

GRUPO I – CLASSE VII – Plenário

TC 020.917/2022-8 [Apenso: TC 028.116/2020-8]

Natureza: Desestatização

Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres;
Ministério dos Transportes

Representação legal: não há

SUMÁRIO: DESESTATIZAÇÃO. CONCESSÃO DA
BR-381/MG TRECHO BELO HORIZONTE – GOVERNADOR
VALADARES. MONITORAMENTO DE DELIBERAÇÕES.
ARQUIVAMENTO.

RELATÓRIO

Transcrevo a seguir, nos termos do art. 1º, § 3º, inciso I, da Lei 8.443/1992, excerto da instrução lavrada no âmbito da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (peça 137) cujas conclusões contaram com a anuência do corpo diretivo daquela unidade técnica (peças 138 e 139).

“INTRODUÇÃO

1. *Trata a presente instrução de análise complementar referente ao monitoramento do atendimento às deliberações proferidas pelo TCU no âmbito destes autos, que têm por objeto o processo de desestatização da rodovia federal BR-381/MG, trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares, promovido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).*

HISTÓRICO

2. *Ao longo dos anos, o Governo Federal procedeu diversas tentativas de conceder à exploração da iniciativa privada a rodovia BR-381/MG.*

3. *O acompanhamento dos procedimentos preparatórios para a concessão da BR-381/MG, no trecho compreendido entre Belo Horizonte e Governador Valadares, ocorreu inicialmente no TC 030.275/2008-9. Naqueles autos foi exarado o Acórdão 684/2010-TCU-Plenário (Relator: Ministro Walton Alencar Rodrigues), no qual o Tribunal expediu determinações e recomendações à ANTT. Ocorre que, posteriormente à prolação da decisão do Tribunal, o referido segmento rodoviário deixou de integrar o Programa de Concessão de Rodovias Federais (peça 136, p. 1).*

4. *Depois de um hiato de cerca de uma década, o Poder Público retomou o desígnio de desestatizar o segmento rodoviário. Nessa toada, foi analisado pelo TCU, no âmbito do TC 028.116/2020-8, um novo projeto de concessão que envolvia as rodovias federais BR-381/MG, entre as cidades de Belo Horizonte/MG e Governador Valadares/MG, e BR-262/MG/ES, entre as cidades de João Monlevade/MG e Viana/ES. Os estudos apresentados pela ANTT foram apreciados pelo Tribunal por meio do Acórdão 1.769/2021-TCU-Plenário (Relator: Ministro Raimundo Carreiro), de 28/7/2021. Logo depois, em 1º/9/2021, foi publicado o Edital 04/2021, com a previsão da realização do certame em 25/11/2021. Ocorre que não se verificaram interessados na concessão, o que levou ao cancelamento do leilão e à adoção de novas premissas para a concessão. Isso resultou na reformulação do projeto, com a retirada do trecho da BR-262/MG/ES (peça 6, p. 1).*

5. *Após nova reestruturação do projeto concessório, que passou a contemplar apenas a*

BR-381/MG, de Belo Horizonte a Governador Valadares, os estudos e os documentos jurídicos correspondentes foram encaminhadas ao TCU, ocasião na qual foi autuado o presente processo – **TC 020.917/2022-8**.

6. Nestes autos, a Unidade Técnica realizou análise, com base na Instrução Normativa – IN TCU 81/2018, da documentação apresentada pela Agência, produzindo a instrução da peça 53. O Tribunal deliberou sobre o mérito do processo por meio do **Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário** (Relator: Ministro Antonio Anastasia), de 7/6/2023, exarando determinações e recomendações à ANTT. O decisum foi objeto de embargos de declaração opostos pela Agência (peças 68 e 69), que resultaram em alterações de subitens da mencionada decisão, por meio do **Acórdão 1.387/2023-TCU-Plenário** (Relator: Ministro Antonio Anastasia), de 5/7/2023.

7. Ao se prosseguir com os trâmites para a contratação, sucedeu-se que não foram recebidos documentos de Proponentes no prazo designado pelo Edital, de forma que a Sessão Pública de Leilão agendada para o dia 24/11/2023 não foi realizada. Isso levou a que fossem novamente revisitados os estudos técnicos, para avaliação de possíveis pontos de aprimoramento, especialmente em aspectos que tornassem o projeto mais atrativo a eventuais interessados (peça 103).

