modo a dar sentido ao item 5.7 do contrato (compartilhamento de risco de condicionantes de licenças ambientais) e como fator de indução de zelo na execução desses dispêndios para a Rota Agro Norte, em atenção ao art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987/1995.

IV.2.3. Alteração de 10% para 5% da banda de compartilhamento do risco de demanda, bem como alteração de 50% para 80% do fator de compartilhamento

184. A ANTT afirmou que os Lotes Rota Verde e Rota Agro Norte são compostos por rodovias sem histórico de pedagiamento, além da característica predominante de tráfego relacionado ao escoamento agrícola das regiões Centro-Oeste e Norte, que está sujeito a oscilações importantes em função de eventuais quebras de safra, secas acentuadas na região Amazônica que prejudiquem o escoamento pelo modo hidroviário, além da competição intermodal com eventuais novos trechos ferroviários que entrem em operação ao longo dos 30 anos de concessão.

185. Diante disso, propôs rever a sistemática de compartilhamento de risco de demanda destes projetos de forma a considerar a mesma métrica trazida para a concessão da BR-381/MG, que previu bandas de compartilhamento de 5% e fator de compartilhamento de 80%.

186. A ANTT entende que tal medida é necessária para se diminuir a percepção de risco em relação aos projetos, bem como preservar a sustentabilidade econômico-financeira da concessão em função da eventual materialização de riscos pouco gerenciáveis pelas concessionárias.

Análise da oportunidade de melhoria

187. A alteração nos percentuais das bandas do risco de demanda da BR-381/MG decorreu

principalmente da possibilidade de escorregamento de taludes desta rodovia, devido à presença de solos de baixa coesão, bem como devido à predominância montanhosa da região. Tais características poderiam afetar o tráfego futuro daquela rodovia. Outrossim, esse ativo foi a leilão por diversas oportunidades sem que o mercado apresentasse interesse em adquiri-lo. Dado esses fatores, essas alterações foram feitas na modelagem para aumentar a atratividade do mercado pelo trecho.

188. Os dois lotes deste projeto não apresentam situações de risco para o bom desempenho das pistas, já que estão em terrenos de predominância plana e sem histórico de deslizamentos graves.

189. Todavia, a ANTT alega risco quanto ao tráfego decorrente de eventuais quebras de safra, escoamento hidroviário comprometido devido a secas na região amazônica e possível competição intermodal com ferrovias.

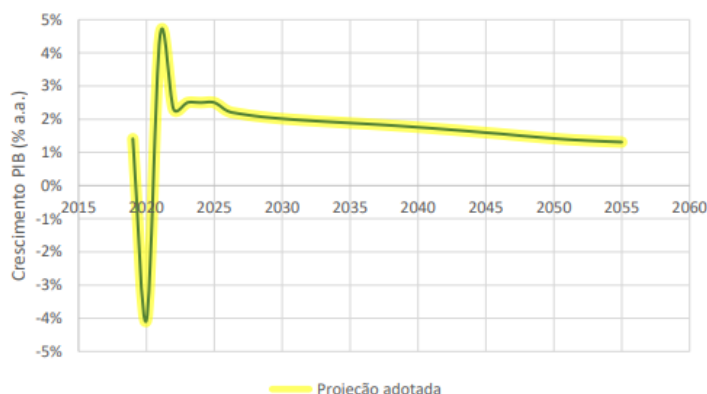
190. Segundo os estudos de tráfego para ambos os lotes, a economia dessas regiões é fortemente influenciada pela agropecuária. E levantamentos apontam para a evolução da produção brasileira com expectativa de que a colheita do ano de 2030 seja 33% superior a de 2016/2017, no montante de 308 milhões de toneladas (<https://www.cnabrazil.org.br/noticias/agro-uma-proposta-para-o-futuro#:~:text=As%20Proje%C3%A7%C3%B5es,rela%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A0%20safra%202016%2F2017,em%207%2F2024>). Esses dados apontam para o estímulo da economia dessas regiões, impulsionada pela atividade agrícola.

191. Por outro lado, os estudos de concessões (incluindo estes dois lotes) se balizam em projeções de crescimento de tráfego com base na evolução do PIB Nacional (p. 122 do Vol. 2, Tomo IIa Estudo de Demanda).

Uma vez que a projeção do tráfego é função do PIB nacional, buscou-se a série temporal do PIB realizado e, também, a projeção esperada para o horizonte da concessão. O PIB realizado foi obtido junto ao IBGE, dos dados de Contas Nacionais Trimestrais. A projeção de curto prazo do PIB utilizada foi a mediana das projeções consolidadas pelo Banco Central do BrasilBACEN16 junto ao boletim FOCUS de 21/06/2021.

Para a projeção de longo prazo, tomou-se como base projeções elaboradas pela OECD, consultadas no mesmo período, que apresentam um padrão de taxas de crescimento decrescentes, que se balizam na obtenção de taxas de crescimento de PIB per capita mais consistentes, estando mais alinhadas com as projeções de população disponíveis para o país (grifado). (...)

Figura 9-3: Taxas de crescimento anuais adotadas para o PIB Brasil no horizonte de projeto



192. Demonstra-se na transcrição e no gráfico retro que os projetos de concessão utilizam a projeção do PIB brasileiro, que possui tendência de ser menor que o PIB de regiões com forte predominância agropecuária, como Goiás e Rondônia (<https://www.cnabrazil.org.br/publicacoes/o-agro-%C3%A9-o-motor-que-impulsiona-a-economia>, em 7/6/2024). Em relação aos estudos de tráfego, há, portanto, uma possibilidade real de que o acréscimo da demanda seja bastante superior ao definido

no projeto, induzindo nesse caso a uma maior atratividade do mercado pelo ativo.

193. Quanto à possibilidade de seca, afetando a trafegabilidade do rio Madeira, entende-se que esse evento, se ocorrer, será restrito a alguns meses do ano, afetará tão somente a Rota Agro Norte. Não seria justificativa plausível para fazer alterar as bandas de compartilhamento do risco de demanda.

194. Em relação à operação das ferrovias, também se entende que esses eventos estão muito distantes no tempo e, como tratado no III.3 deste relatório, com alta possibilidade de terem atrasos relevantes no cronograma de execução.

195. Dito isso, a proposta será proposta recomendação, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, para que a ANTT:

a) mantenha o contrato da forma como foi enviado a este Tribunal com o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda (Anexo 14) com banda de 10% e fator de compartilhamento de 50%, em harmonia com o art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987/1995.

