



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DEM

RELATORIA: DEM

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 14/2020

OBJETO: Relatório Final da Audiência Pública, Plano de Outorga e Documentos Jurídicos derivados do Processo de Participação e Controle Social por meio da audiência pública nº 018/2019

ORIGEM: SUCON

PROCESSO (S): 50500.415700/2019-51

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00448/2020/PF-ANTT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DEM: PELA APROVAÇÃO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta de aprovação do Relatório Final da Audiência Pública, Plano de Outorga e Documentos Jurídicos derivados do Processo de Participação e Controle Social por meio da audiência pública nº 018/2019, referente a concessão da Rodovia BR-116/RJ - entre o entroncamento com a BR-465, no município de Seropédica/RJ (Km 214,7), e a divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo (339,6 km); Rodovia BR-116/SP – entre a divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, onde assume o km 0, e o entroncamento da BR-381/SP-015 (marginal Tietê) em São Paulo (230,6 km); Rodovia BR-101/RJ – entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande – Km 380,0) , e a divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo (Km 599); e Rodovia BR-101/SP, entre a divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (Km 52,1).

2. DOS FATOS

A rodovia BR-116/RJ/SP, trecho Rio de Janeiro – São Paulo foi concedida na 1ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovia Federais – PROCOFE, sendo assinado o contrato nº PG-137/95-00 em 31 de outubro de 1995, com prazo de 25 (vinte e cinco), encerrando em 28 de fevereiro de 2021.

O início da concessão deu-se em 1º de março de 1996 e a cobrança de pedágio em 1º de agosto de 1996, após a conclusão dos trabalhos iniciais previstos para os primeiros meses no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

O trecho rodoviário atualmente concedido compreende 402 km de extensão, e 7 (sete) praças de pedágio, localizadas nos municípios de Viúva Graça, Itatiaia, Moreira César, Arujá, Guararema (Norte e Sul) e Jacareí.

Os estudos do trecho rodoviário foram realizados pelo *International Finance Corporation* (IFC) sob a condução da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), conforme termos do Contrato nº 13/2017, disposto no portal: www.epl.gov.br/contratos.

O trecho rodoviário foi qualificado pelo Governo Federal por meio das Resoluções do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República nº 10, de 7 de março de 2017 e nº 52/2019, nos termos da Lei nº 13.334 de 2016. E ainda, os Decretos nº 2.444/1997, nº 9117/2017 e nº 9.972/2019.

Os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) foram aprovados pelo Ministério da Infraestrutura em 13 de dezembro de 2019, conforme Despacho nº 46/2019/MG/Minfra publicado no Diário Oficial da União nº 242, de 16 de dezembro de 2019, seção 1, página 132 (SEI 2263046), sendo considerados vinculados à concessão.

Após a conclusão do Processo de Participação e Controle Social foram realizados os ajustes necessários e encaminhados à ANTT, conforme OFÍCIO Nº 36/2020/DPL-EPL (SEI 170568), Anexo I (SEI 4170583) e NOTA TÉCNICA Nº 12/2020/GEPRO2-EPL/DPL-EPL (SEI 4170602).

Deste modo, subsidiado pelos estudos e pelas premissas apresentadas pelo Ministério da Infraestrutura, além das contribuições recebidas no âmbito do Processo de Participação e Controle Social, foram elaboradas as minutas de Edital, Contrato, PER e Plano de Outorga.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

O Ministério de Infraestrutura, como formulador de política pública, apresentou as

principais premissas e inovações que deveriam ser adotadas, e com base na experiência e conhecimento da ANTT foram aprimoradas as ações regulatórias e de fiscalização que serão realizadas pela ANTT:

- Regulação por incentivos;
- Critério de julgamento do leilão e recursos vinculados;
- Desconto de usuário frequente – desconto aplicado pela Concessionária sobre as tarifas de pedágio devidas pelos usuários frequentes do trecho rodoviário;
- Inovações Operacionais no Programa de Exploração da Rodovia – PER para garantir a fluidez do tráfego;
- *Free-Flow* – Sistema de Cobrança sem necessidade de desaceleração dos veículos, sem praças de pedágio, em fluxo livre;
- Proteção de risco de variação cambial;
- Possibilidade de celebração de acordo tripartite;
- Previsão de pontos de parada para caminhoneiros.

