



PARECER SEI Nº 1767/2021/ME

Ementa: Audiência Pública ANTT 011/2020 com objetivo de tornar público e colher contribuições relativas às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para concessão do Sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG).

Acesso: Público

Brasília, 05 de fevereiro de 2021.

Processo SEI nº 10099.100945/2020-94

1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio do presente parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública ANTT nº 011/2020, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), visando a contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres, nos termos de suas atribuições, definidas na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.

2. A mencionada Audiência Pública tem o objetivo de submeter à discussão pública, para a obtenção de sugestões e contribuições, a documentação (jurídica e técnica) inerente à proposta de concessão do Sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG).

3. Da análise da proposta de modelagem apresentada, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na Audiência Pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com enfoque nos aspectos concorrenciais e de outros incentivos à eficiência econômica, por meio das seguintes contribuições:

- i. oportunizar a realização de etapa de lances como primeiro critério de desempate nos casos não previstos, conforme apresentado no item 33 deste parecer;
- ii. permitir que cada interessado em participar do leilão apresente na sua proposta, obedecidos os limites máximos definidos pela ANTT, os valores que pretende destinar para utilização do mecanismo de proteção cambial, conforme apresentado no item 35 deste parecer;
- iii. esclarecer o prazo aplicável às hipóteses em que haja imposição de prazos na esfera judicial relacionados a procedimentos de desapropriação, para finalização das obras do estoque de melhorias, de forma a evitar que falhas interpretativas sejam refletidas nas propostas, conforme item 37 deste parecer;
- iv. definir quais os critérios objetivos serão adotados para a aceitação de entregas parciais de obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais, de maneira que não haja dúvidas na aplicação do Desconto de Reequilíbrio, conforme item 38 deste parecer; e
- v. estabelecer critérios objetivos de priorização de pontes, viadutos (Obras de Arte Especial – OAE) com base nas condições estruturais, conforme item 39 deste parecer.

4. As considerações contidas neste parecer visam ao aprimoramento da proposta de concessão,

sob as óticas regulatória e concorrencial, destacando-se que a agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes terrestres, nos termos da lei.

2 DA PROPOSTA DE CONCESSÃO

5. A proposta submetida à Audiência Pública refere-se à concessão do sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG). Segundo dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), definido pela lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, a concessão alcança extensão total de 726,9km e compreende trechos das rodovias BR-116/RJ, BR-116/MG, BR-465/RJ e BR-493/RJ.

6. A concessão consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, mediante cobrança de Tarifa de Pedágio e outras fontes de receitas, definidas em contrato.

7. Com relação à infraestrutura, estão incluídos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras-de-arte especiais (pontes, viadutos, passarelas) e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão.

8. Em conformidade com os documentos disponibilizados, o **prazo da concessão será de 30 (trinta) anos** contados a partir da data da assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, com possibilidade de prorrogação, por no máximo 5 (cinco) anos, somente diante de situações extraordinárias, a critério exclusivo do Poder Concedente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de caso fortuito, força maior, fato superveniente, fato da administração ou fato do príncipe.

9. Os investimentos totais somam R\$8,6 bilhões de reais, dos quais 83% serão destinados para obras de restauração e manutenção, além da ampliação de capacidade e outras melhorias do trecho, nas proporções de 30% e 53%, respectivamente. A maior concentração do investimento, da ordem de 72%, será realizada nos 9 primeiros anos de concessão.