V. CONCLUSÃO

196. Cuidam os autos de acompanhamento do processo de desestatização das Rotas Verde e Agro Norte, trechos de rodovias federais que integrarão a 5ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Procrofe.

197. O presente processo foi autuado em decorrência do Decreto do Poder Executivo 9.972/2019 (peças 11 e 23, p. 9), de 14 de agosto de 2019, que qualificou perante o Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, as rodovias federais BR-060/452/GO e BR-364/RO, administradas pelo DNIT.

198. Este relatório trata da análise de mérito da desestatização dos trechos rodoviários das rodovias federais BR-060/452/GO e BR-364/RO (Rotas Verde e Rota Agro Norte), conforme a IN-TCU 81/2018. No exame técnico foram analisados diversos aspectos tanto do modelo regulatório adotado quanto dos programas de exploração da rodovia.

199. No item III.1, foram apontadas inconsistências nas obras previstas no PER e no MEF em relação a investimentos já realizados ou em execução, como terceiras faixas, bem como com previsão de obras não necessárias como correção de curvas horizontais em trechos retilíneos. Em razão disso, foi proposto revisar o projeto de concessão de modo a retirar essas obras não necessárias, situação acatada pela ANTT nos comentários do gestor.

200. No item III.2, foi abordado o pequeno impacto para os usuários (redução de R\$ 0,26/100 km na TBP) decorrente da postergação de obras de duplicação em trechos relevante da BR-364/RO, onde se concentram os maiores índices de acidentes. Foi proposta determinação à ANTT para que reavalie essa medida devido à falta de proporcionalidade entre ganhos e perdas para os usuários, situação também acatada pela ANTT nos comentários do gestor.

201. No item III.3, foi trazido aos autos o fato de o projeto de concessão da BR-364/RO já contemplar na TBP desde o início da vigência do contrato acréscimos decorrentes da influência de possível queda na demanda ocasionada pela entrada em operação das ferrovias Ferrogrão (8º ano do projeto), FICO até Lucas do Rio Verde (19º ano do projeto) e FRMN até Vilhena (27º ano do projeto). Em resposta a ofício de requisição, a ANTT informou que esses fatores culminaram no acréscimo de cerca de R\$ 1,00/100 km na TBP).

202. Foi registrado que a execução e operação dessas rodovias é muito incerta e trazer o impacto desses fatos à tarifa atual é desarrazoado frente à possibilidade de utilizar esses recursos para fazer obras com prazos de execução mais curtos, ou mesmo pela possibilidade de reduzir a tarifa. Mesmo porque, há mecanismo de risco de demanda que, futuramente, pode calibrar os impactos dessas ferrovias na TBP com maior assertividade. Disto isso, propôs-se que fossem retiradas a influência dessas futuras ferrovias na TBP atual. Em que pese a discordância esposada pela ANTT acerca da proposta de determinação em

sede de manifestação do gestor, as análises desta unidade técnica culminaram na manutenção da proposta.

203. No item III.4, foram relacionados longos trechos da Rota Agro Norte sem previsão de ampliação de capacidade nos segmentos SNV 364BRO1330 a 364BRO1365, com distância média entre faixas adicionais bastante superior ao do restante rodovia, fato que possibilita a formação de longos comboios de caminhões ensejadores de situações de risco de acidentes por ultrapassagem nesses trechos. Em razão disso, foi proposto recomendar à ANTT reavaliar as distâncias médias entre faixas adicionais nesses trechos de modo a melhorar a fluidez do tráfego, situação acatada pela ANTT em sede de comentários do gestor.

204. No item III.5, foi abordada a metodologia de formação de preços de terraplenagem do BNDES que se fundamenta na parametrização segundo 3 tipos de relevos da rodovia: planos, ondulados e montanhosos. Foi registrado que essa metodologia não possibilita a plena caracterização dos trabalhos a serem executados pela futura concessionária, indicando infringir a previsão legal insculpada no item XV, art. 18, da Lei 8.987/1995. Foi acrescentado que estes projetos da Rota Verde e Agro Norte são de qualidade inferior aos até então apresentados pela ANTT, que se fundamentam em levantamentos topográficos. Diante disso, foi proposta determinação à ANTT para que reavaliasse o EVTEA de modo a representar melhor a realidade das obras a serem executadas.

205. Para esse tópico do relatório, a ANTT contestou a proposta de determinação em razão principalmente do atraso que essa correção do projeto poderia representar para o cronograma do leilão. Em que pese esse posicionamento, dada a fragilidade dos estudos, que infringe dispositivo da Lei 8.987/1995, manteve-se a proposta de determinar correção no projeto.

206. No item III.6, foi proposta ciência ao Ministério dos Transportes acerca da contratação pelo DNIT de projetos de duplicação para a BR-364/RO, no valor de R\$ 23 milhões, montante que pode revelar-se com desperdício de recursos públicos dado que esses projetos podem ficar inservíveis, pois as concessionárias produzem os próprios projetos. Também, foi proposto recomendar à ANTT que disponibilizasse esses projetos aos licitantes de forma provê-los com maiores informações. Essas propostas foram mantidas após análise dos comentários do gestor.

207. Em informações adicionais, foi dito sobre a necessidade de que os contratos das concessões da 5ª etapa do Procrofe, entre eles os contratos da Rota Verde e Rota Agro Norte, fossem uniformizados com as alterações decorrentes de acórdãos do TCU como a Rota dos Cristais (TC 032.395-2023-0, Acórdão 762/2024-TCU-Plenário) e a Rota Sertaneja e Zebu (TC 005.373-2022-0; Acórdão 1062/2024-TCU-Plenário).

208. Foi acrescentado que pautas comuns à 5ª etapa do Procrofe foram trazidas novamente a esta rodada de projetos e estão sendo tratadas, para fins de harmonização dos julgados, somente no âmbito do TC 005.717/2024-8, que trata dos projetos do PR Vias, Lote 3 e 6. Naquele processo, foi inserida determinação para que as atualizações decorrentes dos novos acórdãos fossem aproveitadas nos novos editais e contratos, como neste da Rota Verde e Rota Agro Norte.

209. Restou para este processo tratar de pontos específicos deste projeto trazidos pela ANTT aos autos posteriormente à elaboração do relatório preliminar. São eles:

- a) para a Rota Agro Norte - alterar de 10% para 5% o percentual de reclassificação para as obras de acesso ao Porto Novo;
- b) para a Rota Agro Norte - alterar de 80% para 100% o compartilhamento do risco relacionado ao atendimento de condicionantes ambientais;
- c) para ambos os lotes, Rota Verde e Rota Agro Norte - Mecanismo de compartilhamento do risco de demanda (Anexo 14) – alterar de 10% para 5% a banda de compartilhamento do risco de

demanda, bem como alterar de 50% para 80% o fator de compartilhamento do mecanismo.