De acordo com o artigo 12 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, entre as diretrizes gerais a serem seguidas pela ANTT no gerenciamento da infraestrutura de transportes terrestres está a priorização aos programas de ação e de investimentos relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação (inciso III).

A Lei nº 10.233, em seu artigo 20, estabelece os objetivos da ANTT, de implementar as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Interação de Políticas de Transporte e pelo Ministério dos Transportes, atual Ministério da Infraestrutura.

Art. 20. São objetivo das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestres e Aquaviário:

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica

A Concessão em análise faz a ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do País (São Paulo e Rio de Janeiro), sendo também a principal ligação entre o Nordeste e o Sul do país e com o maior volume diário de tráfego.

Após a conclusão do PPCS e das contribuições recebidas, o Ministério da Infraestrutura incluiu o trecho da BR-101/RJ, do km 380,8 ao km 408,0, até o entroncamento com a Avenida Brasil (RJ), conforme Ofício nº 1749/2020/GAB-SNTT/SNTT (SBP93111) que encaminha a Nota Informativa nº 25/2020/CGOR/DTROD/SNTT (SEI 3993088).

Assim, o sistema rodoviário a ser levado à leilão apresenta uma extensão total de 625,8 km, compreendendo os seguintes trechos:

- Rodovia BR-116/RJ – (Extensão: 124,9 km) Início: entroncamento com a BR-465, no município de Seropédica (RJ); Final: divisa dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo;
- Rodovia BR-116/SP – (Extensão: 230,6 km) Início: divisa dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo; Final: entroncamento da BR-381/SP-015 (Marginal Tietê) em São Paulo (SP);
- Rodovia BR-101/RJ – (Extensão: 218,2 km) Início: entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande); (RJ); Final: divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo;
- Rodovia BR-101/SP – (Extensão: 52,1 km) Início: divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo; Final: Praia Grande, Ubatuba (SP).

O Sistema Rodoviário objeto da concessão, inclui os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, 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 e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas.

Quanto à característica do sistema rodoviário, o trecho apresenta 242,4 km de pista simples; 417,5 km de pista dupla e 25,9 Km de pista quatro faixas, conforme tabela abaixo:

Rodovia	Faixa de Rolamento	
BR-116/SP/RJ	Pista Simples	7,8 km
	Pista Dupla	321,8 km
	Pista Quatro Faixas	25,9 km
BR-101/SP/RJ	Pista Simples	234,6 km
	Pista Dupla	35,7 km

Tabela 1 - Faixas de rolamento (Fonte: PER)

Foram distribuídas 10 (dez) praças de pedágio pelo Sistema Rodoviário, localizadas nos municípios de Arujá, Guararema (Norte e Sul), Jacareí, Moreira César, Itatiaia, Paraty, Mangaratiba e Itaguaí.

Rodovia	Estado	Praça			Tarifa (R\$)
BR-116/SP	São Paulo	P1	Arujá	Existente	3,70
BR-116/SP	São Paulo	P1-B*	Arujá	Existente	3,70
BR-116/SP	São Paulo	P2	Guararema (Sul/Norte)	Existente	3,70
BR-116/SP	São Paulo	P3	Jacareí	Existente	6,70
BR-116/SP	São Paulo	P3-B*	Jacareí	Existente	6,70
BR-116/SP	São Paulo	P4	Moreira César	Existente	14,00
BR-116/SP	São Paulo	P5	Itatiaia	Existente	12,00
BR-101/RJ	Rio de Janeiro	P1	Paraty	A implantar	6,00
BR-101/RJ	Rio de Janeiro	P2	Mangaratiba	A implantar	6,00
BR-101/RJ	Rio de Janeiro	P3	Itaguaí	A implantar	6,01

Tabela 2: Praças de Pedágio e Tarifas (Fonte: MEF)

Obs.: Valores de outubro/2019 com a tarifa do início da concessão.

