



DTRod

Curso sobre Concessões de Rodovias Federais



Outubro / 2020

DTRod

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA

Aula 1: História das concessões de rodovias e etapas da estruturação dos contratos

1. O surgimento das concessões de rodovias no Brasil
2. Concessões de rodovias no mundo
3. Por que conceder?
4. Legislação aplicável
5. As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida no processo



1

O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

DTRod



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA





O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

- Inicialmente no Brasil, só tinha a prestação direta das diversas atividades públicas (incluindo serviço público e investimentos em infraestrutura)
- A partir dos anos 20, processo de descentralização administrativa, com a criação de autarquias exercendo funções de índole administrativa, industrial ou comercial
- Várias experiências exitosas de concessões a favor de pessoas privadas (nacionais ou estrangeiras)
- Na época, a ausência de investimentos públicos e de riscos na exploração industrial era considerada pelo Estado como a grande vantagem do regime de concessão
 - *Lógica sensivelmente alterada pela inclusão nos contratos de cláusula de garantia de juros e pela aplicação da teoria da imprevisão*



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

- Tais inclusões fizeram com que a associação financeira entre o Estado e o setor privado tornou-se lesiva ao Poder Público
- Evolução para uma descentralização técnica (transferência ao privado somente da execução do serviço público), passando pela criação de sociedades de economia mista e de empresas públicas
 - *Perdeu-se a grande vantagem da concessão (prestação de serviço público sem necessidade de investimentos pelo Estado)*
- Na 2ª metade do século XX, presença estatal quase exclusiva no setor de infraestrutura
- Ressurgimento das concessões a partir dos anos 80, com a decisão política de reforma do Estado e o esgotamento do modelo público de financiamento das múltiplas funções assumidas pelo Estado



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

- A volta das concessões em sua forma originária correspondeu, portanto, na época, à carência de recursos públicos, déficit de infraestrutura e intenção de atrair o capital privado para investimento em serviços públicos e execução de obras públicas
- Para rodovias, a concessão foi também a alternativa encontrada pelo Estado para enfrentar a ausência de recursos financeiros para manutenção, ampliação e construção de vias, principalmente ao considerar a opção feita no passado de uma tendência rodoviarista no Brasil (Plano Geral de Viação Nacional ou PNV, 1934)



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

- Longo histórico de tentativa de financiamento da infraestrutura rodoviária no Brasil, oriundo de recursos públicos
 - *Fundo Rodoviário Nacional, 1945, dando início ao planejamento e financiamento do setor rodoviário brasileiro*
 - *Taxa Rodoviária Única, 1969, tendo como fato gerador a propriedade de veículos automotores*
 - *Fundo Especial de Conservação e Segurança no Trânsito, 1969*
 - *Fundo Nacional de Desenvolvimento, 1974, para o qual foram gradativamente transferidos recursos federais que compunham o FRN*
 - *Selo-pedágio, 1988*
 - *Taxa de Conservação Rodoviária, 1990*