210. Para esses 3 pontos, as análises indicaram a necessidade de se manter o teor original contido na minuta do edital analisado. Todavia, foi proposta determinação para o item “a” e recomendação para os demais.

VI. PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

211. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior propondo:

a) determinar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso II, do Regimento Interno do TCU, que:

a.1) revise o projeto desta concessão (PER e MEF) de modo a retirar a previsão de obras para trechos em que as terceiras faixas já foram executadas, inclusive para obras realizadas anteriormente ao ano de 2018 ou que estejam em execução, bem como retirar a previsão de obras de correção de curvas horizontais em trechos retilíneos, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995;

a.2) reavalie a postergação de cronograma da duplicação do trecho SNV 364BRO1160 (32,485 km), do 5º ano para o 9º ano; do trecho SNV 364BRO1212 (23,909 km), do 6º ano para o 8º ano; e do trecho SNV 364BRO1215 (9,968 km), do 4º ano para o 6º ano; ocorrida na fase de ajustes do projeto após as audiências públicas, tendo em vista o maior índice de acidentes causados por maior dificuldade de ultrapassagens nesses trechos em relação ao restante do Lote CN 5, que não se mostra proporcional ao benefício obtido de R\$ 0,26/100 km (1,68%) de desconto na TBP, decorrente das referidas postergações, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995;

a.3) retire a influência das ferrovias do estudo de demanda da Rota Agro Norte dado as incertezas desses investimentos, de modo a promover modicidade tarifária ou mesmo de modo a viabilizar antecipação de investimentos que foram postergados, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995;

a.4) reavalie o EVTEA da presente concessão, especificamente produza levantamento topográfico que caracterize a rodovia a ser concedida de modo a atender ao inciso XV, art. 18, da Lei 8.987/1995;

a.5) mantenha a reclassificação tarifária para as obras de acesso ao Porto Novo em patamares superiores aos investimentos de modo a estimular a sua realização, promovendo a redução dos 10% previstos originalmente no contrato somente se demonstrado que o novo percentual mantém o incentivo para a execução das respectivas obras, em atenção ao art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987/1995, bem como com o art. 50, parágrafo 1º, da Lei 9.784/1999;

a.6) recomendar à ANTT, com fundamento no art. 43, inciso I, da Lei 8.443/1992, c/c art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, que:

a.6.1) avalie a possibilidade de reduzir a distância média entre faixas adicionais nos trechos SNV 364BRO1330 a SNV 364BRO1365, de forma a melhorar a fluidez e a segurança do tráfego nesses segmentos com consequente redução do risco de acidentes decorrentes de ultrapassagens perigosas em pontos de formação de comboios, em consonância com o §1º do art. 6º da Lei 8.987/1995;

a.6.2) inclua, no edital de leilão a ser realizado para o Lote Rota Agro Norte, os produtos entregues dos Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, de forma a subsidiar os licitantes com informações detalhadas da rodovia a ser concedida, reduzindo as incertezas das propostas a serem ofertadas, de modo a atender ao inciso XV, art. 18, da Lei 8.987/1995;

a.6.3) mantenha o percentual de 20% de responsabilidade da concessionária para os gastos que excederem os R\$ 252,6 milhões destinados ao cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, de modo a dar sentido ao item 5.7 do contrato (compartilhamento de risco de

condicionantes de licenças ambientais) e como fator de indução de zelo na execução desses dispêndios para a Rota Agro Norte, em atenção ao art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987/1995;

a.6.4) mantenha o contrato da forma como foi enviado a este Tribunal, com o mecanismo de compartilhamento do risco de demanda (Anexo 14) com banda de 10% e fator de compartilhamento de 50%, em harmonia com o art. 6º, parágrafo 1º, da Lei 8.987/1995;

b) dar ciência ao Ministério dos Transportes que os Contratos 22 00489/2023 e 22 00490/2023 do DNIT, no montante aproximado de R\$ 23 milhões possivelmente não terão funcionalidade, já que as concessionárias produzem seus próprios projetos, revelando-se provável desperdício de recursos públicos;

c) encaminhar cópia deste relatório de acompanhamento, bem como da decisão que vier a ser proferida:

c.1) ao Ministério dos Transportes; e

c.2) à Agência Nacional de Transportes Terrestres.

AudRodoviaAviação/DT-4, 12 de Junho de 2024.

(Documento assinado eletronicamente)

Cláudio Gomes de Moraes

AUFC – Mat. 7.820-4

(Documentos assinado eletronicamente)

Marcus Vinicius Campiteli

AUFC – Mat. 6.274-0



TC 003.874/2025-7

Apenso: não há

Tipo: Representação

Unidade Jurisdicionada: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (CNPJ 04.898.488/0001-77)

Representante: Mauricio Fonseca Ribeiro Carvalho de Moraes (CPF: 903.993.312-04)

Procurador: não há

Interessado em sustentação oral: Não há

Proposta: Conhecer, mérito improcedência

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de representação a respeito de possíveis irregularidades ocorridas na licitação promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a concessão da BR-364/RO.
2. O representante aponta como indícios de irregularidade (peça 1):
 - 2.1. duplicação de pouco mais de 100 km da rodovia, o que seria insuficiente para as reais necessidades da rodovia; e
 - 2.2. ausência de publicidade das audiências públicas.
3. Não foram registradas solicitações adicionais.

EXAME DE ADMISSIBILIDADE

4. Inicialmente, deve-se registrar que a representação preenche os requisitos de admissibilidade constantes no art. 235 do Regimento Interno do TCU, haja vista a matéria ser de competência do Tribunal, referir-se a responsável sujeito a sua jurisdição, estar redigida em linguagem clara e objetiva, conter nome legível, qualificação e endereço do representante, bem como encontrar-se acompanhada de suficientes indícios concernentes à irregularidade ou ilegalidade.
5. Além disso, o Sr. Mauricio Fonseca Ribeiro Carvalho de Moraes, qualificado como deputado federal, possui legitimidade para representar ao Tribunal, consoante disposto no inciso III do art. 237 do Regimento Interno do TCU (RI-TCU).
6. Ainda, conforme dispõe o art. 103, § 1º, *in fine*, da Resolução-TCU 259/2014, verifica-se a existência do interesse público no trato das supostas irregularidades, tendo em vista que, caso confirmadas, há potencial risco de inexecução ou execução insatisfatória do contrato.
7. Dessa forma, a representação poderá ser conhecida, por estarem presentes todos os requisitos de admissibilidade constantes nos arts. 235 e 237, III, do Regimento Interno/TCU, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014.