Cabe destacar que, para as 03 (três) praças localizadas na rodovia BR-101/RJ, foi adotada uma tarifa sazonal, tendo em vista o caráter turístico do trecho, variando entre os dias da semana, fins de semana e feriados, consistindo em um aumento de 66% do volume de tráfego aos finais de semana e feriados. Deste modo, a tarifa irá sofrer aumento sob o valor da tarifa praticada durante a semana.

Praça	Tarifa Semanal		Tarifa de Final de Semana	
	Pista Simples	Pista Dupla	Pista Simples	Pista Dupla
Paraty	R\$ 5,09	R\$ 6,13	R\$ 6,75	R\$ 7,79
Mangaratiba	R\$ 5,09	R\$ 5,43	R\$ 6,75	R\$ 7,09
Itaguaí	R\$ 5,09	R\$ 5,43	R\$ 6,75	R\$ 7,09

Tabela 3: Tarifa Sazonal BR-101/RJ (Fonte: MEF)

O projeto apresenta eventuais descontos a título de incentivo ao usuário considerando novas formas de cobrança, tais como o Desconto de Usuário Frequente (DUF) e Desconto Básico de TAG. Para aqueles usuários que utilizam o sistema de pagamento automático (AVI -Automatic Vehicle Identification) com TAG acoplado ao veículo, terão desconto de 5% em cada cobrança de tarifa de pedágio, em qualquer praça da concessão, independentemente da categoria veicular e da quantidade de viagens realizadas.

Em relação aos investimentos, resultarão na melhoria do nível de serviço ofertado, assegurando maior fluidez e confiabilidade. Ainda, haverá um impacto favorável na segurança do transporte de carga e de passageiros, reduzindo a ocorrência de avarias e acidentes, bem como influenciando no tempo de viagem e no custo logístico.

INVESTIMENTOS (CAPEX)		
Item	Custo Total (mil R\$)	Custo Médio (mil R\$/Km)
Trabalhos Iniciais	93.424,30	149,29
Recuperação do Sistema Rodoviário	854.508,37	1.365,47
Manutenção	3.123.795,90	4.991,68
Obras de Ampliação de Capacidade e outras Melhorias	7.973.932,23	12.741,98

Edificações Gerais	181.389,14	289,85
Equipamento e Sistemas	1.270.190,65	2.029,71
Desapropriação	667.268,60	1.066,26
Segurança Viária	285.875,34	456,82
Ressarcimentos	15.820,18	25,28
Total	14.466.204,71	23.116,34

Tabela 4: Investimentos (Fonte: Estudo Econômico-Financeiro – Planilha MEF)

O projeto apresenta os seguintes custos operacionais (Opex), :

DESPEAS (OPEX)		
Item	Custo Total (mil R\$)	Custo Médio (mil R\$/Km)
Conservação do Sistema Rodoviário	2.116.867	3.382,66
Monitoração do Sistema Rodoviário	164.258	262,48
Sistemas de Operação do Sistema Rodoviário	3.583.399	5.726,11
Transportes de Valores	141.416	225,98
Despesas Administrativas	480.538	767,88
Consumo de Energia	879.471	1.405,35
Opex Socioambiental	74.72	119,4
Recursos Vinculados	2.569.190	4.105,45
Verbas Obrigatórias	791.420	1.264,65
Seguros e Garantias	238.762	381,53
Total	11.040.042	17.641,49

Tabela 5: Despesas (Fonte: Estudo Econômico-Financeiro - Planilha MEF)

Os valores apresentados nos Estudos de Viabilidade foram calculados com a data-base de outubro/2019.

Quanto às principais intervenções em ampliação de capacidade e melhorias, podemos destacar:

Melhorias:

- # Praças de Pedágio,
- # Bases de Serviço Operacional,
- # Serviço de Atendimento ao usuário,
- # Balança Rodoviária,
- # Posto Geral de Fiscalização, e
- # Faixas Adicionais.

