



PARECER SEI Nº 2585/2022/ME

Ementa: Audiências Públicas nº 010/2021, 011/2021, 012/2021, 013/2021, lotes Centro Norte - CN 1, 2, 3 e 5 da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, relativa à minutas de Edital, Contrato e Anexos, ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que visa à concessão para exploração do sistema rodoviário, nos estados de Goiás, Mato Grosso, Rondônia.

Processo SEI nº 10099.100103/2022-02

1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta nas Audiências Públicas nº 010/2021, 011/2021, 012/2021, 013/2021, Lotes Centro Norte - CN 1, 2, 3 e 5, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, relativa às minutas de Edital, Contrato e Anexos, ao Programa de Exploração da Rodovia (PER) e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que visa a concessão para exploração do sistema rodoviário nos estados de Goiás, Mato Grosso, Rondônia.

2. Da análise da documentação disponibilizada para os quatro lotes citados verificamos a ausência de parâmetros econômico-financeiros com potenciais efeitos sobre a concorrência e o bem-estar do consumidor. É o caso principalmente do anexo 15 da minuta de contrato, que pode impactar a alocação de riscos do contrato, impondo custos significativos ao consumidor, conforme descrito nos Itens 11 e 12 do presente parecer. Por esse motivo, o mais adequado é que os referidos dados fossem objeto de discussão pública, por meio de nova consulta pública ou extensão de prazo da atual e realização de nova audiência pública. Em reunião no dia 25/02/2022 com a ANTT, a agência informou que houve erro material na divulgação dos documentos das consultas públicas em apreço, particularmente no caso do anexo 15. Segundo a agência, esse anexo não deveria ter constado das consultas públicas. Caso tenha ocorrido erro material, os comentários citados há pouco sobre discussão pública de parâmetros econômico-financeiros não se aplicam, mas cabe à agência formalizar tal fato. Ademais, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com objetivo de favorecer a concorrência e outros incentivos à eficiência. Em síntese, seguem abaixo contribuições:

I - caso tenha ocorrido erro material a respeito dos mecanismos de mitigação de risco de receita tarifária constantes no anexo 15, cabe registro formal do fato. Na hipótese de que tais mecanismos sejam aplicados, é aderente às boas práticas regulatórias a discussão pública dos mesmos, por meio de nova consulta pública ou extensão de prazo da atual e realização de nova audiência pública (**Recomendação 01**);

II - avaliação da possibilidade de criação de uma etapa única, intermediária, anterior aos lances de viva-voz para outorga, de modo a oportunizar a oferta de desconto máximo de tarifa, quando esse não tiver sido atingido pelos proponentes e sua adoção como um dos critérios de desempate, precedente à etapa de sorteio (**Recomendação 02**)

III - definição de forma clara e objetiva quais critérios 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 (**Recomendação 03**);

IV - esclarecimento quanto aos procedimentos aplicáveis nas hipóteses em que a finalização do processo de desapropriação dependa dos prazos na esfera judicial **(Recomendação 04)**;

V - especificação dos limites percentuais mínimo e máximo para aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial e avaliar a possibilidade de cada proponente definir seu próprio percentual, observados os limites definidos pelo Poder Concedente **(Recomendação 05)**;

VI - especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. **(Recomendação 06)**;

3. Ressalta-se que o prazo para manifestação é 25 de fevereiro de 2022, e o presente Parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.

2 ANÁLISE

2.1 DA PROPOSTA DE CONCESSÃO

4. A presente análise diz respeito aos quatro lotes da região Centro-Norte (CN), que totalizam 2.572,1 km de rodovias, situadas em região com forte participação no agronegócio.

5. A proposta de modelagem de concessão submetida à Audiência Pública refere-se à concessão para exploração da infraestrutura e prestação de serviços públicos de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, conforme demonstrado na Figura 01, compreendendo pista simples e duplas nas rodovias:

- a) Lote CN 1- BR-060/452/GO, com extensão total de 452,70 km;
- b) Lote CN 2- BR-060/364/GO e BR-364/MT, com extensão total de 502,80 km;
- c) Lote CN 3- BR-070/174/364/MT e BR-174/364/RO, com extensão total de 887,60 km.
- d) Lote CN 5- BR- 364/RO, com extensão total de 729 km.