EXAME SUMÁRIO

8. Na oportunidade, deixa-se de proceder ao exame sumário previsto no caput do art. 106 da Resolução-TCU 259/2014, dando-se prosseguimento ao processo, conforme dispõe o § 5º do aludido artigo, visto que já é possível, com os elementos constantes dos autos, analisar definitivamente a questão central trazida pelo representante.

EXAME TÉCNICO

I. duplicação de pouco mais de 100 km da rodovia, o que seria insuficiente para as reais necessidades da rodovia

9. Referente à insuficiência da extensão de duplicação da rodovia prevista no edital de licitação da BR-364/RO, o representante afirma que (peça 1):

O projeto atual prevê a duplicação de pouco mais de 100 km, um investimento insuficiente para as reais necessidades da rodovia, ao mesmo tempo em que impõe um dos pedágios mais caros do país à população rondoniense. Além disso, há o risco de que as obras da concessão se estendam por até oito anos, trazendo prejuízos diretos à trafegabilidade, à segurança viária e ao transporte de cargas na região.

Análise:

10. Alegação semelhante foi objeto de análise no âmbito de denúncia tratada no TC 003.384/2025-0, de mesma relatoria, conforme Instrução lança à peça 16 daquele processo.

11. Destaca-se que a duplicação de cerca de 100 km de rodovia na BR-364/RO, objeto da representação, se insere no projeto de concessão denominado Lotes Centro-Oeste e Norte - CN5, analisado pelo TCU no âmbito do TC 002.926/2024-5, conforme Acórdão 1.373/2024-TCU-Plenário (Relator: Ministro Jhonatan de Jesus).

Figura 1 – trecho correspondente ao projeto de concessão



Fonte: <https://www.gov.br/antp/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte>, acesso em 17/2/2025

12. O projeto da concessão do Lote CN5 – BR-364/RO, na versão que foi analisada pelo TCU no TC 002.926/2024-5, contempla 721,15 km entre a entr. BR-435/RO, no km 27,6, e a entr. BR-319/RO, no km 713,6, além dos acessos portuários. Estão previstas a duplicação de 113,7 km e a construção de 202,32 km de faixas adicionais.

13. O acompanhamento do TCU identificou ainda que está em execução o Contrato 22 00757/2023, sob a gestão do DNIT, contemplando mais 15,35 km de terceiras faixas no segmento, o que aumenta a extensão de novas terceiras faixas no trecho concedido para 217,67 km.

14. Inicialmente, destaca-se que a que o acompanhamento das concessões por parte do TCU segue o rito estabelecido na Instrução Normativa-TCU 81/2018, exercendo o exercício do controle externo de segunda ordem em relação aos atos regulatórios da agência reguladora, conforme dispõe os enunciados dos Acórdãos 715/2018 e 620/2008, ambos do Plenário do TCU, transcritos a seguir:

Acórdão 715/2008-TCU-Plenário (Relator: Ministro Augusto Nardes):

Enunciado: Na fiscalização das atividades-fim das agências reguladoras, o TCU não deve substituir-se aos órgãos que controla, nem estabelecer o conteúdo do ato de competência do órgão regulador, determinando-lhe a adoção de medidas, salvo quando verificar a ocorrência de ilegalidade ou de omissão da autarquia no cumprimento das normas jurídicas pertinentes.

Acórdão 620/2008-TCU-Plenário (Relator: Ministro Benjamin Zymler)

Enunciado: O controle exercido pelo Tribunal de Contas da União sobre a área-fim das agências reguladoras deve ser um controle de segunda ordem, vocacionado para exarar determinações apenas quando for constatada a prática de atos ilegais.

15. Assim, o TCU, no exercício de autocontenção de suas ações, respeita a autonomia funcional das agências reguladoras, limitando-se a fiscalizar a legalidade, legitimidade, economicidade e eficiência dos atos praticados por essas entidades, conforme decisões reiteradas nesse sentido (Acórdão 2.314/2014-TCU-Plenário - Relator Ministro José Jorge; Acórdão 2.071/2015-TCU-Plenário - Relator Ministro Vital Do Rêgo; e Acórdão 1.166/2019-TCU-Plenário - Relator Ministro Augusto Nardes).

16. Não obstante, quanto à alegada insuficiência dos investimentos em duplicação da rodovia, cabe mencionar que o projeto de concessão possui como limitação orçamentária o nível tarifário. Para a execução de mais investimentos, como a ampliação dos investimentos em duplicação, por exemplo, seria necessário elevar o valor da tarifa, que, segundo o representante, já seria “um dos pedágios mais caros do país” (peça 1).

17. Todavia, no que se refere à afirmação de que haveria “risco de que as obras da concessão se estendam por até oito anos” (peça 1), a Unidade Técnica do TCU apontou que “houve postergação da previsão da implantação das duplicações após a fase de audiências públicas”, conforme análise constante do item III.2 do Relatório de Acompanhamento da Unidade Técnica (peça 76, p. 19-24, do TC 002.926/2024-5). O apontamento resultou na realização de determinação à ANTT constante do subitem 9.1.2 do Acórdão 1.373/2024-TCU-Plenário, transcrita a seguir:

9.1.2. reavalie a postergação do cronograma de duplicação dos trechos SNV 364BRO1160, SNV 364BRO1212 e SNV 364BRO1215 da Rota Agro Norte, considerando as evidências de alto índice de acidentes de colisão frontal nesses segmentos em comparação com o restante da rodovia, devendo motivar de forma clara e congruente eventual decisão de manter o adiamento por haver indícios de que o benefício advindo da prorrogação – desconto de 1,68% na tarifa básica de pedágio – é inferior ao prejuízo resultante da permanência de condições de elevado risco aos usuários por mais alguns anos, em observância aos arts. 2º e 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 e ao art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

18. Ainda, com relação à solicitação para que o TCU examinasse “detalhadamente os termos da concessão e [avaliasse] a viabilidade do projeto com benefício da população” (peça 1), cita-se, que o TCU exarou ainda, entre outras medidas, a recomendação constante do subitem 9.2.2 do referido acórdão, com vistas a reduzir a distância média entre as faixas adicionais a serem implantadas, de forma a melhorar a fluidez do tráfego, *in verbis*:

9.2.2. reduzir a distância média entre faixas adicionais no trecho entre SNV 364BRO1330 e SNV 364BRO1365 da Rota Agro Norte, com vistas a melhorar a fluidez do tráfego rodoviário e reduzir o risco de acidentes decorrentes de ultrapassagens perigosas em pontos de formação de comboios, em observância ao art. 6º, § 1º, da Lei 8.987/1995;

19. Assim, considerando que o modelo econômico-financeiro licitado tomou como base, entre os parâmetros técnicos, a duplicação de 113,7 km da BR-364/RO, e considerando que o TCU, no exercício de suas atribuições constitucionais, apreciou os estudos e projetos referentes à licitação da concessão em questão, tendo exarado o Acórdão 1.373/2024-TCU-Plenário, no qual realizou determinações e recomendações à ANTT, cuja medidas deverão ser adotadas previamente à publicação do edital do leilão de desestatização, entende-se que não restou configurada a irregularidade aventada.