Ampliação de Capacidade (duplicação);

Implantação da Serra das Araras.

Ampliações e Melhorias				
Ampliação/Melhoria	Unidade	Quantidade BR 116	Quantidade BR101	Total
Faixas Adicionais	Km	283,900	33,000	316,900
Faixas Reversíveis	Km	12,620	-	12,620
Vias Marginais	Km	139,080	11,580	150,660
Serra das Araras	Km	16,200	-	16,200
Duplicação	Km	-	80,200	80,200
Interseções e Passagens Inferiores	Un.	57	26	83
Alças de Conexão	Un.	6	-	6
Rotatórias em nível e Retornos	Un.	3	62	64
Novas Obras-de-arte-especiais (OAEs)	Un.	120	45	165
Alargamento de OAEs	Un.	209	2	211
Passarelas	Un.	91	37	128
Túneis	km	0,400	2,200	2,600

Tabela 6: Ampliações e melhorias (Fonte: PER)

O prazo de concessão será de 30 (trinta) anos, prorrogável por até 5 (cinco) anos, observadas as disposições do contrato. A licitação será realizada na modalidade leilão, com critério de julgamento pela maior oferta de outorga (maior valor de outorga fixa), combinado com o critério da menor tarifa de pedágio.

A receita total estimada para o período da concessão foi de R\$ 65.944.528.460,00 (sessenta e cinco bilhões, novecentos e quarenta e quatro milhões, quinhentos e vinte e oito mil, quatrocentos e sessenta reais) com data-base de outubro/2019. A taxa interna de retorno foi estabelecida conforme Ofício nº 131/2020/GAB-SFPP-SFPP, de 17 de janeiro de 2020 (SEI 3871545), no valor de 8,47% a.a.

Para atendimento aos usuários, o projeto prevê 17 (dezesete) Bases de Serviços Operacionais Tipo I e 4 (quatro) Tipo II. A BSO Tipo I dispõe de locais para abrigar os recursos da concessionária (veículos de inspeção, ambulâncias, guinchos), estrutura mínima para colaboradores e operadores (banheiro, copa, sala de descanso) e ainda estrutura para atendimento aos usuários disponível 24 horas por dia. A BSO Tipo II não possui instalação de atendimento aos usuários, dispondo apenas de locais para abrigar os recursos operacionais da concessionária.

Id	Nome	Tipo	Rodovia	UF	km	Sentido
1	Vila Maria	I	116	SP	229+950	S
2	Arujá	I	116	SP	201+800	N
3	Jacareí	I	116	SP	162+200	S
4	Caçapava	I	116	SP	124+800	N
5	Pindamonhangaba	I	116	SP	98+788	S
6	Lorena	I	116	SP	58+800	S
7	Lavrinha	I	116	SP	18+411	N
8	Resende 1	I	116	RJ	309+200	S
9	Resende 2	I	116	RJ	285+000	N
10	Volta Redonda	I	116	RJ	257+200	S
11	Caiçara	I	116	RJ	226+200	N
12	Mangaratiba 1	I	101	RJ	419+400	N
13	Mangaratiba 2	II	101	RJ	446+000	S
14	Angra dos Reis 1	I	101	RJ	470+700	N
15	Angra dos Reis 2	II	101	RJ	498+000	S
16	Angra dos Reis 3	I	101	RJ	524+500	N
17	Paraty 1	II	101	RJ	550+900	S
18	Paraty 2	I	101	RJ	575+400	N
19	Ubatuba 1	II	101	SP	5+500	S
20	Ubatuba 2	I	101	SP	29+250	N
21	Itaguaí	I	101	RJ	381+700	S

Tabela 7: Bases de Serviços Operacionais (Fonte: PER)

A tabela a seguir apresenta o quantitativo de recursos operacionais previstos no projeto do sistema rodoviário em tela:

Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	22
Ambulâncias do tipo D	17
Guinchos Pesados	16
Guinchos Leves	29
Inspeção de Trânsito (caminhonete 4 x 4)	23
Caminhões pipa	5
Caminhões para a Apreensão de Animais	5

Tabela 8: Quantitativo de recursos operacionais (Fonte: PER)

Em conformidade com o Art. 9º, da Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, que dispõe sobre os meios de Participação e Controle Social, a proposta de realização de audiência pública, a Procuradoria Federal junto à ANTT foi inicialmente consultada, conforme PARECER n. 01515/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 2266435).