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

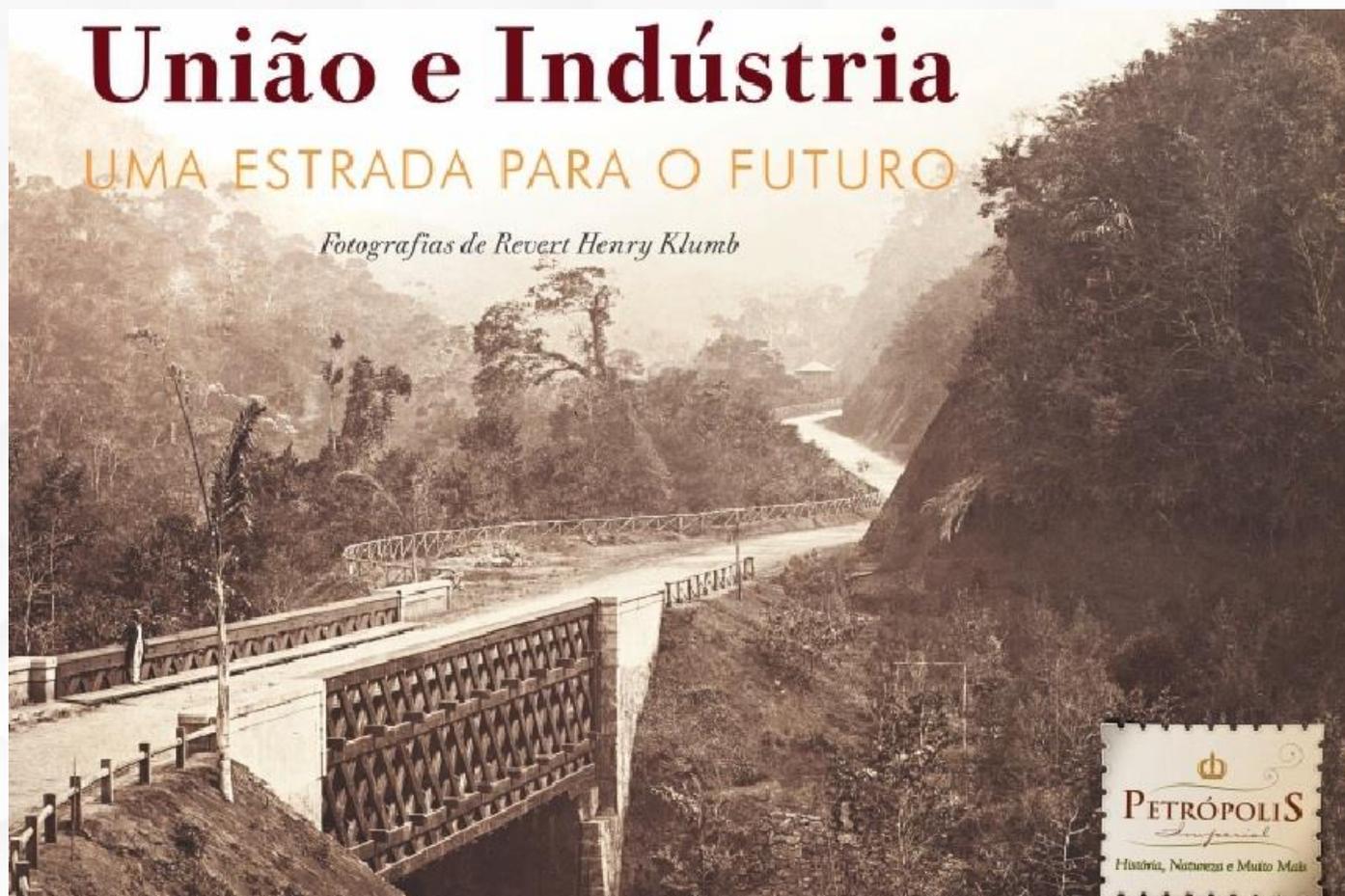


Contrariando o já exposto, já houve uma concessão de rodovia no Brasil

- *Estrada de Rodagem União e Indústria, ligando a cidade de Petrópolis (RJ) a Juiz de Fora (MG)*
- *1ª rodovia macadamizada da América Latina, com extensão de 144 km, inaugurada em 23 de junho de 1861 por Dom Pedro II*
- *Projeto iniciado em 1854 quando o Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage recebeu a concessão por 50 anos para a construção de custeio de uma rota que, partindo de Petrópolis, se dirigesse à margem do Rio Paraíba*
- *Mariano Procópio criou então a Companhia União e Indústria, que deu nome à estrada e cujo lucro provinha do pedágio por mercadoria cobrado dos usuários da rota*
- *Substituída depois pela BR-3 e em seguida pela BR-040 (hoje, ~ CONCERT)*
- ***Apenas um ano após sua inauguração, os trilhos da estrada de ferro chegaram a Três Rios, iniciando a decadência da Estrada***



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil



Fonte: <https://images.app.goo.gl/3Pmq511Ua5jir2Ur5>



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

- O Decreto nº 94.002 autorizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1987 a contratar, mediante concessão, a construção, conservação e exploração de rodovias

Art. 4º O contrato de concessão (...) deverá estabelecer bases e critérios objetivos para a fixação e o reajustamento das tarifas, decorrentes da cobrança de pedágio, com o objetivo de:

I - garantir a justa remuneração do capital investido na construção das rodovias e obras rodoviárias federais;

II - permitir o melhoramento e expansão dos equipamentos vinculados à obra explorada;

III - assegurar o equilíbrio econômico-financeiro das relações jurídico-contratuais pertinentes ao objeto da concessão.

Parágrafo único. O capital investido pela empresa concessionária será remunerado:

I - pela arrecadação do valor do pedágio auferido da rodovia federal, objeto da concessão; e

II - pela renda proveniente da exploração de áreas ou zonas de serviço e de lazer ou repouso, existentes na rodovia federal objeto da concessão



O surgimento das concessões de rodovias no Brasil

- A Portaria nº 010, do Ministério dos Transportes, criou em 1993 um Grupo de Trabalho para implementar o Programa de Concessões de Rodovias Federais – PROCROFE
- Instituído por meio da Portaria MT nº 246 de 1994, tendo sido o programa voltado para atender a política pública de desoneração do Estado através de concessão de ativos à iniciativa privada onde, inicialmente, foram concedidos alguns trechos e, posteriormente, todas as etapas de concessão de rodovias federais realizadas pelo Governo Federal
- Assinado em 1995 o 1º contrato de concessão, da concessão da Rio-Petrópolis-Juiz de Fora, com o DNER; da Linha Amarela, com a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, e da Linha Azul, com o Governo de Santa Catarina, unindo várias regiões de Florianópolis
- Ainda podem ser citados: rodovia Presidente Dutra (Rio-São Paulo), ponte Rio-Niterói e rodovia Rio-Teresópolis-Além Paraíba e Osório-Porto Alegre em 1997, representando a transferência de 856,4 km de estradas à iniciativa privada na modalidade recuperar, operar e transferir (ROT)
- Após a denúncia de alguns convênios de delegação por parte do governo do RS, foi incorporado às concessões federais um trecho de 623,8 km do polo rodoviário de Pelotas, concedido pelo estado do RS à iniciativa privada em julho de 1998