Figura 1: Trechos que compõem os 04 lotes Centro Norte^[1]



6. O prazo estipulado para concessão é de 30 anos, contado a partir da data da assunção, caracterizada pela assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Será admitida a prorrogação diante de situações extraordinárias, a critério exclusivo do Poder Concedente, por no máximo 5 anos, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de caso fortuito, força maior, fato da administração ou fato do príncipe. Destaque-se que a limitação da possibilidade de prorrogações atende a recomendações anteriores desta Secretaria, já manifestada em análises de propostas de concessões rodoviárias.

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. Estão previstos investimentos (CAPEX) totais da ordem de R\$ 13,6 bilhões, sendo:

- a) R\$3,1 bilhões para o lote CN 1;
- b) R\$2,7 bilhões para o lote CN 2;
- c) R\$3,8 bilhões para o lote CN 3;
- d) R\$4,0 bilhões para o lote CN 5.

9. Conforme apresentado nos estudos econômico-financeiro disponibilizados, a maior parte dos recursos serão destinados para obras de restauração e manutenção, além da ampliação de capacidade e outras melhorias dos trechos. Com a maior concentração desses investimentos nos primeiros oito anos de concessão.

10. No que diz respeito ao Plano de Exploração Rodoviária - PER, as atividades a serem desenvolvidas pelas Concessionárias foram subdivididas nas seguintes frentes, com respectivos prazos e condições de atendimento:

- a) Frente de Recuperação e Manutenção;
- b) Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço;
- c) Frente de Conservação;
- d) Frente de Serviços Operacionais.

11. Com relação às minutas de edital, contrato e anexos, verificamos a ausência de informações sobre parâmetros econômico-financeiros com potenciais efeitos sobre a concorrência e o bem-estar do consumidor. É o caso principalmente do anexo 15 da minuta de contrato, que pode impactar a alocação de riscos do contrato, impondo custos significativos ao consumidor importantes para o processo de debate público. Abaixo, as informações ausentes citadas:

- a) percentual de desconto máximo sobre os valores de tarifa básica de pedágio;
- b) valores mínimos de garantia de proposta para cada lote;
- c) percentuais destinados a composição de conta de retenção e suas possíveis variações para aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial.
- d) **Anexo 15 da minuta de contrato referente ao Mecanismo de Mitigação, definido em contrato como:**

d.1) mecanismo predefinido de mitigação de risco de Receita Tarifária relativo ao primeiro ciclo de investimentos. (grifo nosso)

12. Os parâmetros econômico-financeiros citados podem impactar o bem-estar do consumidor **porque alteram a alocação de risco do contrato de concessão entre o concessionário, o poder público e os usuários pagantes das tarifas de pedágio. Isso vale especialmente para o anexo 15, que trata de mecanismo relativamente novo de mitigação do risco de receita tarifária no primeiro ciclo de investimentos. Esse mecanismo em geral transfere risco do concessionário para o usuário, ou poder público, o que de certa forma diminui incentivo à eficiência do concessionário.** Em vista de tais repercussões sobre o bem-estar do consumidor, o mais adequado é que os referidos parâmetros econômico-financeiros sejam objeto de discussão pública, por

meio de nova consulta pública ou extensão de prazo da atual e realização de nova audiência pública. Em reunião no dia 25/02/2022 com a ANTT, a agência informou que houve erro material na divulgação dos documentos das consultas públicas em apreço, particularmente no caso do anexo 15. Segundo a agência, esse anexo não deveria ter constado das consultas pública. Caso tenha ocorrido erro material, os comentários citados há pouco sobre discussão pública de parâmetros econômico-financeiros não se aplicam, mas cabe à agência formalizar tal fato.