Art. 9º. As propostas de realização de Audiência Pública serão submetidas à Diretoria Colegiada para aprovação.

§ 1º A Unidade Organizacional que propuser a realização de Audiência Pública dará conhecimento da proposta à Procuradoria-geral antes do encaminhamento à Diretoria Colegiada;

§ 2º A Procuradoria-Geral poderá requerer vista do processo em até cinco dias contados do recebimento da comunicação de que trata o § 1º deste artigo e, se julgar necessário, emitir seu parecer sobre a matéria.

§ 3º Decorrido o prazo de que trata o § 2º deste artigo e sem requerimento da Procuradoria-Geral, o processo será encaminhado para deliberação da Diretoria Colegiada.

§ 4º No caso de iniciativa de anteprojeto de lei, a Audiência Pública ocorrerá após prévia comunicação à Casa Civil da Presidência da República.

E ainda, em conformidade com o artigo 26, § 6º, da Resolução nº 5.907, de 8 de setembro de 2020, que altera a Resolução nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, o processo em tela foi submetido à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise e manifestação, conforme Despacho SUCON (SEI 4171328).

A Procuradoria Federal emitiu o PARECER n. 00448/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 4272548) concluindo pela “possibilidade de aprovação do Relatório da Audiência Pública nº 018/2019 e pela submissão do Plano de Outorgas ao Ministério da Infraestrutura, acompanhado das minutas de edital, de contrato de concessão e seus anexos e do Programa de Exploração da Rodovia, desde que atendidas as recomendações traçadas nos parágrafos 29, 36, 41, 42, 43, 47, 59, 61, 65, 66, 68, 71, 73, 76 e 77 e ponderadas pela área técnica da Agência as sugestões objeto dos parágrafos 25, 33, 34, 35, 49, 51, 53 e 70”.

A Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON atendeu as recomendações propostas pela Procuradoria-Geral, alterando a redação das minutas de Edital e Contrato, detalhas a seguir:

- Quanto à **prorrogação e extensão de prazo contratual**, a Procuradoria sugeriu que a subcláusula 3.2 da minuta de contrato fosse desmembrada;
- Em relação às **obras supervenientes do Poder Concedente** a Procuradoria entendeu acerca da necessidade de estabelecer claramente no contrato, o que é *vício construtivo* e o que seria considerado *defeito*, especialmente para diferenciar dos *vícios ocultos*. Deste modo, as subcláusulas 8.7.7 e 21.1.24 da minuta de contrato foram alteradas;
- Considerando ainda a necessidade de disciplinar a hipótese de constatação de vícios ocultos, a subcláusula 21.1.23 da minuta de contrato foi alterada para maior entendimento e clareza dos interessados no certame;
- Tratando-se do Edital, a Procuradoria-Geral sugeriu alteração na redação da cláusula 9.2, acerca das **Declarações, Da fé pública**, relacionadas às informações necessárias obtidas pela concessionária interessada no certame, para o devido cumprimento das obrigações que vier a assumir;
- Quanto à **revisão quinquenal**, a Procuradoria entende que as cláusulas 18.9.1 e 18.10.2 da minuta de contrato deveriam ser alteradas de forma apresentar maior clareza e distinção em relação à revisão. O objetivo da revisão quinquenal foi de reunir os pedidos de reequilíbrio que seriam formulados a qualquer tempo pela concessionária em períodos de cinco anos. Desta feita, a revisão permanece como “extraordinária”, sendo a inovação apenas na periodicidade de análise;
- Em relação ao **Relator Independente** foi sugerido ajuste na definição, o que foi atendido, sendo também adequada a redação da subcláusula 15.10 da minuta de contrato. E ainda, foi estabelecido na cláusula 20.2 do contrato a penalidade para a hipótese de a concessionária deixar de apresentar a certificação de suas ações por meio do relator independente;
- Acerca da **alocação de riscos**, as cláusulas 21.1 e subcláusulas 21.1.15, 21.1.20 e 21.1.32 tiveram o texto alterado, seguindo as sugestões de ajustes e inclusões apresentadas no Parecer;
- Quanto aos **riscos do Poder Concedente**, as cláusulas 21.3 e 21.4 da minuta de contrato foram alteradas;