8. A versão reformulada dos estudos foi apresentada ao TCU e examinada pela Unidade Técnica (peça 108), tendo o plenário do Tribunal decidido sobre o tema por meio do **Acórdão 768/2024 TCU-Plenário** (Relator: Ministro Antonio Anastasia), de 17/4/2024. Nessa decisão, a Corte de Contas transformou determinações previamente exaradas em recomendações, dando maior flexibilidade aos termos nos quais seriam firmados a contratação pretendida.

9. Posteriormente a mais recente deliberação desta Corte de Contas, a ANTT prosseguiu com um leilão para a desestatização do trecho, em 29/9/2024, o que resultou na contratação da Concessionária Nova 381 S.A. para gerir o segmento pelo prazo de 30 anos (<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/br-381-mg>, acessado em 13/6/2025).

EXAME TÉCNICO

10. Quando da primeira deliberação de mérito do presente processo, o **Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário**, em seu item 9.6, restituiu “os autos à AudRodoviaAviação para realizar o monitoramento deste Acórdão e o acompanhamento do processo concessório nos presentes autos”.

11. O conteúdo do **Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário** foi modificado pelo **Acórdão 1.387/2023-TCU-Plenário** que concedeu efeitos infringentes aos embargos de declaração opostos pela ANTT. Posteriormente, o **Acórdão 768/2024-TCU-Plenário** considerou atendido alguns dos itens do **Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário**, bem como expediu recomendações à ANTT relativas a temas tratados na decisão. As deliberações dos acórdãos encontram-se resumidas a seguir:

- a) o **Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário** (peça 57) trouxe determinações à ANTT entre os subitens 9.1.1 e 9.1.8, e recomendações à Agência nos subitens 9.2.1 e 9.2.2.
- b) o **Acórdão 1.387/2023-TCU-Plenário** (peça 73) alterou a redação das determinações contidas nos subitens 9.1.1, 9.1.7 e 9.1.8 do **Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário** e acrescentou o subitem 9.7 ao acórdão, trazendo recomendação ao Ministério dos Transportes e a Casa Civil da Presidência da República.
- c) o **Acórdão 768/2024-TCU-Plenário** (peça 117), em seu item 9.2, considerou cumpridos os subitens 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.1.5, 9.1.8, 9.2.1 e 9.2.2 do **Acórdão**

1.142/2023-Plenário e, em seu item 9.3, exarou três novas recomendações à ANTT, em substituição a determinações contidas no Acórdão 1.142/2023-Plenário.

12. As situações individualizadas das deliberações monitoradas do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário encontram-se sumarizadas na tabela a seguir.

Tabela 1 – Determinações e recomendações contidas no Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário

Item	Deliberação original (Ac. 1.142/2023-P)	Foi alterado pelo Ac. 1.387/2023-P?	Foi considerado atendido pelo Ac. 768/2024-P?	Foi substituído por recomendação pelo Ac. 768/2024-P?
9.1.1	Determinação	Sim	Sim	Não
9.1.2	Determinação	Não	Sim	Não
9.1.3	Determinação	Não	Sim	Não
9.1.4	Determinação	Não	Não	Sim. A determinação do subitem 9.1.4 do Ac. 1.142/2023-P foi transformada na recomendação 9.3.1 do Ac. 768/2024-P (peça 118, p. 7)
9.1.5	Determinação	Não	Sim	Não
9.1.6	Determinação	Não	Não	Sim. A determinação do subitem 9.1.6 do Ac. 1.142/2023-P foi transformada na recomendação 9.3.2 do Ac. 768/2024-P (peça 118, p. 7-8)
9.1.7	Determinação	Sim	Não	Sim. A determinação do subitem 9.1.7 do Ac. 1.142/2023-P foi transformada na recomendação 9.3.3 do Ac. 768/2024-P (peça 118, p. 9)
9.1.8	Determinação	Sim	Sim	Não
9.2.1	Recomendação	Não	Sim	Não
9.2.2	Recomendação	Não	Sim	Não
9.7	Trata-se de recomendação não contida na deliberação original	Foi acrescentada no Ac. 1.387/2023-P	Não	Não

Fonte: elaboração própria a partir das peças 73, 117 e 118.

13. Portanto, das deliberações originalmente constantes do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, restou a presente instrução avaliar o atendimento às recomendações constantes dos subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário, que surgiram em substituição às determinações contidas nos subitens 9.1.4, 9.1.6 e 9.1.7 do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, respectivamente. Além disso, cabe se examinar o subitem 9.7 ao Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, que foi acrescentado pelo Acórdão 1.387/2023-TCU-Plenário.