⇒ **1ª Etapa do PROCROFE**

2

Concessões de rodovias no mundo

DTRod



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA





Concessões de rodovias no mundo

- São inúmeros os casos no mundo de cobrança de pedágio na forma de postos de registros em épocas remotas, inicialmente para transeuntes (do latim *pes/pedis*)
 - *No século XVII na Inglaterra:*
 - ❖ *Instituição dos “turnpikes” por atos individuais do Parlamento, para cobrar pedágio nas principais estradas do País, com “curadores” locais*
 - ❖ *Tinham legitimidade para cobrar pedágio a cada 20 milhas dos usuários*
 - ❖ *O dinheiro garantido era utilizado para melhorar a drenagem, além de ampliar a largura e manter a superfície de rolamento*
 - ❖ *Cada curador tinha o prazo de 21 anos para cobrar tarifas e administrar o trecho – prazo, que, na maioria das vezes, era ampliado*
 - ❖ *Auge em 1830, com cerca de 48.000 km cobertos por pedágios entre o País de Gales e a Inglaterra*
 - ❖ *Sem dúvida um dos grandes suportes da Revolução Industrial*
 - *A 1ª estrada com pedágio na América foi implantada na Virginia, Estados Unidos, em 1785*
- Existe rodovias pedagiadas no mundo inteiro (continente americano, Europa, Ásia, Oceania, África do Sul)



Concessões de rodovias no mundo

- No Brasil, são cerca de 25.000 km de rodovias pedagiadas
 - 10.134 km em 21 concessões com a ANTT
 - 9.800 km em 20 concessões com a ARTESP
 - 2.502 km em 6 concessões no Paraná
 - 2 concessões em MG
 - 2 concessões na BA + 1 PPP
 - 2 concessões no ES
 - 2 concessões em PE
 - 3 concessões no RJ
 - 900 km de concessões no RS (EGR)
 - 5 concessões no MT
 - 1 concessão no MS
- Perspectiva de expansão
 - 10.000 a 15.000 km no âmbito federal
 - Outras concessões em SP
 - Programas de concessões no RS e em MG



Concessões de rodovias no mundo

Quilômetros de rodovias concedidos por ano

	Federal	SP	PR	RS	outros	total
1994	0	0	0	0	17	17
1995	748	0	0	0	0	748
1996	0	0	0	0	57	57
1997	0	0	2.502	121	10	2.633
1998	623	2.140	0	457	87	3.307
1999	0	0	0	0	0	0
2000	0	1.188	0	0	217	1.405
2001	0	0	0	0	140	140
2002	0	0	0	0	0	0
2003	0	0	0	0	0	0
2004	0	0	0	0	0	0
2005	0	0	0	0	0	0
2006	0	0	0	0	0	0
2007	0	0	0	0	371,4	371
2008	2.659	129	0	0	0	2.787
2009	681	1.718	0	0	0	2.399
2010	0	0	0	0	128	128
2011	0	0	0	0	44	44
2012	0	0	0	0	0	0
2013	912	0	0	0	0	912
2014	3.835	119	0	0	0	3.954
2015	0	0	0	0	0	0
2016	0	0	0	0	0	0
2017	0	1.290	0	0	0	1.290
2018	473	0	0	0	1.257	1.730

Fonte: ABCR

Fonte: <https://static.poder360.com.br/2019/06/concessao-rodovias-2.pdf>



Concessões de rodovias no mundo

Rodovias pavimentadas concedidas à iniciativa privada (dados de 2015)

país	malha pavimentada (km)	malha concedida (km)	% concedido	
 Brasil	210.618	18.992	9,2%	
 China	4.240.000	150.000	3,6%	
 Portugal	79.513	1.783	2,2%	
 Alemanha	644.258	12.812	2,0%	
 Itália	492.149	5.689	1,1%	
 Espanha	666.519	3.404	0,5%	
 Estados Unidos	6.493.355	8.430	0,1%	
 França	1.040.173	8.887	0,1%	
 Grã-Bretanha	419.596	42	0,0%	
 Suécia	220.862	16	0,0%	

Fontes: CNT/Ipea/ABCR/International Road Federation



Concessões de rodovias no mundo

- Estudo realizado pelo IPEA e a CNI em 2018 sobre modelos de concessão de rodovias no Brasil e em outros países
 - *No México*
 - ❖ *1ª etapa (1988-1997), sendo 52 concessões (29 para o setor privado, 19 para governos estaduais, 4 para instituições financeiras do setor público), totalizando 5.316 km*
 - ❖ *A concessão adjudicada requeria do concessionário a alocação de recursos na construção, exploração, operação, conservação e manutenção de rodovias*
 - ❖ *Critério decisivo para a seleção do vencedor dos certames: o menor prazo contratual para recuperar os investimentos realizados*
 - ❖ *O contrato previa que, em caso da impossibilidade de recuperação, por parte da empresa, dos recursos alocados em investimento e custeio no trecho rodoviário, o governo federal estava autorizado a estender o prazo da concessão até o máximo estipulado em lei (30 anos)*