10. O trecho objeto da análise compreende os seguintes segmentos rodoviários composto de pistas simples e duplas:

2.1 MAPA DO SISTEMA RODOVIÁRIO



Mapa 1. Mapa do Sistema Rodoviário

Fonte: Programa de Exploração Rodoviária - PER - ANTT

Rodovia BR-116/RJ – (Extensão: 146,3 km)(Trecho 1)

Início: Entroncamento com a BR-393, no distrito de Jamapará (RJ);

Lat: 21° 52' 46,64" S - Long: 42° 40' 53,84" O

Final: Entroncamento com a BR-040(A)/493(B)/RJ-109, em Duque de Caxias (RJ);

Lat: 22° 40' 18,61" S - Long: 43° 17' 12,34" O

Pista Simples: 105,9 km;

Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 40,4 km;

Rodovia BR-116/RJ – (Extensão: 46,6 km) (Trecho 2)

Início: Entroncamento com a BR-101 (Trevo das Margaridas), no município do Rio de Janeiro (RJ);

Lat: 22° 49' 14,42" S - Long: 43° 19' 12,18" O

Final: Entroncamento com a BR-465, em Seropédica (RJ);

Lat: 22° 42' 47,44" S - Long: 43° 44' 3,07" O

Pista Simples: 0,0 km;

Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 46,6 km;

Rodovia BR-116/MG – (Extensão: 409,6 km)

Início: Entroncamento com a BR-381/451, em Governador Valadares (MG);

Lat: 18° 50' 46,03" S - Long: 41° 58' 50,39" O

Final: Divisa dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro;

Lat: 21° 52' 3,73" S - Long: 42° 40' 15,82" O

Pista Simples: 407,9 km;

Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 1,7 km;

Rodovia BR-465/RJ – (Extensão: 22,8 km)

Início: Entroncamento com a BR-116;

Lat: 22° 42' 44,76" S - Long: 43° 43' 58,32" O

Final: Entroncamento com a BR-101(A);

Lat: 22° 52' 7,86" S - Long: 43° 35' 47,94" O

Pista Simples: 22,8 km;

Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 0,0 km;

Rodovia BR-493/RJ – (Extensão: 26,0 km)(Trecho 1)

Início: Entroncamento com a BR-101 (Manilha), em Itaboraí (RJ);

Lat: 22° 46' 14,41" S - Long: 42° 55' 22,19" O

Final: Entroncamento com a BR-116 (Santa Guilhermina), em Magé (RJ);

Lat: 22° 39' 25,36" S - Long: 43° 5' 15,24" O

Pista Simples: 0,0 km;

Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 26,0 km;

Rodovia BR-493/RJ – (Extensão: 75,6 km)(Trecho 2)

Início: Entroncamento com a BR-040/116(B), em Duque de Caxias (RJ);

Lat: 22° 40' 18,74" S - Long: 43° 17' 10,3" O

Final: Porto de Itaguaí (RJ)

Lat: 22° 54' 12,53" S - Long: 43° 49' 31,94" O

Pista Simples: 0,0 km;

Pista Dupla (Canteiro Central ou Barreira Rígida): 75,6 km;

2.2. Minuta de Edital

11. Com relação à Minuta de Edital e toda documentação para participação do leilão de concessão foi informado que os mesmos poderão ser acessados no site da ANTT ou mediante peticionamento eletrônico.

12. A modelagem utilizada para participação do leilão determina que os proponentes interessados deverão apresentar propostas econômicas escritas com valor de tarifa de pedágio e o valor de outorga, ainda que esse seja igual a R\$ 0,00 (zero reais). Os valores de tarifa de pedágio deverão apresentar desconto linear para trechos homogêneos em pista simples e trechos homogêneos em pista dupla.

13. O critério de julgamento da melhor proposta econômica será a combinação do menor Valor de Tarifa de Pedágio, limitado a um desconto máximo (não definido ainda na Minuta de Edital disponibilizada), com o de maior Valor de Outorga, conforme Item 13.3 e 13.4 (fl. 26) da Minuta de Edital.

14. Para julgamento das propostas foi estabelecido que apenas no caso de empate entre proponentes cujas propostas apresentassem desconto máximo para os valores de pedágio será realizada etapa de lances, em viva voz, observada a classificação, em ordem decrescente de valor de outorga, contendo a proposta com maior valor ofertado em primeiro lugar e das proponentes que tenham indicado valor de outorga até 10% (dez por cento) inferior ao maior valor apresentado.