- A minuta de contrato apresentou, na subcláusula 25.1.1 a **hipótese de encampação**, sendo o texto alterado, suprimindo-se o texto acerca de que o montante ali apurado não se enquadra no conceito de lucros cessantes;
- O **Anexo 9** da minuta de contrato apresenta o **Acordo Tripartite**, sendo suprimido o item 6.1;
- No parágrafo 25 do Parecer, a Procuradoria destaca a minuta de edital, mencionando a clareza quanto às regras do certame. Porém, faz um apontamento quanto ao pagamento de valor de outorga, o que esta área técnica considerou relevante, retirando o termo “fixo” do valor de outorga;
- Com relação ao reequilíbrio contratual acerca dos projetos de obras, a Procuradoria sugeriu que fosse contemplado na minuta do contrato, tendo em vista as discussões já realizadas acerca do tema. Deste modo, após análise técnica, entende-se adequado incluir a cláusula 8.5.4 (i);
- Tratando-se do **contorno alternativo**, as subcláusulas 8.6.3 e 8.6.4 foram alteradas;
- A cláusula 10.3 da minuta de contrato destaca a **garantia de execução**, sendo a redação alterada conforme sugerido pela Procuradoria;
- Quanto aos **direitos e obrigações dos usuários**, a Procuradoria recomendou uma nova redação da cláusula 13.1 da minuta de contrato; e
- A cláusulas 14.3, que trata do **acesso a dados da concessionária**, e a subcláusula 21.2, **alocação de riscos ao poder concedente**, tiveram a redação alterada em conformidade com as sugestões apresentadas pela Procuradoria.

Desta forma, as sugestões apresentadas pela Procuradoria foram avaliadas e incorporadas conforme constam das novas minutas de Edital, Contrato e Anexos (SEI4315764), acostados aos autos.

Por fim, destaca-se que foram realizados pela SUCON aperfeiçoamentos redacionais nas novas minutas de Edital, Contrato e Anexos (SEI4315764), conforme as discussões mantidas recentemente com o Tribunal de Contas da União (TCU) no âmbito do projeto da BR-153/080/414/TO/GO, além de terem sido atualizadas as minutas do Programa de Exploração da Rodovia (SEI4312807) e do Plano de Outorga (SEI4315778) diante de possibilidades de aprimoramento identificadas pela Superintendência.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando as instruções técnicas e jurídicas constantes dos autos, **VOTO** por aprovar o Relatório da Audiência Pública nº 018/2019 realizada, no período de 19 de setembro de 2019 a 07 de fevereiro de 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 para concessão da rodovia BR-116/RJ, entre o entroncamento com a BR-465 no município de Seropédica (km 214,7), e a divisa RJ/SP (km 339,6); BR-116/SP, entre a divisa RJ/SP (km 0) e o entroncamento com a BR-381/SP-015, Marginal Tietê (km 230,6); BR-101/RJ, entre o entroncamento com a BR-465, no município do Rio de Janeiro (Campo Grande) (km 380,8), e a divisa RJ/SP (km 599); e BR-101/SP – entre a divisa RJ/SP (km 0) e Praia Grande, Ubatuba (km 52,1).

À **Secretaria Geral**, para prosseguimento

Brasília, 26 de outubro de 2020.

EDUARDO JOSÉ MARRA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO JOSE MARRA, Diretor**, em 27/10/2020, às 17:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 4320784 e o código CRC **EB6905C4**.

Referência: Processo nº 50500.415700/2019-51

SEI nº 4320784

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

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