Concessões de rodovias no mundo

➤ No México

- ❖ *Na prática, essa primeira etapa do programa de concessão de rodovias enfrentou graves problemas, que comprometeram sua execução*
 - ✓ *Dificuldades originadas por cláusulas contratuais inapropriadamente estipuladas*
 - ✓ *Consequência da grave crise econômica que se instalou no México em fins de 1994*
 - ✓ *O principal problema foi originado pelas propostas inadequadas apresentadas pelos licitantes quanto aos prazos contratuais requeridos para recuperação dos recursos alocados nas concessões, em larga medida muito exíguos*
- ❖ *Por consequência, a implantação do programa exigiu adaptações na sua engenharia financeira, que passou a demandar recursos dos governos federal e estaduais, mas as dificuldades continuaram*
- ❖ *A crise econômica também afetou a demanda e a capacidade de pagamento de pedágio pelos usuários*
- ❖ *Dado o agravamento das dificuldades na execução dos contratos, em 1997, o governo federal decidiu encerrar – resgatar – antecipadamente as concessões outorgadas, retomando o direito de operar, manter e explorar rodovias*
- ❖ *O governo reconheceu, no entanto, o direito, por parte dos concessionários, à indenização resultante das privações impostas*
- ❖ *Foram extintas 23 concessões outorgadas*



Concessões de rodovias no mundo

➤ No México

- ❖ *No cálculo do montante das indenizações considerou-se o saldo dos créditos bancários contratados por cada concessionária, assim como os passivos registrados nas contas a pagar com fornecedores*
- ❖ ***Em nenhum caso se reconheceu que aos concessionários eram devidas compensações pelo capital investido***
- ❖ *Ao assumir a operação das concessões e manter os procedimentos de cobrança de tarifas de pedágio, o Governo Federal passou, portanto, a auferir receitas*

- ❖ *Em 2003, o governo mexicano apresentou um novo programa visando modernizar e construir autoestradas, por meio da atração do investidor privado*
- ❖ *Principal alteração do modelo: passagem para um modelo de Parceria Público-Privada (PPP) em detrimento de uma concessão simples, baseada na ideia de que os trechos a serem concedidos não seriam rentáveis por si só, necessitando, então, de recursos públicos e privados, em proporções que variam de acordo com as especificidades do projeto*
- ❖ *Em janeiro de 2012, expediu-se a Lei de Associações Público-Privadas (LAPP) com o objetivo de refinar e facilitar esse tipo de contrato*



Concessões de rodovias no mundo

➤ No México

- ❖ *A firma ganhadora da licitação passou a ser aquela que, cumprindo os prerequisites estabelecidos nas bases gerais do certame, demanda o menor aporte de recursos do Governo*
- ❖ *Definiu-se, no âmbito da LAPP, o limite legal de 40 anos para a duração dos contratos, incluindo eventuais prorrogações*
- ❖ *O Programa de Investimentos em Infraestrutura de Transporte e Comunicações 2013-2018, que previa a modernização e a construção de mais de 5.000 km de rodovias, foi posto em prática já sob o novo modelo*
- ❖ *O órgão responsável pela estruturação e avaliação dos projetos, bem como pela licitação em si, é a Secretaria de Comunicações e Transportes (SCT), sendo a metodologia utilizada para avaliação das propostas de PPP a de value for money*
- ❖ *Já a regulação e a imposição de medidas corretivas pertinentes, em caso de desvios da concessionária em relação ao estabelecido em contrato, são responsabilidade do MOP*
- ❖ *Foram introduzidas, ao longo dos anos, novas medidas de proteção para reduzir o risco do setor privado (garantia de receita mínima concedida pelo Governo às concessionárias com o objetivo de viabilizar o pagamento da dívida bancária assumida por estas; possibilidade de remuneração por disponibilidade da infraestrutura)*



Concessões de rodovias no mundo

➤ No Chile

❖ 1ª etapa (1992-1994)

- ✓ *Considerada uma fase experimental, cujo foco foi a concessão de vias em operação, visando melhoramentos e aumento de capacidade. Foram 2 projetos que não envolveram montantes significativos de recursos, buscando principalmente testar o mercado e adquirir experiência em processos licitatórios*
- ✓ *Caracterizada por um mecanismo complexo para a seleção do vencedor do certame (6 a 7 variáveis), o que faz com que os licitantes optaram por realizar seus cálculos baseados nos critérios de tarifa máxima e prazo mais alongado*
- ✓ *Critério de maior outorga*
- ✓ *As tarifas ficaram elevadas, afetando a demanda e, portanto, a rentabilidade dos empreendimentos*

❖ 2ª etapa (1995-1996)

- ✓ *Foram incorporados aperfeiçoamentos aos mecanismos de licitação, variando de projeto a projeto (3), usando: menor tarifa, maior outorga, prazo de concessão, menor contraprestação por parte do Poder Concedente*
- ✓ *Consideração do mecanismo de receita mínima garantida (RMG): compartilhamento do risco de demanda*
- ✓ *Contraprestação do Poder Concedente quando se tratava de projetos com baixo retorno financeiro*



Concessões de rodovias no mundo

➤ No Chile

❖ 3ª etapa (1996-1998)

- ✓ *Caracterizada por abarcar um maior número de projetos, incluindo importantes obras de ampliação e melhoramento de infraestrutura viária*
- ✓ *Para evitar uma atuação monopolística dos grupos, oito trechos menores, com extensões variando entre 136 e 226 km (na Ruta 5)*
- ✓ *Critérios para o certame: valor da tarifa, prazo da concessão e maior outorga*
- ✓ *Subsídio cruzado entre trechos de maior e de menor rentabilidade (pela outorga)*
- ✓ *A crise asiática afetou as concessionárias e o Poder Concedente reconheceu isso como fato superveniente*
- ✓ *Criação de um instrumento financeiro, denominado mecanismo de distribuição de receitas (MDR), permitindo que as concessionárias reestruturassem o financiamento do projeto mas com a contrapartida que o MOP cobraria das empresas uma porcentagem das receitas totais garantidas (RTG), paga mediante a execução de novas obras no mesmo empreendimento*