15. Quantos aos critérios de julgamento e de desempate previsto no edital merecem destaque três situações:

- i. propostas empatadas de empresas brasileira e estrangeira, sem que uma delas tenha oferecido desconto máximo de tarifa, será dada preferência à empresa brasileira;
- ii. propostas empatadas de empresas brasileiras, sem que uma delas tenha oferecido desconto máximo de tarifa, será realizado sorteio;
- iii. propostas empatadas de empresas estrangeiras, sem que uma delas tenha oferecido desconto máximo de tarifa, será realizado sorteio.

2.3. Minuta de Contrato e ANEXOS

16. No tocante à Minuta do Contrato, o item 8.4 (fl.26) trata das obrigações decorrentes da execução do Estoque de Melhorias, definido no PER como:

“Conjunto de obras e serviços de implantação de vias marginais, passarelas, melhorias em acessos, entre outras, a serem definidos a critério da ANTT, e cujos percentuais, estabelecidos na Tabela II do Anexo 5 do Contrato (fl.14), estão limitados ao quantitativo disposto no Contrato.”

17. Por sua vez o subitem 8.4.4 da Minuta de Contrato (fl.26) estipulou que a requisição das obras, pela ANTT, constituirá obrigação contratual com prazo para conclusão de 18 (dezoito meses) pela Concessionária, admitindo-se a possibilidade de prorrogação por mais 6 (seis) meses nos casos dependentes de desapropriação, licença ou autorização ambiental.

18. O não cumprimento do prazo estabelecido para conclusão das obras caracterizará inexecução contratual com aplicação de penalidades contratualmente previstas.

19. Com relação às desapropriações, verifica-se um ponto de atenção, pois o subitem 6.2.4 define que **caberá exclusivamente à Concessionária a promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis.**

20. Outro ponto que merece destaque é o subitem 11.2 da Minuta de Contrato (fl.34), que se refere ao percentual (não definido ainda na Minuta de Contrato disponibilizada) da receita bruta destinado à conta de retenção, durante todo o período de concessão, para formação de reserva de uso do mecanismo de proteção cambial. *In verbis*:

Será destinado à Conta de Retenção o valor correspondente a [...]% ([.] por cento) da Receita Bruta, ao longo de todo o Prazo de Concessão, podendo ser ajustado entre 0% (zero por cento) e [...]% ([.] por cento) em razão da aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial, na forma prevista no Anexo 11.

21. O mecanismo de proteção cambial, já utilizado pela ANTT anteriormente na Audiência Pública 018/2019, estipulou percentual inicial de 5,1% da receita bruta e a possibilidade de ajuste variando entre 0% e 10,2%, em razão da sua aplicação, tem por finalidade a redução de riscos cambiais da Concessionária, mitigando efeitos causados pela variação cambial sobre os valores de financiamentos (em moeda estrangeira) contraídos pela Concessionária nos primeiros cinco anos, após assinatura do contrato, para parcelas de financiamento apenas de bens reversíveis e apenas para o montante de principal de financiamentos em moeda estrangeira, sem incluir os juros ou quaisquer outros valores devidos no âmbito do financiamento.

22. O valor a ser compensado estará limitado aos Recursos Vinculados acumulados na Conta de Retenção, alocados para o Mecanismo de Proteção Cambial, subitem 11.2 da Minuta de Contrato, por meio da Notificação de Compensação, ou fluxo futuro dos Recursos Vinculados, conforme subitem 3.2 do Anexo 11, dos Anexos do Contrato (fl.65).

23. No caso de ativação do Mecanismo de Proteção Cambial, o Banco Depositário irá transferir os recursos até o limite da sua disponibilidade.

24. Dessa forma a Concessionária poderá utilizar os valores disponíveis na Conta de Retenção que lhe sejam devidos pelo Poder Concedente por conta deste Mecanismo de Proteção Cambial e, caso o montante disponível não seja suficiente para o cumprimento da Notificação de Compensação, fará jus ao recebimento do fluxo futuro de Recursos Vinculados destinados à Conta de Retenção até que seja transferida a totalidade dos

valores para cumprimento da Notificação de Compensação.