14. O subitem 9.3.1 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário recomendou à ANTT que:

9.3.1. reavalie a previsão editalícia de redução dos valores de capital social e de recursos vinculados a serem integralizados em função da proporção de capital de terceiros na estrutura financeira da proponente;

15. A controvérsia em relação a esse ponto se encontrava na subcláusula 8.3.3 da minuta do Edital, que continha a previsão de redução do capital social a ser integralizado em função da proporção de capital de terceiros na estrutura financeira da proponente. Especificamente, era permitido que caso ocorresse a captação líquida de capital de terceiros para o aporte de recursos vinculados antes da assinatura do contrato, o capital social a ser subscrito e integralizado seria reduzido proporcionalmente ao valor de captação líquida de capital de terceiros até o limite de 50% do valor relativo ao aporte de recursos vinculados.

16. *Na análise realizada pela Unidade Técnica, bem como no voto condutor do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, foi expresso o entendimento de que tal dispositivo editalício criaria uma situação de desigualdade de tratamento entre os licitantes, sem previsão legal. Ademais, não se observaria benefício, sob a ótica do interesse público, em se privilegiar no leilão uma licitante mais endividada do que as demais, ou seja, com nível mais elevado de compromissos assumidos junto a agentes financiadores.*

17. *Ocorre que após não acudirem interessados à tentativa de licitar a concessão, ocorrida em novembro de 2023, o assunto retornou ao exame do Exmo. Relator que entendeu, considerando as frustradas tentativas pretéritas de conceder o trecho, ser adequado permitir maior grau de liberdade na modelagem do edital. Isso levou à transformação da determinação do subitem 9.1.4 do 1.142/2023-TCU-Plenário na recomendação do item 9.3.1 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário (peça 118, p. 7).*

18. *Do edital efetivamente publicado da concessão da BR-381/MG (<https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/br-381-mg/arquivos-para-download/edital-e-anexos/edital-no-1-2024-br-381-mg/view>, acessado em 13/6/2025), observa-se que a Agência optou por manter a mesma redação, previamente contestada, da subcláusula 8.3.3 (peça 133, p. 23):*

8.3.3 Caso ocorra captação líquida de capital de terceiros para o Aporte de Recursos Vinculados antes da assinatura do Contrato, o capital social a ser subscrito e integralizado será reduzido proporcionalmente ao valor de captação líquida de capital de terceiros até o limite de 50% (cinquenta por cento) do valor relativo ao Aporte de Recursos Vinculados.

19. *Assim, observa-se que a ANTT não seguiu a recomendação do item 9.3.1 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário. Constata-se que a decisão acerca da não implementação da recomendação já foi justificada nestes autos, por ocasião dos memoriais apresentados (peça 111, p. 15-17), compondo inclusive o racional que levou o Exmo. Relator a entender pela impertinência de manter a determinação sobre o assunto.*

20. *De toda forma, o aporte de recursos vinculados a que se refere a subcláusula 8.3.3 do edital ocorreria somente se houvesse um deságio maior que 18% (peça 133, p. 23), mas o vencedor do certame ofertou um desconto de apenas 0,94% (peça 134, p. 1), de modo que a regra editalícia debatida não teve efeitos práticos no caso do leilão da BR-381/MG.*

21. *Portanto, cabe registrar que a recomendação contida no subitem 9.3.1 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário não foi implementada. Contudo, diante das justificativas presentes nos autos, bem como o contexto fático, não se entende caber ações adicionais do Tribunal quanto ao tema.*

22. ***O subitem 9.3.2 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário recomendou à ANTT que:***

9.3.2. reavalie a exigência de cumprimento de 90% do Programa de Exploração da Rodovia (PER) para concessão da última faixa do benefício de redução do capital social a ser mantido integralizado, previsto na cláusula 25.5 do Contrato;

23. *A minuta contratual trazia regramento permitindo que o capital social mínimo a ser mantido pela concessionária fosse diminuído ao longo dos oito primeiros anos de contrato, caso fosse verificado um percentual de cumprimento acumulado do PER (Programa de Exploração da Rodovia) igual ou superior à 90%.*