Concessões de rodovias no mundo

➤ No Chile

❖ 4ª etapa (1998-)

- ✓ *Se concentrou em 10 projetos de transportes urbanos, destacadamente em Santiago*
- ✓ *Experiência do mecanismo de cobertura cambial (MCC), que funcionou no país de 2000 a 2005*
- ✓ *Uso do modelo de leilão por Menor Valor Presente de Receitas de Pedágio (MPVR), com um prazo de concessão variável de acordo com a realização da receita, podendo se estender caso a arrecadação, ou seja, o tráfego, seja abaixo do esperado, ou reduzir, caso contrário*
 - *o risco de demanda é transferido para o poder concedente, diminuindo a necessidade de garantias financeiras*
 - *o usuário potencialmente se beneficia de uma redução no valor da tarifa de pedágio, antes do prazo final previsto, caso a demanda supere as expectativas apresentadas pela concessionária e leve a uma relicitação*
 - *reduz a probabilidade de renegociações de contrato, na medida em que possíveis perturbações no equilíbrio econômico-financeiro são incorporadas ao modelo ou ajustadas via prazo*
- ✓ *Caso de sucesso para o Free Flow*

3

Porque conceder ?

DTRod



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA





Por que conceder?

Concessão

Contrato administrativo pelo qual a Administração confere ao particular a execução remunerada de serviço público, de obra pública, ou de serviço de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ou lhe cede o uso de bem público, para que o explore pelo prazo nas condições regulamentares e contratuais.

Maria Sylvia Zanella Di Pietro



Por que conceder?

- A oferta eficiente de serviços públicos de infraestrutura é um dos aspectos mais importantes das políticas de desenvolvimento econômico e social
- A competente prestação desses serviços condiciona significativamente a produtividade e a competitividade do sistema econômico e, ao mesmo tempo, melhora o bem-estar social
- Portanto, uma adequada disponibilidade de infraestrutura e de seus serviços correlatos é condição indispensável para que um país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva
- Os investimentos em infraestrutura elevam a competitividade sistêmica da economia, melhorando as condições de transportes, de comunicação e de fornecimento de energia. Além disso, essas inversões promovem efeitos multiplicadores e dinamizadores nos demais setores, induzindo outros investimentos
- A infraestrutura básica de uma economia deveria ser a priori provida pelo Estado, como no caso de rodovias, ferrovias, portos, sistemas de água e esgoto, telecomunicações e energia elétrica, entre outros



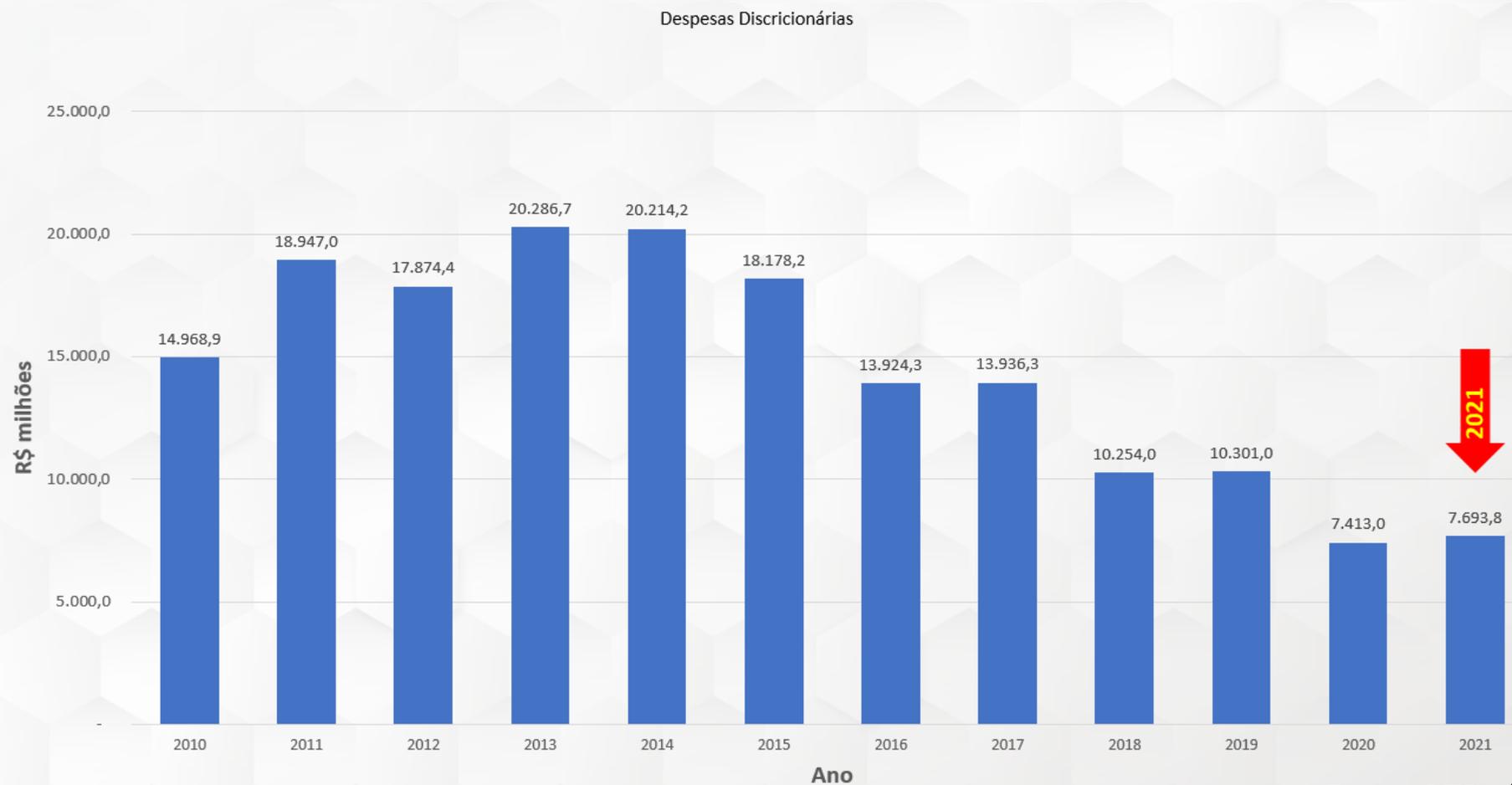
Por que conceder?