25. De acordo com o subitem 3.4 do Anexo 11 dos Anexos do Contrato (fl.69), dos Anexos do Contrato, após a amortização integral da dívida poderão ainda ser realizadas compensações para quitar um possível saldo remanescente até o fim da concessão, desde que respeitadas as condições básicas do Mecanismo de Proteção Cambial citadas anteriormente.

26. **Extinta a Concessão, e tendo fim o recolhimento dos Recursos Vinculados, não haverá mais compensações à Concessionária.** Nesta fase a ANTT emitirá notificação ao Banco Depositário, com orientações para a transferência do saldo remanescente da Conta de Retenção e da Conta de Ajuste que será utilizado para pagamentos de indenização devida à Concessionária pelo Poder Concedente ou crédito em favor desse com os recursos transferidos para Conta Única do Tesouro.

27. Quanto ao subitem 2.4.3 (fl.8) do Anexo de Minuta do Contrato, não houve, por parte da ANTT, definição dos critérios objetivos que serão utilizados para entrega parcial das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais evitando-se assim para não aplicação de Desconto de Reequilíbrio, que apesar de não caracterizar qualquer tipo de penalidade à Concessionária representa um mecanismo de desoneração dos usuários do sistema rodoviário, admitindo a premissa que se o serviço público prestado na concessão está em desconformidade com as condições estabelecidas na Minuta do Contrato e no Programa de Exploração Rodoviária - PER, não deve ser remunerado em sua integralidade.

2.4. Programa de Exploração Rodoviária (PER)

28. De acordo com o item 3 (fl.14) Programa de Exploração da Rodovia - PER caberá à Concessionária vencedora a realização de atividades segundo parâmetros de desempenho, técnicos e dentro de prazos estipulados. Essas atividades foram divididas nas seguintes frentes:

- Recuperação e Manutenção;
- Ampliação de Capacidade, melhorias e manutenção dos níveis de serviço;
- Conservação
- Serviços operacionais.

29. Por fim cabe ressaltar as providências a serem adotadas pela Concessionária nos meses iniciais para monitoramento do trecho sob sua responsabilidade, dentre os quais a elaboração de relatórios com o levantamento geral de todo trecho, possíveis riscos estruturais, condição de pavimento, volume de tráfego e manutenção de um sistema de ativos da concessão durante todo período com informações atual, histórico e planejamento das intervenções futuras.

3 ANÁLISE

3. – Aspectos Concorrenciais

30. Chama-se atenção para critérios de desempate do item 13.8 da minuta de edital de licitação adotados, que foram apresentados nos itens 13 e 14 do presente parecer. Os critérios não revelam o agente mais eficiente porque não permitem que os licitantes continuem competindo até atingir o desconto máximo de tarifa de pedágio, ou, alcançando esse desconto, prossigam competindo apresentando lances sobre o valor de outorga. Avalia-se, então, que há espaço para existir concorrência no certame, quando das situações de empate comentadas.

31. Para confirmar avaliação *supra*, descreve-se abaixo metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização Para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)[11]. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. O impacto pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de apolítica proposta:

- i) conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de apolítica proposta:

- i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correulamentação;
- ii) exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência;

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e
- iii) alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poder em comprar

com eficiência.

32. As regras de desempate comentadas, ao não preverem oportunidade dos agentes oferecerem mais lances e competirem – até alcançar o desconto máximo de tarifa de pedágio, ou uma vez alcançando, prossigam a competição sobre o valor de outorga – limitam as possibilidades de concorrência entre os mesmos. Trata-se de certa forma de restrição aos agentes fixarem preços para revelar seu nível de eficiência. Assim, as regras de desempate em comento aproximam-se do efeito anticompetitivo nº 3, especialmente o de limitação de fixação de preços pelos agentes.