13. Assim, caso tenha ocorrido erro material a respeito dos mecanismos de mitigação de risco de receita tarifária constantes no anexo 15, cabe registro formal do fato. Na hipótese de que tais mecanismos sejam aplicados, é aderente às boas práticas regulatórias a discussão pública dos mesmos, por meio de nova consulta pública ou extensão de prazo da atual e realização de nova audiência pública.
(Recomendação 01)

14. Inclusive, as sugestões mencionadas nos parágrafos precedentes são relevantes para dar maior transparência e amplitude ao debate público do processo licitatório e respectivos compromissos contratuais, evitando-se que os processos de consulta e audiência públicas sejam realizados apenas como mera formalidade.

2.2 DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS (CHECKLIST DA OCDE)

15. Para avaliação dos aspectos concorrenciais da documentação do processo de concessão do sistema rodoviário, será adotada a metodologia de análise dos impactos concorrenciais desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e a Lei 12.529/2011, que rege o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência.

16. A metodologia da OCDE consiste em conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência.

17. Dessa maneira, o impacto pode ocorrer por meio de quatro efeitos anticompetitivos:

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

i) estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correção;

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.

18. Da análise conjunta dos editais dos 04 lotes, verifica-se a possibilidade de uma mesma empresa apresentar proposta e ser adjudicatária de todos os trechos. Devendo nesse caso, apresentar Garantia de Proposta, separadamente para cada lote, nos termos do minuta de edital:

5.10 As Proponentes poderão participar do Leilão de um ou mais Lotes, observadas as regras existentes neste Edital.

7.1.1 Caso uma Proponente participe do Leilão em mais de um Lote, a Garantia da Proposta deve ser apresentada separadamente para cada um dos Lotes.

19. Conforme edital, o critério de julgamento da melhor proposta será a combinação do critério de menor Valor de Tarifa de Pedágio (limitado a um desconto máximo não especificado) com o de maior Valor de Outorga, definidos no Item 13.

20. Na hipótese de não haver proposta ofertando o desconto máximo sobre a tarifa básica de pedágio, serão classificadas para a etapa subsequente, em viva-voz, a proponente preliminarmente classificada em primeiro lugar e as proponentes que tenham ofertado desconto de até 20% inferior ao maior desconto ofertado.

21. No caso de não haver proponentes habilitadas para a etapa de viva-voz, do Item anterior, será declarada vencedora do certame a proponente que tenha ofertado o maior desconto.

22. Havendo mais de uma proponente que apresente proposta de tarifa de pedágio com desconto máximo, haverá etapa de lances (em viva-voz) sobre o somatório do valor de outorga e recursos vinculados.

23. 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 ofertado o 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.

24. Como forma de melhoria do processo de escolha, recomenda-se que a ANTT avalie a possibilidade de criação de uma etapa intermediária, anterior aos lances de viva-voz para outorga, de modo a oportunizar a oferta de desconto máximo de tarifa, quando esse não tiver sido atingido pelos proponentes. Estes valores de lance de desconto máximo, poderiam ser adotados como um dos critérios de desempate, precedente à etapa de sorteio. **(Recomendação 02)**

2.3 AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

25. Como referência para avaliar a onerosidade regulatória utiliza-se a Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, que prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória: (i) obrigações regulatórias; (ii) requerimentos técnicos; (iii) restrições e proibições; (iv) licenciamento; e (v) complexidade normativa.

26. Da análise da documentação disponibilizada, foram verificados aspectos passíveis de aperfeiçoamento, de forma a diminuir a onerosidade regulatória (complexidade normativa) no futuro contrato de concessão.

27. Abaixo segue o padrão pró-concorrência do aspecto de onerosidade regulatória explicitado na Instrução Normativa SEAE nº 111/2020, in-verbis:

Complexidade normativa: A regulação deve ser clara, objetiva,

previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira

28. Da análise da Minuta do Contrato disponibilizada, verificam-se alguns itens que devem ter uma proposição mais clara e objetiva, de modo a se evitar que a interpretação dos dispositivos cause insegurança jurídica e onere indevidamente as propostas.