- Obviamente, a provisão desses setores depende da disponibilidade de recursos do poder público, bem como da eficiência administrativa do mesmo, o que tem levado, nas últimas três décadas, a uma participação cada vez maior da iniciativa privada nesses setores, seja por meio de privatizações, concessões ou PPPs
- O desenvolvimento e a expansão dos serviços de infraestrutura, essenciais para o crescimento econômico de um país, têm-se mostrado complexos e envolvem uma variedade de desafios em muitos países
- Trata-se de projetos de grande porte, que demandam investimentos significativos e longo prazo de maturação, realizados sob incerteza e gerando externalidades, para os quais se encontram dificuldades de financiamento de ativos e implantação de serviços de infraestrutura
- No âmbito do setor público, há uma restrição fiscal que afeta a maior parte dos países, que se defrontam com pesadas dívidas e elevado deficit fiscal
- Conseqüentemente, a tendência mundial direciona-se para a privatização do financiamento – e da operação – de projetos de infraestrutura. As diversas formas de integração entre os setores público e privado têm sido apontadas como uma possibilidade para responder à necessidade de ampliar o investimento em infraestrutura



Por que conceder?

- Série Histórica PLOA MINFRA



Fonte: DTRod

Obs.: foram incorporados valores de Unidades que à época não faziam parte do MINFRA (FUNSET, FNAC, Portos)



Por que conceder?

- Em 2020, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) tinha uma previsão, para o modo rodoviário de
 - Malha federal pavimentada de 55.000 km (considerada como sendo de Pista Simples para o exercício)
 - Total de R\$ 6,8 bilhões distribuídos em 124 ações orçamentárias e segmentados pelo tipo de intervenção: manutenção, construção, adequação, operações, dos quais
 - ✓ R\$ 4,1 bilhões em manutenção
 - ✓ R\$ 1,6 bilhão em adequação
 - ✓ R\$ 1,0 bilhão em construção
 - ✓ R\$ 0,1 bilhão em operação
- Só para a manutenção, se comparar com o Custo Médio Gerencial do DNIT (versão de novembro de 2016, ajustada pelo IPCA a preços de março de 2020), precisaria de
 - Considerando a restauração de 10 % da malha (duração de 10 anos): R\$ 7,2 bilhões
 - Considerando a manutenção por CREMA 1 de 60 % da malha: R\$ 5,7 bilhões
 - Considerando a conserva para os 30 % restantes: R\$ 0,9 bilhão

R\$ 13,8 bilhões

4

Legislação aplicável

DTRod



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA





Legislação aplicável

- Ideia culturalmente aceita de que os bens públicos – principalmente os de uso comum do povo – devem ser utilizados gratuitamente
- Em consonância, na época, com a ideia do *Estado forte, que tudo prevê e provê*
- Este modelo se mostrou ineficiente, tendo sido substituído pelo modelo vigente, onde o *Estado moderno é o Estado modesto, que reduz a sua atuação em determinados setores para fortalecê-la em outros, substituindo a prestação dos serviços pela fiscalização dos mesmos*
- Mesmo cenário com as rodovias
 - Estado forte responsável pela construção e operação de mais de 55.000 km de rodovias
 - Fomento por meio do FRN (comparado um determinado momento ao próprio OGU)
 - Após a extinção do FRN, para manter um patrimônio no qual transita cerca de 60 % do PIB brasileiro, a opção foi o chamamento da iniciativa privada



Legislação aplicável

- A CF de 1988 autorizou claramente a cobrança de pedágio

Art. 150. *Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:*

(...)

V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo poder público;

- Ainda consagrou o novo modelo do Estado brasileiro

Art. 175. *Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.*

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.



Legislação aplicável

- A regulamentação do art. 175 da CF foi feita através da Lei nº 8.987/1995, chamada de Lei das Concessões, que estabelece as normas gerais sobre a prestação de serviços públicos sob regime de concessão ou permissão

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 5º O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo.

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

(...)

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

(...)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.



Legislação aplicável

(...)