24. *Essa prerrogativa de redução do capital social foi contestada particularmente em relação à última faixa, pois se criaria a situação na qual a concessionária poderia, mesmo tendo uma inexecução de 10%, reduzir seu capital social ao patamar mínimo permitindo. Nesse sentido, se estariam enfraquecendo os incentivos para completa execução contratual.*

25. *A seguir encontra-se excerto do voto condutor do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário sobre o tema (peça 118, p. 7-8):*

43. *Passo a deliberar, reiterando o disposto no Voto condutor do Acórdão 1.142/2023-Plenário, no sentido de que aquiesço com a lógica do dispositivo, o qual considero alinhar corretamente o interesse da concessionária com os objetivos do poder concedente. Discordo da alegação de que a previsão da meta de 100% de cumprimento do PER obstará a aplicação do mecanismo. Em verdade, tal previsão seria exigida apenas para o alcance dos benefícios da última faixa de redução do capital social integralizado. Dito de outra forma, para o caso hipotético de uma concessionária que venha a performar o índice de 90% do PER no oitavo de concessão, o mecanismo já não se mostra eficaz para compeli-la a resolver as pendências remanescentes, ao longo do restante da vigência contratual, visto que já não há mais recompensa para esse esforço.*

44. *Por outro lado, compreendo as dificuldades de implementação alegadas pela Agência reguladora em sua manifestação, de forma que entendo cabível a conversão, nessa assentada, da determinação insculpida no subitem 9.1.6 do Acórdão 1.142/2023-Plenário em recomendação, com ajustes.*

(destaque acrescido)

26. *Destaca-se que, em seu memorial, a Agência trouxe seu racional para a adoção dos 90%, sendo que “a exigência de cumprimento de 100% de todos os capítulos do PER pode acabar por inviabilizar a sua aplicação. Convém destacar que mesmo os contratos com melhor desempenho apresentam algum nível de inexecução” (peça 111, p. 17-18).*

27. *Dos fatos ocorridos após o decisum em questão, constata-se que a recomendação em pauta não foi implementada, como se observa do contrato celebrado com a Concessionária Nova 381, atual operadora do trecho (peça 135, p. 89):*

25.5 Se verificado o cumprimento acumulado de no mínimo 90% (noventa por cento) do PER a ser executado até o 8º (oitavo) **Ano de Concessão**, o capital social integralizado, nos termos do **Edital**, poderá ser reduzido conforme a seguinte tabela:

Ano de Concessão com apuração do cumprimento acumulado do PER ≥ 90%	% mínimo do capital social a ser mantido
1	100,00%
2	100,00%
3	87,50%
4	75,00%
5	62,50%
6	50,00%
7	37,50%
8 a 30	25,00%

28. *Do exposto, tem-se que a ANTT, optou de forma motivada – conforme as razões previamente expressas nestes autos – por não seguir a recomendação proferida por esta Corte de Contas. Considerando o caráter não cogente da deliberação e o fato de que a Agência motivou sua decisão, não se vislumbram ações adicionais a serem adotadas pelo TCU quanto ao tema.*

29. *O subitem 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário recomendou à ANTT que:*

9.3.3. *caso decida manter o Mecanismo de Mitigação de Risco de Demanda (Anexo 14 do Contrato), reavalie a ausência de obrigação de realização de investimentos para acionamento do mecanismo e a ausência de previsão de recalibragem das projeções de*

tráfego ao longo da vigência contratual, em atenção ao art. 2º, inciso II, da Lei 8.987/1995 e no art. 20, inciso II, alíneas a e b da Lei 10.233/2001;

30. *A deliberação contida no subitem 9.3.3 do mencionado acórdão foi proferida após o Exmo. Relator sopesar as eventuais imperfeições do Mecanismo de Mitigação do Risco de Demanda com as dificuldades previamente enfrentadas para a concessão da BR-381/MG, conforme observa-se de seu voto (peça 118, p. 9):*

55. Historicamente, o risco de frustração demanda nas concessões de serviço público em geral – e nas de rodovias federais em particular – é alocado ao parceiro privado. A jurisprudência remansosa do TCU é no sentido de que os estudos que embasam a desestatização de ativos de infraestrutura são meramente referenciais. Nesse sentido, cabe ao interessado na concessão, que geralmente detém maior expertise e conhecimento do mercado, realizar avaliação do negócio segundo as próprias premissas e projeções.