29. Assim, merece atenção o Item 8.3.1 (i), que estabelece a possibilidade de aceitação de execução parcial de serviço que poderá ser aceito pela ANTT, para que a Concessionária não seja penalizada, *in verbis*:

8.3.1 As Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais de cada um dos segmentos do Sistema Rodoviário descritos no PER deverão estar concluídas e em operação no prazo e nas condições estabelecidas no PER, observados o Escopo, os Parâmetros Técnicos e os Parâmetros de Desempenho previstos.

(i) Para efeito de aplicação do Fator D, serão considerados os percentuais de execução física da obra ou serviços apurados pela ANTT, sem prejuízo da possibilidade de a ANTT demandar a comprovação da execução de outras atividades constantes no Escopo, nos Parâmetros Técnicos e nos Parâmetros de Desempenho previstos no PER;

30. Como sugestão de melhoria recomenda-se 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. De modo 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 da minuta de contrato, apesar de não envolver uma penalidade, poderá impactar financeiramente a concessionária, caso haja a aplicação de desconto de reequilíbrio.

(Recomendação 03)

31. Outro ponto destacado na análise diz respeito ao prazo de conclusão das obras do Estoque de Melhorias, previsto no Item 8.4.4 da Minuta de Contrato.

32. De acordo com o dispositivo, 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.

33. Ocorre que de acordo com o Item 6.2.3, a promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabe exclusivamente à Concessionária.

34. Dessa maneira, recomenda-se que a ANTT avalie a conveniência e oportunidade de esclarecer a suficiência dos prazos de desapropriação anteriormente citados nos casos que dependam de prazos judiciais para sua conclusão, explicitando os procedimentos aplicáveis, como, por exemplo, a fixação de um prazo maior, igual ao de execução (18 meses), no caso de terem 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, de maneira a minimizar as incertezas para definição das propostas de valor de tarifa e outorga e, com isso, evitar propostas excessivamente conservadoras. **(Recomendação 04)**

35. Dando prosseguimento na análise da minuta de contrato, verificamos que não houve especificação dos percentuais que devem ser adotados no caso de utilização do Mecanismo de Proteção Cambial.

36. O referido mecanismo com incidência sobre a Receita Bruta, tem por finalidade oferecer proteção cambial para instrumento de financiamento em moeda estrangeira, firmado nos primeiros 5 anos a partir da assinatura do contrato, e somente poderá ser aplicado à parcela de financiamento relativo aos investimentos previstos vinculados aos 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.

37. Ressalta-se que em Audiências Públicas anteriores da ANTT, como por exemplo a 018/2019, foi estipulado percentual inicial de 5,1% da receita bruta e a possibilidade de ajuste variando entre 0% e 10,2%, em razão da sua aplicação do mecanismo mitigador de risco cambial.

38. Destaque-se que 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, a indicação do percentual da receita bruta destinado à conta de retenção do mecanismo de proteção cambial, observados os limites definidos pelo Poder Concedente. Dessa forma, espera-se que os agentes mais eficientes na gestão de risco cambial ofereçam melhores lances de valor de tarifa, acirrando a competição do certame.

39. Assim, sugere-se que a ANTT especifique os limites dos percentuais da Receita Bruta a serem adotados para o mecanismo de risco cambial e avalie a conveniência e oportunidade de permitir que cada proponente defina seu próprio percentual, observados os limites definidos pelo Poder Concedente. **(Recomendação 05)**

40. Dando continuidade à análise da minuta de contrato merece atenção à possibilidade da interpretação do Item 22.1.18, no sentido de alocar o risco, usualmente do Poder Concedente, para concessionária em situação de caso fortuito ou de força maior (Eventos Fortuitos ou de Força Maior).

41. O referido Item faz parte da alocação de risco do Poder Concedente, contudo apresenta exceção nos casos que a cobertura possa ser contratada junto a instituições seguradoras, no mercado brasileiro, na data da ocorrência ou quando houver apólices vigente que cubram o evento.