II. ausência de publicidade das audiências públicas

20. Já, quanto à ausência de publicidade das audiências públicas, o representante alega que (peça 1):

Outro ponto relevante é a ausência de ampla consulta aos municípios e às entidades diretamente envolvidas, como prefeitos, vereadores, sindicatos e categorias profissionais que dependem da BR-364. Diante disso, há necessidade de maior transparência e participação da sociedade na tomada de decisão.

Análise:

21. Com relação à alegada ausência de ampla consulta aos municípios, ratifica-se a análise referente à denúncia abordando memos indícios, conforme pronunciamento da UT (peça 16, p. 2-3, do TC 003.384/2025-0).

22. Como apresentado naquela instrução, a documentação da audiência pública permitiu esclarecer os supostos indícios de irregularidade apontados, conforme apresentado a seguir.

23. Os relatórios de contribuição (peças 4 e 5), cópias das peças 11 e 12 do TC 003.384/2025-0, respectivamente, anexos ao Relatório Final da Audiência Pública, apontam a participação de usuários/cidadãos (peça 5, p. 1-2, 8, 11), empresas (peça 5, p. 3-7 e peça 4, p. 28-29, 31), sindicatos e associações de transportadores (peça 5, p. 9-10, 12-25), associação de concessionárias (peça 5, p. 26-61 e peça 4, p. 2-5), entidades representativas de usuários (peça 5, p. 62-64 e peça 4, p. 1-2, 17-18, 24-25), entidades representativas de empresários (peça 5, p. 65 e peça 4, p. 19-21, 32-33), representante de operadores de concessões rodoviárias (peça 4, p. 6), representante de parlamentar do MT (peça 4, p. 13 a 14), representantes de governos municipais (peça 4, p. 18-19), de governo estadual de RO (peça 4, p. 28), deputado estadual (peça 4, p. 30).

24. O Relatório Final da Audiência Pública 13/2021 (peça 6, p. 2) tabulou a quantidade de participantes de acordo com sua representação.

25. Sem a pretensão de estatuir se tal participação foi ou não suficiente para representar os interesses de todos os envolvidos e afetados pelo projeto, há indícios indicando que os meios de publicização adotados pela agência atingiram diversos interessados.

26. Assim, verifica-se que houve participação de representantes de várias entidades de classe, bem como representantes dos poderes públicos municipal, estadual e federal.

27. Em função do exposto, considera-se que não há plausibilidade jurídica nas irregularidades apontadas, devendo a representação ser considerada improcedente.

CONCLUSÃO

28. Diante do exposto, propõe-se o conhecimento da representação, satisfeitos os requisitos de admissibilidade constantes dos art. 235 e 237, III, do Regimento Interno/TCU, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014.

29. Quanto aos indícios de irregularidades, os elementos constantes dos autos permitem, desde já, a avaliação quanto **ao mérito** da presente representação como **improcedente**.



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

Secretaria-Geral de Controle Externo

Secretaria de Controle Externo de Infraestrutura

Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil

30. Por fim, diante dos encaminhamentos propostos, entende-se que não haverá impacto relevante na unidade jurisdicionada e/ou na sociedade.

INFORMAÇÕES ADICIONAIS

31. Não houve pedido de ingresso aos autos por parte do representante.

32. Não houve pedido de vista e/ou cópia por parte do representante.

33. Não houve pedido de sustentação oral por parte do representante.

34. Há o TC 003.384/2025-0, que trata de matéria conexa com a tratada nos presentes autos.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

35. Em virtude do exposto, propõe-se:

35.1. **conhecer** da representação, satisfeitos os requisitos de admissibilidade constantes dos art. 235 e 237, III, do Regimento Interno deste Tribunal, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014;

35.2. no **mérito**, considerar a presente representação **improcedente**;

35.3. **informar** ao(à) ANTT/Agência Nacional de Transportes Terrestres e ao representante do acórdão que vier a ser proferido, destacando que o relatório e o voto que fundamentam a deliberação ora encaminhada, caso existentes, podem ser acessados por meio do endereço eletrônico www.tcu.gov.br/acordaos;

35.4. **arquivar** os presentes autos, nos termos do art. 250, I, c/c art. 169, do Regimento Interno/TCU.

AudRodoviaAviação, Assessoria, em 27/2/2025

(Assinado eletronicamente)