56. O mecanismo ora debatido representa uma inversão dessa lógica consolidada há décadas no cenário brasileiro, com potencial de acarretar impactos relevantes na equação econômico-financeira da concessão e no comportamento dos envolvidos. Não foram apresentados estudos aprofundados, tampouco Análise de Impacto Regulatório, com o suporte teórico ou literatura técnica que justifique essa abordagem.

57. Nesse sentido, entendo que, no universo das concessões regidas pela Lei 8.987/1995, a assunção, pelo poder público, de riscos afetos ao negócio deve ser admitida apenas em caráter excepcional e residual, ante a disposição do art. 2º, inciso II da Lei de Concessões.

58. Também não se tem ideia de como será, na prática, a aplicação do dispositivo que, a princípio, deveria ser utilizado apenas em situações excepcionais. Não se tem notícia de que mecanismo semelhante já tenha sido utilizado, com sucesso, em concessões rodoviárias de outros entes da federação, ou mesmo no exterior.

59. Na eventualidade da falta de execução de investimentos previstos ou deficiências na manutenção da estrada, é natural que os usuários busquem vias alternativas à rodovia pedagiada, o que diminui as receitas da concessionária e a realização de novos investimentos, gerando assim um círculo vicioso. Seria improdutivo tentar justificar a diminuição do tráfego em razão da falta de investimento ou vice-versa.

60. Nessa linha, entendo que a ausência de exigências de investimento para acionamento do mecanismo de mitigação de demanda embute riscos ainda não devidamente dimensionados para a sociedade, principalmente para os usuários da via, pois há incentivos para comportamentos oportunistas da concessionária.

61. Em conclusão, entendo ainda que o mecanismo em comento, da forma como hoje se apresenta, pode conduzir à queda na qualidade de futuros projetos de concessões rodoviárias, em razão de desnecessidade de rigor metodológico para a estimação da demanda.

62. Ante todas essas preocupações aqui expostas, cabe sopesar a dificuldade já vivenciada para concessão da BR-381/MG, motivo pelo qual entendo adequado transformar a determinação contida no subitem 9.1.7 do Acórdão 1.142/2023-Plenário em recomendação, com ajustes.

(destaques acrescidos)

31. *Similarmente ao que ocorreu em relação aos subitens 9.3.1 e 9.3.2 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário, a ANTT também optou por não acatar a recomendação contida no subitem 9.3.3, como se observa do Anexo 14 do contrato celebrado para a concessão do trecho (peça 135, p. 354-360).*

32. *Em seu memorial, contido nestes autos (peça 111, p. 19-24), o ente regulador expôs as razões para a utilização do mecanismo de mitigação do risco da demanda nos moldes*

adotados, que repousam, mormente, no fato de que o mecanismo tem por propósito dar suporte à concessionária em caso de frustração de receita, o que tenderia a atrair licitantes em decorrência da menor percepção de risco dos interessados no projeto.

33. *Bem como em relação às demais recomendações exaradas à ANTT no âmbito do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário, entende-se que o subitem 9.3.3 trouxe uma orientação de cumprimento facultativo. Assim, não se identifica irregularidade em a Agência ter optado, de forma motivada, em não seguir as alterações sugeridas pelo TCU em relação ao mecanismo.*

34. *Com base nas informações apresentadas, pode-se concluir que não foram implementadas as recomendações contidas nos itens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário.*

35. *Por fim, resta o exame do subitem 9.7 no Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, acrescentado pelo Acórdão 1.387/2023-TCU-Plenário (peça 73, p. 2), que possui a seguinte redação:*

9.7. recomendar ao Ministério dos Transportes, em coordenação com a Casa Civil da Presidência da República, que analise a conveniência e a oportunidade de propor evolução no arcabouço legal atinente às concessões de infraestrutura de transporte, no sentido de disciplinar os riscos passíveis de serem assumidos pelo poder concedente, bem como a provisão de recursos orçamentários e financeiros para suportar tais ônus, com fulcro no art. 250, inciso III, do RI/TCU e no art. 11 da Resolução-TCU 315/2020.