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

(...)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão;

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII;

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital;

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica;

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas.

(...)



Legislação aplicável

- Não se pode deixar de citar a Lei nº 8.666/1993, chamada Lei das Licitações, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências

CF, Art. 37: A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

- Utilizada por exemplo para alguns aspectos do certame licitatório e de garantias (proposta e contratual)
- É subsidiária à Lei nº 8.987/1995



Legislação aplicável

- A Lei nº 8.987/1995 ainda foi complementada pela Lei nº 9.074/1995, que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências

(...)

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

(...)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

- Cabe citar a Lei nº 9.277/1996, chamada de Lei das Delegações, que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais
 - Implementação da descentralização da administração das rodovias federais para o nível, principalmente, dos Estados, visando à execução do modelo federal em determinados trechos de rodovias de peculiar interesse regional
 - Casos os mais emblemáticos: concessões do Rio Grande do Sul e do Paraná
 - Outros trechos não concedidos (MG, PE, MS, AM)
 - Cabe comentar que a citada Lei das Delegações funciona para U ⇔ E, M e DF



Legislação aplicável

- Lei nº 9.491/1997, que estabeleceu novas regras para o Programa Nacional de Desestatização (PND) atribuindo ao Conselho Nacional de Desestatização (CND) competência para aprovar a modalidade operacional do procedimento licitatório e do contrato de concessão rodoviária

Art. 1º O Programa Nacional de Desestatização – PND tem como objetivos fundamentais:

I - reordenar a posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público;

II - contribuir para a reestruturação econômica do setor público, especialmente através da melhoria do perfil e da redução da dívida pública líquida;

III - permitir a retomada de investimentos nas empresas e atividades que vierem a ser transferidas à iniciativa privada;

IV - contribuir para a reestruturação econômica do setor privado, especialmente para a modernização da infra-estrutura e do parque industrial do País, ampliando sua competitividade e reforçando a capacidade empresarial nos diversos setores da economia, inclusive através da concessão de crédito;

V - permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;

VI - contribuir para o fortalecimento do mercado de capitais, através do acréscimo da oferta de valores mobiliários e da democratização da propriedade do capital das empresas que integrem o Programa.

- Decreto nº 2.444/1997, que dispõe sobre a inclusão, no PND, das rodovias federais que menciona, e dá outras providências



Legislação aplicável

- Lei nº 10.233/2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o DNIT, e dá outras providências
 - Na regulação do transporte terrestre, cabe à ANTT a responsabilidade pelo controle e a fiscalização dos contratos relativos ao transporte rodoviário internacional e interestadual de passageiros bem como à exploração da infraestrutura rodoviária e ferroviária
 - Sucedeu ao DNER que, no período de 1995 a 2001, exerceu o papel regulatório das concessões rodoviárias que projetou, licitou, contratou e fiscalizou
- Lei nº 11.079/2004, que instituiu normas gerais para licitação e contratação de PPP no âmbito da administração pública, criando uma nova estrutura contratual de configuração mista – capital público e privado – para o funcionamento de projetos voltados à implementação de novas concessões no âmbito da infraestrutura viária do país
 - Não teve, até hoje, PPP na área de concessão de rodovia federal



Legislação aplicável

- Lei nº 12.743/2012, que cria a Empresa de Planejamento e Logística S. A. (EPL)
 - Criada inicialmente pela Lei nº 12.404/2011 como a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S. A. (ETAV)
 - São objetivos da EPL:
 - Planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias; e
 - Prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroaviário
 - Vinculada inicialmente ao MT, PPI e agora MINFRA
- Decreto nº 8.428/2015, que dispõe sobre o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) a ser observado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública
 - Utilizado pelo Governo Federal nos modos rodoviário e aeroportuário



Legislação aplicável

- Lei nº 13.334/2016, que cria o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI; altera a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e dá outras providências
 - Criado com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização
 - 2 estruturas criadas na Administração Federal: o Conselho do PPI e a Secretaria do PPI
 - São objetivos do PPI:
 - Ampliar as oportunidades de investimento e emprego e estimular o desenvolvimento tecnológico e industrial, em harmonia com as metas de desenvolvimento social e econômico do País;
 - Garantir a expansão com qualidade da infraestrutura pública, com tarifas adequadas aos usuários;
 - Promover ampla e justa competição na celebração das parcerias e na prestação dos serviços;
 - Assegurar a estabilidade e a segurança jurídica dos contratos, com a garantia da mínima intervenção nos negócios e investimentos;
 - Fortalecer o papel regulador do Estado e a autonomia das entidades estatais de regulação.
 - Uma vez que os empreendimentos forem qualificados no PPI, eles serão tratados como prioridade nacional; os órgãos e entidades envolvidos devem atuar para que os processos e atos necessários à estruturação, liberação e execução do projeto ocorram de forma eficiente e econômica
 - O CPPI passou a exercer as funções do órgão gestor de PPPs, do CONIT e do CND