Roseno Gonçalves Lopes

AUFC - Mat. 8.571-5

TC 003.384/2025-0

Natureza: DENÚNCIA

Representado: Agência Nacional de Transportes
Terrestres – ANTT

Pronunciamento da AudRodoviaAviação/DT-4

1. Trata-se de documento apresentado sob a identificação de representação contra a licitação promovida pela ANTT para a concessão da BR-364/RO (peças 1 a 7).
2. O Representante indica haver irregularidade em dois aspectos:
 - a) em relação à ausência de publicidade das audiências públicas; e
 - b) em relação à redução da extensão a ser duplicada em relação ao previsto em projetos do Dnit.
3. No primeiro ponto, afirma que o relatório das audiências públicas menciona convites apenas a Goiás e Mato Grosso, não tendo sido emitido convite ao governo de Rondônia. Entende que a publicação no Diário Oficial da União ser insuficiente para atender a publicidade necessária.
4. No segundo ponto, afirma que há um projeto do Dnit que prevê a duplicação de mais de 500 km da BR-364/RO. Por outro lado, o projeto da concessão prevê a duplicação de apenas 107,5 km. A redução na extensão a ser duplicada configuraria irregularidade, desrespeitando os princípios da eficiência e da motivação e causando prejuízo ao desenvolvimento regional.
5. O representante chama a atenção para a proximidade do leilão, marcado para 27/2/2025, para requerer medida acautelatória com vistas a evitar a consumação de contratação maculada com as irregularidades apontadas. Entende que a suspensão cautelar do leilão é a medida mais adequada para garantir que:
 - I. As irregularidades apontadas sejam devidamente investigadas e sanadas.
 - II. Seja assegurada a ampla publicidade e participação social no processo licitatório.
 - III. O projeto de concessão seja revisado para atender efetivamente às necessidades de segurança, eficiência e desenvolvimento da região.
 - IV. Se evite a consolidação de um contrato de concessão que possa ser considerado lesivo ao erário e ao interesse público.
6. Por fim, solicita ao Tribunal de Contas da União:
 - I. A anulação do processo licitatório atual, com base na insuficiência de publicidade e participação pública.
 - II. A reabertura do processo, assegurando ampla divulgação e inclusão de todos os segmentos interessados, especialmente as comunidades diretamente afetadas na região de Rondônia.
 - III. A revisão dos termos da concessão, com vistas a garantir que o projeto atenda efetivamente às necessidades de segurança e desenvolvimento econômico da região.

EXAME DE ADMISSIBILIDADE

7. Inicialmente, deve-se registrar que a representação preenche os requisitos de admissibilidade constantes no art. 235 do Regimento Interno do TCU, haja vista a matéria ser de competência do Tribunal, referir-se a responsável sujeito a sua jurisdição, estar redigida em linguagem clara e objetiva, conter nome legível, qualificação e endereço do denunciante, bem como encontrar-se acompanhada de indícios concernentes à irregularidade ou ilegalidade.

8. O representante não consta do art. 237 do Regimento Interno no rol de legitimados para apresentar representação a este Tribunal. São invocados dispositivos das leis 8.666/1993, 14.133/2021 e 13.303/2016. No entanto, a licitação em tela se refere a desestatização, sendo regida pelas Leis 8.987/1995, 9.074/1995, 9.491/1997, 10.233/2001 e 13.334/2016 e, subsidiariamente, pela Lei 14.133/2021.

9. Entretanto, o representante possui legitimidade para apresentar denúncia ao Tribunal, consoante disposto no art. 234 do Regimento Interno/TCU, o que autoriza o conhecimento da representação como denúncia, com a consequente necessidade de classificação das peças que identificam seu autor. Por essa razão, constam como sigilosas as peças 1 a 5 e consta da peça 10 uma versão pública da peça inicial, a qual omite a identificação do Denunciante.

10. Ainda, conforme dispõe o art. 103, § 1º, *in fine*, da Resolução-TCU 259/2014, verifica-se a existência do interesse público no trato das supostas irregularidades, tendo em vista que, caso confirmadas, há potencial de prejuízo à prestação do serviço público de administração de rodovia federal por meio de concessão.

11. Dessa forma, a representação poderá ser conhecida como denúncia, por estarem presentes todos os requisitos de admissibilidade constantes nos arts. 234 e 235 do Regimento Interno do TCU, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014.

12. Nesses termos, doravante o documento inicial será denominado de “Denúncia” e o representante será chamado “Denunciante”.

EXAME TÉCNICO

13. Serão examinados os elementos apresentados na Denúncia em agrupamento semelhante ao que constou da inicial:

- a) irregularidade referente à publicidade das audiências públicas;
- b) irregularidade referente à redução da extensão a ser duplicada; e
- c) análise do pedido de medida cautelar

A. Irregularidade referente à publicidade das audiências públicas

14. O Denunciante suporta sua alegação de ausência de publicidade das audiências públicas, tanto na ausência de comprovação de envio de convites quanto no registro do Relatório Simplificado da Audiência Pública nº 13/2021 (peça 6), no fato de que teriam sido enviados convites para as autoridades do executivo federal do governo dos estados de Goiás e Mato Grosso, não havendo menção ao governo do estado de Rondônia.

15. Em relação à ausência de comprovação de envio de convites, não se espera que dentre a documentação das audiências públicas disponibilizadas no respectivo site conste tal tipo de documento. Em havendo a necessidade de verificar se houve comunicação com os representantes estaduais, poder-se-ia diligenciar a ANTT para obter as comunicações que foram encaminhadas.

16. Entretanto, a própria documentação da audiência pública pode esclarecer as alegações.

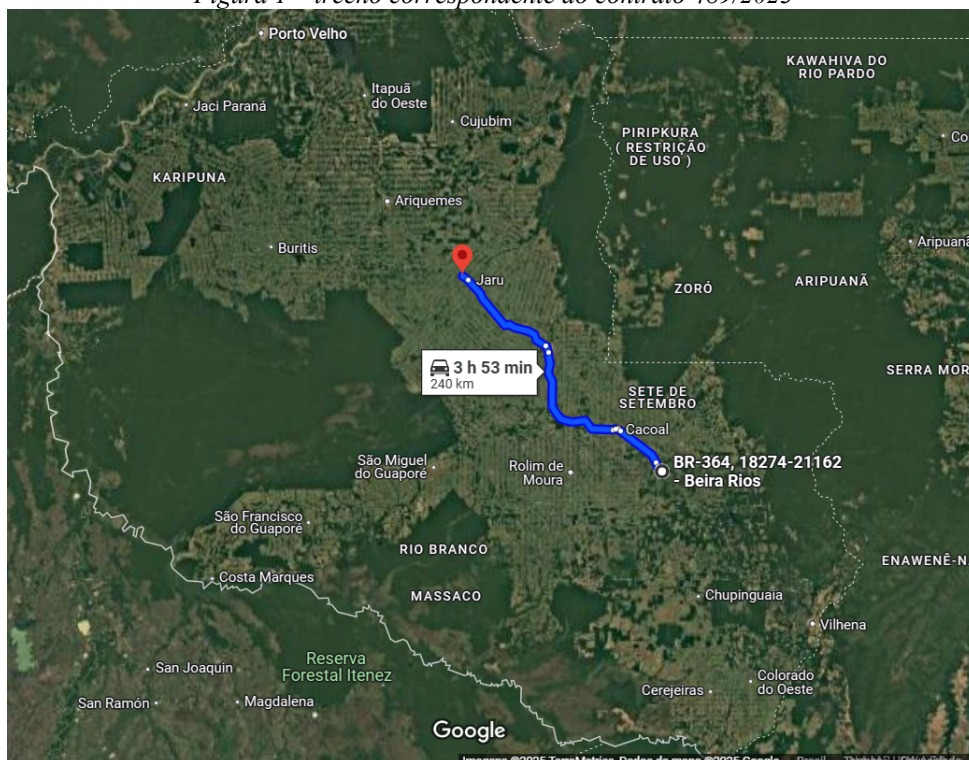
17. Os relatórios de contribuição (peças 11 e 12), anexos ao Relatório Final da Audiência Pública, apontam a participação de usuários/cidadãos (peça 12, p. 1-2, 8, 11), empresas (peça 12, p. 3-7 e peça 11, p. 28-29, 31), sindicatos e associações de transportadores (peça 12, p. 9-10, 12-25), associação de concessionárias (peça 12, p. 26-61 e peça 11, p. 2-5), entidades representativas de usuários (peça 12, p. 62-64 e peça 11, p. 1-2, 17-18, 24-25), entidades representativas de empresários (peça 12, p. 65 e peça 11, p. 19-21, 32-33), representante de operadores de concessões rodoviárias (peça 11, p. 6), representante de parlamentar do MT (peça 11, p. 13-14), representantes de governos municipais (peça 11, p. 18-19), de governo estadual de RO (peça 11, p. 28), deputado estadual (peça 11, p. 30).