42. Tendo em vista que a proposta apresentada pela empresa tem em seu bojo a possibilidade de responder por eventos não cobertos por seguros, recomenda-se que a ANTT especifique de forma mais objetiva e exija a contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando, assim, a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. **(Recomendação 06)**

3 CONCLUSÃO

43. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública nº 010/2021, 011/2021, 012/2021, 013/2021, lotes Centro Norte - CN 1, 2, 3 e 5 da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, relativa às minutas de Edital, Contrato e Anexos, ao Programa de Exploração da Rodovia e aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), que vista a concessão para exploração do sistema rodoviário nos estados de Goiás, Mato Grosso, Rondônia.

44. Da análise da documentação disponibilizada para os quatro lotes citados verificamos a ausência de parâmetros econômico-financeiros com potenciais efeitos sobre a concorrência e o bem-estar do consumidor. É o caso principalmente do anexo 15 da minuta de contrato, que pode impactar a alocação de riscos do contrato, impondo custos significativos ao consumidor, conforme descrito nos Itens 11 e 12 do presente parecer. Por esse motivo, o mais adequado é que os referidos dados fossem objeto de discussão pública, por meio de nova consulta pública ou extensão de prazo da atual e realização de nova audiência pública. Em reunião no dia 25/02/2022 com a ANTT, a agência informou que houve erro material na divulgação dos documentos das consultas públicas em apreço, particularmente no caso do anexo 15. Segundo a agência, esse anexo não deveria ter constado das consultas pública. Caso tenha ocorrido erro material, os comentários citados há pouco sobre discussão pública de parâmetros econômico-financeiros não se aplicam, mas cabe à agência formalizar tal fato.

45. Ademais, conclui-se haver oportunidade de aperfeiçoamento, com objetivo de favorecer a concorrência e outros incentivos à eficiência. Em síntese, seguem abaixo contribuições:

I - caso tenha ocorrido erro material a respeito dos mecanismos de mitigação de risco de receita tarifária constantes no anexo 15, cabe registro formal do fato. Na hipótese de que tais mecanismos sejam aplicados, é aderente às boas práticas regulatórias a discussão pública dos mesmos, por meio de nova consulta pública ou extensão de prazo da atual e realização de nova audiência pública **(Recomendação 01)**;

II - estabelecimento de uma etapa única, intermediária, anterior aos lances de viva-voz para outorga, de modo a oportunizar a oferta de desconto máximo de tarifa, quando esse não tiver sido atingido pelos proponentes e sua adoção como um dos critérios de desempate, precedente à etapa de sorteio. **(Recomendação 02)**

III - definição de forma clara e objetiva quais critérios 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 **(Recomendação 03)**;

IV - esclarecimento quanto aos procedimentos aplicáveis nas hipóteses em que a finalização do processo de desapropriação dependa dos prazos na esfera judicial **(Recomendação 04)**;

V - especificação dos limites percentuais mínimo e máximo para aplicação do Mecanismo de Proteção Cambial e avaliar a possibilidade de cada proponente definir seu próprio percentual, observados os limites definidos pelo Poder Concedente **(Recomendação 05)**;

VI - especificação mais objetiva e exigência de contratação de apólices específicas com base em eventos fortuitos ou de força maior, evitando assim a insegurança jurídica decorrente de interpretação diversa das cláusulas contratuais. **(Recomendação 06)**;

46. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (Seae) 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.

Documento assinado eletronicamente

GIOVANNI BAIER NUNES

Analista de Infraestrutura

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MAURICIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA

Secretário-Adjunto de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] A descontinuidade do segmento entre Rondonópolis e Cuiabá/MT refere-se ao trecho da concessão Rota do Oeste. <https://portal.antt.gov.br/rota-do-oeste>



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Secretário(a) Adjunto(a)**, em 25/02/2022, às 20:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº](#)



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 25/02/2022, às 20:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 25/02/2022, às 20:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Giovanni Baier Nunes, Analista de Infraestrutura**, em 25/02/2022, às 21:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 25/02/2022, às 21:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



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 **22563710** e o código CRC **5AD5A99E**.