36. *Observa-se que o mencionado subitem se constitui em uma deliberação que visa a promover o aprimoramento de aspectos amplos das concessões de infraestrutura de transporte, mormente relativos aos riscos assumidos pelo Poder Concedente, por meio da alteração do arcabouço legal vigente.*

37. *Nesse sentido, a orientação expedida pelo Tribunal à Casa Civil e ao Ministério dos Transportes deve contribuir para o processo de formulação das políticas públicas relativas ao tema, mas em razão da ausência de caráter mandatório, bem como em respeito à discricionariedade dos gestores, não há que se demandar a apresentação de resultados específicos dos jurisdicionados em decorrência da referida recomendação.*

38. *Portanto, cabe propor ao TCU que fique dispensado o monitoramento do subitem 9.7 do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, nos termos do art. 17, § 2º, da Resolução-TCU 315/2020.*

CONCLUSÃO

39. *Esta instrução é relativa à continuação do monitoramento das determinações e recomendações proferidas pelo Tribunal no âmbito dos presentes autos, que examinaram a documentação jurídica e os estudos e relativos à desestatização da BR-381/MG, trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares.*

40. *Foram exarados três acórdãos no âmbito dos presentes autos: Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, Acórdão 1.387/2023-TCU-Plenário e Acórdão 768/2024-TCU-Plenário.*

41. *O Tribunal já considerou cumprimentos diversos subitens das decisões precedentes, de modo que restou à presente instrução se pronunciar acerca das recomendações contidas nos subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário (direcionadas à ANTT) e no subitem 9.7 do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário (direcionada ao Ministério dos Transportes e à Casa Civil da Presidência da República).*

42. *Em relação ao Acórdão 768/2024-TCU-Plenário, constatou-se que a ANTT optou por não seguir as orientações do TCU expressas nos três subitens mencionados. De fato, mesmo antes da prolação do acórdão, em documentos presentes nestes autos, a Agência já explicou as*

razões pelas quais entendia inadequado adotar as recomendações contidas naqueles dispositivos. Considerando o caráter não cogente das deliberações, bem como o fato de a Agência ter expressado sua motivação para não as executar, entende-se caber apenas que seja registrada a não implementação das mencionadas recomendações.

43. *O subitem 9.7 do Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário trouxe uma recomendação no sentido de que fosse avaliada a conveniência e a oportunidade de propor uma evolução no arcabouço legal atinente às concessões de infraestrutura de transporte, no sentido de disciplinar os riscos passíveis de serem assumidos pelo Poder Concedente. Não obstante a relevância da recomendação, entende-se que fica prejudicado o acompanhamento da implementação da deliberação, uma vez que ela tem um caráter predominantemente orientativo, no sentido de instar os responsáveis atuar na direção de promover ações estruturais amplas, como a reformulação de políticas públicas e possíveis alterações legais. Assim, propõe-se que seja dispensado o monitoramento do subitem 9.7 no Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, nos termos do art. 17, § 2º, da Resolução-TCU 315/2020.*

PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

44. *Ante o exposto, submetem-se os presentes autos à consideração superior, propondo:*
- a) **considerar não implementadas** as recomendações contidas nos subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário, mediante justificativa;*
 - b) **dispensar o monitoramento** do subitem 9.7 no Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, nos termos do art. 17, § 2º, da Resolução-TCU 315/2020;*
 - c) **arquivar** o presente processo, nos termos do art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU.”*

2. *É o Relatório.*

VOTO

Tratam os autos de processo de acompanhamento de Desestatização, por meio de concessão, da rodovia federal BR-381/MG trecho Belo Horizonte – Governador Valadares, promovido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O sistema rodoviário com 303,46 km foi licitado, em 29/8/2024, para exploração pela iniciativa privada durante período de 30 anos, com previsão de cerca de R\$ 5,76 bilhões em investimentos. Sagrou-se vencedora do certame a sociedade 4UM Fundo de Investimentos, com desconto de 0,94% sobre a tarifa básica de pedágio (peça 134).

2. A presente assentada cuida do monitoramento de deliberações proferidas pelo TCU no curso do processo. O histórico detalhado da atuação do Tribunal no acompanhamento do processo de desestatização desse trecho da BR-381/MG consta do relatório precedente.

3. Em resumo, a instrução da Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Rodoviária e Aviação Civil (peça 137) registra que a maioria das deliberações constantes dos Acórdãos 1.142/2023 (peça 57) e 1.387/2023 (peça 73), ambos do Plenário, já foram consideradas atendidas pelo Acórdão 768/2024-Plenário (peça 117), previamente à publicação do edital.

4. De acordo com a área técnica do TCU, remanesceram para a presente etapa de monitoramento quatro recomendações, sendo três delas direcionadas à ANTT (subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-Plenário) e uma direcionada ao Ministério dos Transportes (subitem 9.7 do Acórdão 1.142/2023-Plenário, acrescentado pelo Acórdão 1.387/2023-Plenário).