18. Verifica-se que a participação na Audiência Pública 13/2021 contou com uma variedade de atores, inclusive atores públicos nos âmbitos municipal, estadual e federal.
19. O Relatório Final da Audiência Pública 13/2021 (peça 13, p. 2) tabulou a quantidade de participantes de acordo com sua representação.
20. Sem a pretensão de estatuir se tal participação foi suficiente ou não para representar os interesses de todos os envolvidos e afetados pelo projeto, há indícios que apontam na direção contrária ao afirmado pelo Denunciante, ou seja, no sentido de que os meios de publicização adotadas pela Agência atingiram diversos atores.
21. Quanto à menção no Relatório Simplificado da Audiência Pública nº 13/2021 a convites enviados aos governos de Goiás e Mato Grosso, há indicativo de se tratar de erro material em razão de aproveitamento de arquivo de relatório referente a outro lote que não o CN5.
22. Isso porque no mesmo período em que se realizou a Audiência Pública nº 13/2021, foram realizadas também as de número 10, 11 e 12, referentes aos lotes CN1, CN2 e CN3, respectivamente. Esses três lotes envolvem rodovia nos estados de Goiás e Mato Grosso (peça 4, p. 96).
23. Note-se que o Relatório Final da Audiência Pública 13/2021, em sua versão completa (peça 13, p. 2), menciona o envio de convites às autoridades do executivo federal e aos municípios envolvidos.
24. Desse modo, conclui-se improcedente a suposta irregularidade mencionada na Denúncia.

B. Irregularidade referente à redução da extensão a ser duplicada

25. O Denunciante aponta como irregular uma alegada redução da extensão a ser duplicada (107,5 km) em relação ao que estava previsto em projetos do Dnit (500 km).
26. Os projetos do Dnit a que o denunciante se refere são os relativos aos contratos 489/2023 (Lote 1 – km 190,0 ao km 430,8) e 490/2023 (Lote 2 – km 430,8 ao km 690,7) (peça 4, p. 126).
- a) Contrato 489/2023 – Spazio Consultoria e Projetos Ltda. – elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para adequação de capacidade com duplicação, melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos da rodovia BR-364/RO, Lote 1, subtrecho: Marco Rondon – entr. RO-464/463 (p/ Governador Jorge Teixeira), segmento: km 190,0 ao km 430,8, extensão: 240,80 km (peça 14);

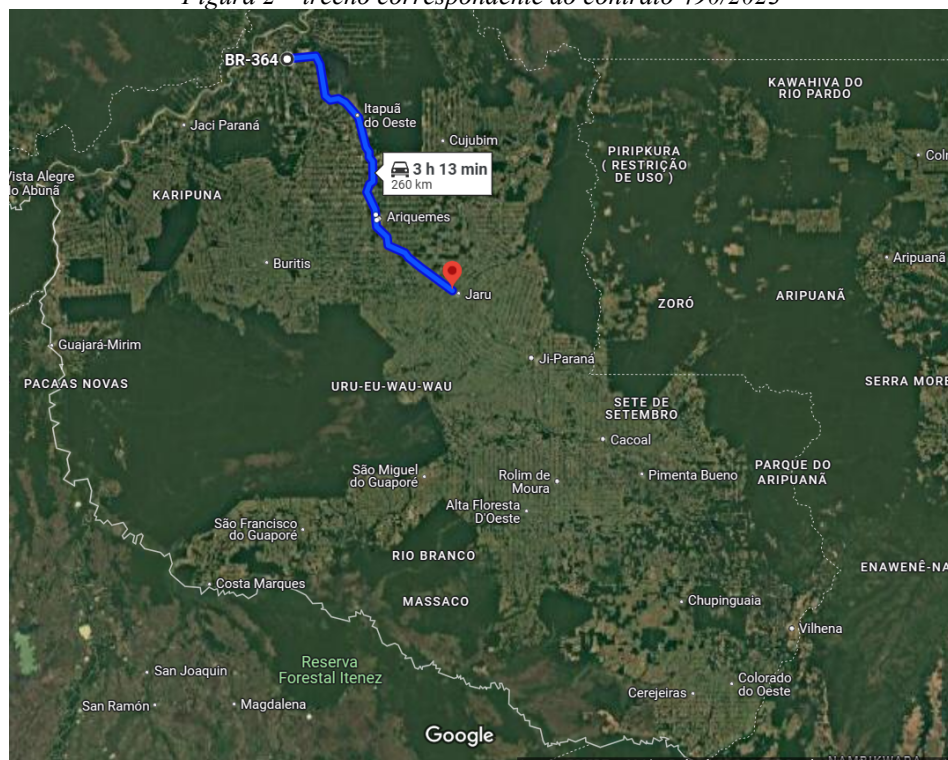
Figura 1 – trecho correspondente ao contrato 489/2023



Fonte: produção própria utilizando o Google Maps

b) Contrato 490/2023 – Spazio Consultoria e Projetos Ltda. – elaboração de estudos e projetos básicos e executivos de engenharia para adequação de capacidade com duplicação, melhoria da segurança e eliminação de segmentos críticos da rodovia BR-364/RO, Lote 2, subtrecho: entr. RO-464/463 (p/ Governador Jorge Teixeira) - início pista dupla (Candeias do Jamari), segmento: km 430,8 ao km 690,7, extensão: 259,90 km (peça 15).