33. Dessa forma, sugere-se que a ANTT adote, para as três situações de desempate indicadas, etapa intermediária de lances em viva voz, que deverá preceder os casos de sorteio, ou de preferência de empresa brasileira. Na etapa intermediária, os lances em viva voz deveriam ocorrer sobre o valor de tarifa de pedágio até um dos proponentes oferecer o menor valor dessa tarifa. Na hipótese dos lances sobre o valor de tarifa não permitirem o desempate, porque mais de um agente ofereceu lances que alcançou o desconto máximo previsto de tarifa, os lances em viva voz passariam a ocorrer sobre o valor de outorga. Nessa hipótese, então, deveriam ser adotados os procedimentos da Minuta de Edital do item 13.6 (fl.27), no qual é realizado lance em viva voz para o valor de outorga após as empresas terem ofertado desconto de tarifa máxima. (CONTRIBUIÇÃO 01)

34. Outro aspecto do certame que pode ser aprimorado para permitir que seja revelado o nível de eficiência dos licitantes, favorecendo a oferta de lances com menor valor de tarifa de pedágio, relaciona-se com as regras de apresentação de proposta e o do mecanismo de proteção cambial – comentados nos itens 19 a 24 deste parecer e cuja finalidade é servir de incentivo à diversificação das fontes de financiamento.

35. Os potenciais proponentes podem ter estratégias diferenciadas e, especialmente, níveis distintos de eficiência na gestão de risco cambial. Assim, para que tal nível de eficiência possa se refletir em lances com menor valor de tarifa de pedágio, em benefício do consumidor, recomenda-se permitir, a critério do proponente, indicar o percentual da receita bruta destinado à conta de retenção do mecanismo de proteção cambial. Seria um percentual fixo a ser explicitado no contrato de concessão, que deveria obedecer o limite máximo definido pela ANTT para o mecanismo de proteção cambial. Com tal possibilidade, espera-se que os agentes mais eficientes na gestão de risco cambial ofereçam lances com menor valor de tarifa, acirrando a competição do certame. A possibilidade de o licitante indicar a proporção fixa da receita bruta destinada para a conta de retenção seria parte da proposta apresentada na licitação, sem qualquer mudança nos critérios de julgamento ou de desempate. Sobre o desempate, as recomendações foram as explicitadas anteriormente no item 29 deste parecer. (CONTRIBUIÇÃO 02)

3.1 Outras possibilidades de aprimoramento

36. Outro aspecto passível de aprimoramento, já abordado nos itens 16 a 18 deste parecer, diz respeito ao prazo adicional, em caso de desapropriação, de seis meses para execução das obras do estoque de melhorias. Há dúvida se o prazo é suficiente para conclusão da desapropriação pela Concessionária, considerando a possibilidade de ocorrerem processos judiciais.

37. Assim, recomenda-se que a ANTT esclareça o dispositivo do subitem 6.2.4 da Minuta do Contrato (fl. 20): i) explicando por que seis meses seriam suficientes para a Concessionária concluir a desapropriação, sobretudo, nos casos que dependam de prazos judiciais para sua conclusão e; ii) eventualmente, fixando prazo maior nesses últimos casos, por exemplo, de 12 meses no caso de ter sido envidado todos os esforços por parte da Concessionária para evitar a judicialização bem como a realização do depósito integral do

valor que se discute. Isso para reduzir incertezas na definição das propostas de valor de tarifa e outorga, evitando propostas excessivamente conservadoras quando da licitação, ou, após esse fato, incentivando o descumprimento do contrato. (CONTRIBUIÇÃO 03)

38. Outra recomendação é que sejam definidos critérios mínimos e objetivos para entrega parcial das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais para não aplicação de Desconto de Reequilíbrio. Isso para que a entrega parcial das obras e serviços seja o esperado pelo Poder Concedente, evitando práticas lesivas a esse último e insegurança jurídica sobre a questão. Esse aspecto do contrato, apesar de não envolver uma penalidade, poderá impactar financeiramente a concessionária, conforme apresentado no item 26 deste parecer. (CONTRIBUIÇÃO 04)