5. As deliberações voltadas à Agência reguladora recomendavam a reavaliação de cláusulas no Edital que previam: (i) a redução de valores de capital social em função da participação de terceiros na estrutura financeira da proponente; (ii) a exigência de 90% de cumprimento do PER para concessão de benefícios de redução do capital social e (iii) a ausência de obrigação de realização de investimentos para acionamento do mecanismo de mitigação de risco de demanda.

6. A análise da AudRodovia, ratificada pelo corpo dirigente da unidade, aponta que a ANTT apresentou justificativas plausíveis para não alterar as regras editalícias, mormente em face do risco de o projeto não atrair interessados. Assim, propõe que as recomendações constantes dos subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário sejam consideradas não implementadas, mediante justificativa.

7. Quanto à recomendação voltada ao Ministério dos Transportes, para que, “em coordenação com a Casa Civil da Presidência da República, analise a conveniência e a oportunidade de propor evolução no arcabouço legal atinente às concessões de infraestrutura de transporte, no sentido de disciplinar os riscos passíveis de serem assumidos pelo poder concedente, bem como a provisão de recursos orçamentários e financeiros para suportar tais ônus”, a área técnica registra que, em razão da ausência de caráter mandatório, bem como em respeito à discricionariedade dos gestores, não há que se demandar a apresentação de resultados específicos dos jurisdicionados. Em consequência, propõe que seja dispensado o monitoramento da referida deliberação.

8. Manifesto-me pelo acatamento integral do parecer emitido pela unidade especializada, e o adoto como razões de decidir.

9. Insta recordar que a concessão da BR-381/MG, no trecho Belo Horizonte-Governador Valadares, apenas se concretizou após várias tentativas anteriores do poder executivo federal – ao longo demais de uma década – que não obtiveram êxito. Essa peculiaridade demonstra a complexidade da estruturação do projeto concessório, que inclui a obrigatoriedade de intervenções em região com geomorfologia desafiadora à engenharia viária. Portanto, encerra-se de forma bem-sucedida a fase de desestatização, e a partir de agora espera-se que a concessionária e o poder concedente cumpram

fielmente o contrato assinado, o que permitirá aumento da segurança no tráfego e trará impulso para maior desenvolvimento da região leste de Minas Gerais.

Ante todo o exposto, VOTO no sentido de que o Plenário do Tribunal adote a seguinte proposta de Acórdão.

TCU, Sala das Sessões, em 25 de fevereiro de 2026.

ANTONIO ANASTASIA

Relator

ACÓRDÃO Nº 426/2026 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 020.917/2022-8.
- 1.1. Apenso: 028.116/2020-8
2. Grupo I – Classe de Assunto: V – Desestatização.
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Órgãos/Entidades: Agência Nacional de Transportes Terrestres; Ministério dos Transportes.
5. Relator: Ministro Antonio Anastasia.
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 que cuidam de processo de Desestatização, por meio de concessão, da BR-381/MG, trecho Belo Horizonte-Governador Valadares, e, nessa oportunidade, tratam do monitoramento de deliberações proferidas no curso do processo;

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em Sessão do Plenário, por unanimidade, diante das razões expostas pelo Relator, em:

9.1. considerar não implementadas as recomendações contidas nos subitens 9.3.1, 9.3.2 e 9.3.3 do Acórdão 768/2024-TCU-Plenário, mediante justificativa;

9.2. dispensar o monitoramento do subitem 9.7 no Acórdão 1.142/2023-TCU-Plenário, nos termos do art. 17, § 2º, da Resolução-TCU 315/2020;

9.3. arquivar o presente processo, nos termos do art. 169, inciso V, do Regimento Interno do TCU.

10. Ata nº 5/2026 – Plenário.

11. Data da Sessão: 25/2/2026 – Ordinária.

12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-0426-05/26-P.

13. Especificação do quórum:

13.1. Ministros presentes: Vital do Rêgo (Presidente), Benjamin Zymler, Augusto Nardes, Jorge Oliveira, Antonio Anastasia (Relator) e Jhonatan de Jesus.

13.2. Ministro-Substituto convocado: Marcos Bemquerer Costa.

13.3. Ministro-Substituto presente: Weder de Oliveira.

(Assinado Eletronicamente)

VITAL DO RÊGO

Presidente

(Assinado Eletronicamente)

ANTONIO ANASTASIA

Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)

CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA

Procuradora-Geral