Figura 2 – trecho correspondente ao contrato 490/2023



Fonte: produção própria utilizando o Google Maps

27. A extensão da soma dos trechos contemplados pelos contratos de elaboração de projeto é de $240,8 + 259,9 = 500,7$ km.

28. Já o projeto da concessão do Lote CN5 – BR-364/RO, na versão que foi analisada pelo TCU no TC 002.926/2024-5, contempla 721,15 km entre a entr. BR-435/RO, no km 27,6, e a entr. BR-319/RO, no km 713,6, além dos acessos portuários. Estão previstas a duplicação de 113,7 km e a construção de 202,32 km de faixas adicionais.

29. O acompanhamento do TCU identificou ainda que está em execução o contrato Dnit 22 00757/2023, contemplando mais 15,35 km de terceiras faixas no segmento, o que aumenta a extensão de novas terceiras faixas no trecho concedido para 217,67 km.

Figura 3 – trecho correspondente ao projeto de concessão



Fonte: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/bndes-cn5-centro-oeste-norte>, acesso em 17/2/2025

30. Nota-se que as duas soluções – concessão e duplicação pelo Dnit, embora contemple trechos parecidos, possuem diferenças que não permitem serem comparados sem que se leve em conta outras situações.

31. Se por um lado, os projetos em estudo pelo Dnit deverão resultar em melhor nível de serviço para aqueles trechos, por outro o restante da rodovia não deverá receber melhorias.

32. Já o estudo da concessão contemplou melhorias do nível de serviço em toda a extensão. Os 544 km de pista simples restantes serão melhorados com metade da extensão em terceiras faixas. De acordo com os estudos de tráfego do projeto, serão suficientes para alçar a rodovia aos níveis de serviço e de segurança pretendidos.

33. Do ponto de vista orçamentário, os contratos do Dnit contemplam apenas os projetos de duplicação dos trechos. Concluídos os projetos, quando também será conhecido o valor das obras, restará buscar recursos para a execução. Desse modo, ainda não há segurança quanto à disponibilidade orçamentária para sua execução.

34. Já o projeto de concessão possui como limitação orçamentária o nível tarifário. Para a execução de mais investimentos, por exemplo a duplicação em maior extensão, seria necessário elevar

o valor da tarifa. Considerando a grande diferença entre as extensões de duplicação do projeto de concessão e dos projetos do Dnit, o aumento tarifário para igualá-las seria bastante significativo.

35. Por fim, o projeto de concessão prevê também a prestação de serviços, como o monitoramento da rodovia e os socorros médico e mecânico.

36. Isso posto, sem fazer juízo de valor sobre qual projeto é melhor ou pior, o fato é que a mera diferença entre as extensões de duplicação dos contratos de projeto do Dnit e do projeto de concessão em questão não configura irregularidade.

C. Procedência da representação

37. As avaliações procedidas nos itens A e B acima, que indicaram a inexistência das irregularidades apontadas, levam a concluir pela improcedência da Denúncia.

D. Análise do pedido de medida cautelar

38. O representante requereu medida cautelar fundamentada nos indícios de irregularidade por ele apontados, a fim de garantir seu saneamento a evitar a consolidação de um contrato de concessão que possa ser considerado lesivo ao erário e ao interesse público.

39. No exame dos argumentos apresentados, concluiu-se que as questões levantadas não constituem indício de irregularidade. Desse modo, tampouco configuram o *fumus boni iuris* para a concessão de medida cautelar.

40. Face ao exposto, propõe-se negar a cautelar requerida.

CONCLUSÃO

41. A peça inicial, denominada representação, alega a existência de irregularidades no projeto de concessão da BR-364/RO em relação a dois aspectos:

- a) ausência de publicidade das audiências públicas; e
- b) redução da extensão a ser duplicada em relação ao previsto em projetos do Dnit.

42. O representante chama a atenção para a proximidade do leilão, marcado para 27/2/2025, e requer medida cautelar para a suspensão do leilão.

43. No mérito, requer (i) a anulação do processo licitatório atual; (ii) a reabertura do processo; e (iii) a revisão dos termos da concessão.

44. São atendidos todos os requisitos de admissibilidade, à exceção da legitimidade para representar. Mas há legitimidade para denunciar, razão pela qual se propõe conhecer a representação como denúncia (parágrafos 7 a 11).

45. Quanto ao primeiro item, entendeu-se improcedente a suposta irregularidade mencionada na Denúncia. A documentação relacionada à audiência pública indicou a participação de uma variedade de atores, representando usuários, transportadores, sociedade dos municípios afetados e representantes políticos municipais, estaduais e federais (parágrafos 14 a 24).

46. Em relação ao segundo item, entendeu-se que a mera diferença entre as extensões de duplicação dos contratos de projeto do Dnit e do projeto de concessão em questão não configura irregularidade (parágrafos 25 a 36).

47. Por fim, descaracterizados os indícios de irregularidade, entende-se por considerar a Denúncia improcedente (parágrafo 37).

48. Quanto ao pedido de cautelar, o afastamento dos indícios de irregularidade caracteriza a inexistência da fumaça do bom direito, afastando a adoção de tal pedido (parágrafos 38 a 40).

49. Como consequência, propõe-se o arquivamento do processo.

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

50. Diante do exposto, submetem-se os autos à consideração superior propondo:
- a) conhecer da representação como denúncia, com fundamento nos arts. 234 e 235 do Regimento Interno do TCU, e no art. 103, § 1º, da Resolução-TCU 259/2014;
 - b) negar a cautelar requerida, diante da ausência do pressuposto da fumaça do bom direito;
 - c) no mérito, considerar a denúncia improcedente;
 - d) arquivar este processo.

AudRodoviaAviação/DT-4, 18 de Fevereiro de
2025.

(Documento assinado eletronicamente)

André Amaral Burle de Castro

Diretor – Mat. 40.899-9



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

TERMO DE CIÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

(Documento gerado automaticamente pela Plataforma Conecta-TCU)

Comunicação: Aviso 000.696/2025-GABPRES

Processo: 004.289/2025-0

Órgão/entidade: SF - Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI

Destinatário: COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - SF

Informo ter tomado ciência, nesta data, da comunicação acima indicada dirigida à/ao COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - SF pelo Tribunal de Contas da União, por meio da plataforma Conecta-TCU.

Data da ciência: 15/07/2025

(Assinado eletronicamente)

LAIRTON PEDRO KLEINUBING

Usuário habilitado a receber e a acessar comunicações pela plataforma Conecta-TCU.