39. Como última recomendação, tendo em vista as obrigações da concessionária nos meses iniciais, apresentadas no item 28 deste parecer, recomenda-se que sejam estabelecidos critérios objetivos de priorização de recuperação de pontes, viadutos (Obras de Arte Especiais – OAE) existentes com base nas condições estruturais, uma vez que essas estruturas, muitas vezes, não passaram por nenhum programa específico de manutenção, recuperação e adequação de projeto durante os anos. (CONTRIBUIÇÃO 05)

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

40. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública ANTT nº 011/2020, com o objetivo de tornar público, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital e Contrato, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), para concessão do Sistema rodoviário Rio de Janeiro (RJ) - Governador Valadares (MG), compreendido pelos trechos rodoviários da BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR 101/RJ (Trevo das Margaridas), no município do Rio de Janeiro (RJ), e o entroncamento com a BR-465, em Seropédica (RJ) (46,6 km); BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-393, no distrito de Jamapará (RJ), e o entroncamento com a BR-040(A)/493(B)/RJ-109, em Duque de Caxias (RJ) (146,3 km); BR-116/MG, entre o entroncamento com a BR-381/451, em Governador Valadares (MG), e a divisa dos Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro (409,6 km); BR-493/RJ, entre o entroncamento com a BR-101 (Manilha), em Itaboraí (RJ), e o entroncamento com a BR-116 (Santa Guilhermina), em Magé (RJ) (26,0 km); BR-493/RJ, entre o entroncamento com a BR-040/116(B), em Duque de Caxias (RJ), e o Porto de Itaguaí (RJ) (75,6 km); BR-465/RJ, entre o entroncamento com a BR-116 e o entroncamento com a BR-101 (22,8 km).

41. Da análise da proposta de modelagem apresentada, com base na documentação disponibilizada pela ANTT na Audiência Pública, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com ênfase nos aspectos concorrenciais e de outros incentivos à eficiência econômica, por meio das seguintes contribuições:

- i. oportunizar a realização de etapa de lances como primeiro critério de desempate nos casos não previstos, conforme apresentado no item 33 deste parecer;
- ii. permitir que cada interessado em participar do leilão apresente na sua proposta, obedecidos os limites máximos definidos pela ANTT, os valores que pretende destinar para utilização do mecanismo de proteção cambial, conforme apresentado no item 35 deste parecer;
- iii. esclarecer o prazo aplicável às hipóteses em que haja imposição de prazos na esfera judicial relacionados a procedimentos de desapropriação, para finalização das obras do estoque de melhorias, de forma a evitar que falhas interpretativas sejam refletidas nas propostas, conforme item 37 deste parecer;
- iv. definir quais os critérios objetivos serão adotados para a aceitação de entregas parciais de obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais, de maneira que não haja dúvidas na aplicação do Desconto de Reequilíbrio, conforme item 38 deste parecer; e
- v. estabelecer critérios objetivos de priorização de pontes, viadutos (Obras de Arte Especial – OAE) com base nas condições estruturais, conforme item 39 deste parecer.

42. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seac/ME) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

Brasília, 05 de fevereiro de 2021.

FÁBIO COELHO BARBOSA
Coordenador

MAURICIO MARINS MACHADO
Coordenador-Geral

ADRIANO DE CARVALHO PARANAÍBA
Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias - SUREG

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON
Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon**, **Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 05/02/2021, às 15:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Adriano de Carvalho Paranaíba**, **Subsecretário(a) de Competitividade e Melhorias Regulatórias**, em 05/02/2021, às 17:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado**, **Coordenador(a)-Geral**, em 05/02/2021, às 17:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 05/02/2021, às 17:38, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **13413759** e o código CRC **C6699F55**.

Referência: Processo nº 10099.100945/2020-94

SEI nº 13413759