Legislação aplicável

- Decreto nº 10.368/2020, que aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Infraestrutura e remaneja e transforma cargos em comissão e funções de confiança
 - Estrutura regimental do Ministério da Infraestrutura (Anexo I do Decreto)
 - Responsável pela política nacional de transporte e de trânsito
 - 4 modos de transportes: ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário
 - Formulação e avaliação da política nacional de transportes : Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias (SFPP)
 - Proposta, implementação e monitoramento da política nacional de transportes (...) no que diz respeito aos setores rodoviário e ferroviário, e da política nacional de trânsito: Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT)
 - Entidades vinculadas: DNIT, Agências Reguladoras (ANTT, ANTAQ e ANAC), VALEC, INFRAERO, Companhias das Docas (8)



Legislação aplicável

- Demais instrumentos normativos no âmbito do MINFRA
 - Portaria MTPA nº 961/2017, a qual conceitua a política de outorgas e estabelece procedimentos relativos à estruturação de projetos de parceria, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário
 - Portaria MINFRA nº 593/2019, a qual dispõe sobre o ressarcimento pela elaboração e pela análise de estudos técnicos para a estruturação de projetos de parceria para exploração da infraestrutura de transporte rodoviário (...)
 - Portaria MINFRA nº 123/2020, que institui o Planejamento Integrado de Transportes, que contempla os subsistemas federais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, e as ligações viárias e logísticas entre esses subsistemas e desses com os sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios
 - Portaria MINFRA nº 124/2020, que aprova os Regimentos Internos e os Quadros Demonstrativos de Cargos em Comissão e das Funções de Confiança das unidades integrantes da estrutura do Ministério da Infraestrutura

5

As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

DTRod



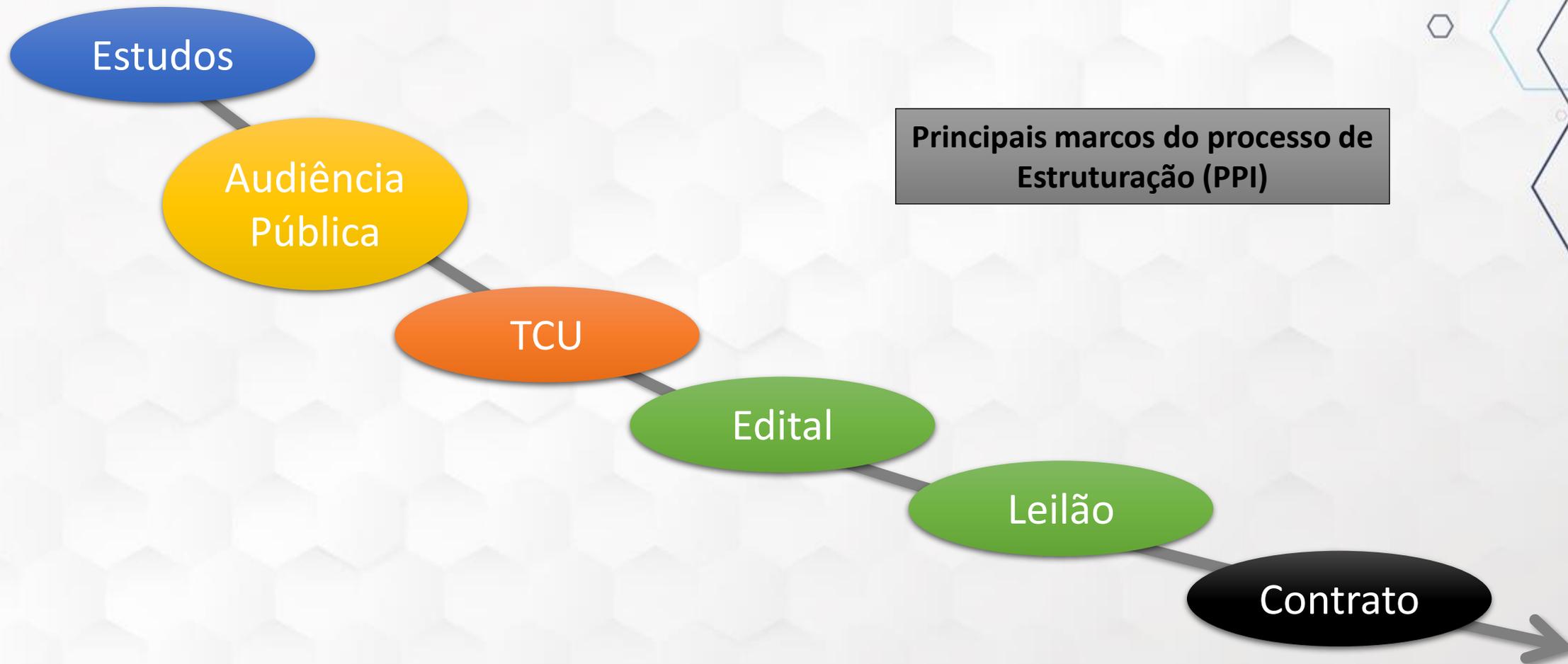
MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida





As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

A opção por conceder uma determinada rodovia pelo MINFRA se baseia em

- ✓ O Plano Nacional de Logística - PNL da EPL (2018) tem como principal objetivo identificar e propor, com base no diagnóstico de infraestrutura de transportes soluções que propiciem condições capazes de
 - *incentivar a redução dos custos*
 - *melhorar o nível de serviço para os usuários*
 - *buscar o equilíbrio da matriz*
 - *aumentar a eficiência dos modos utilizados para a movimentação das cargas e*
 - *diminuir a emissão de poluentes*

As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

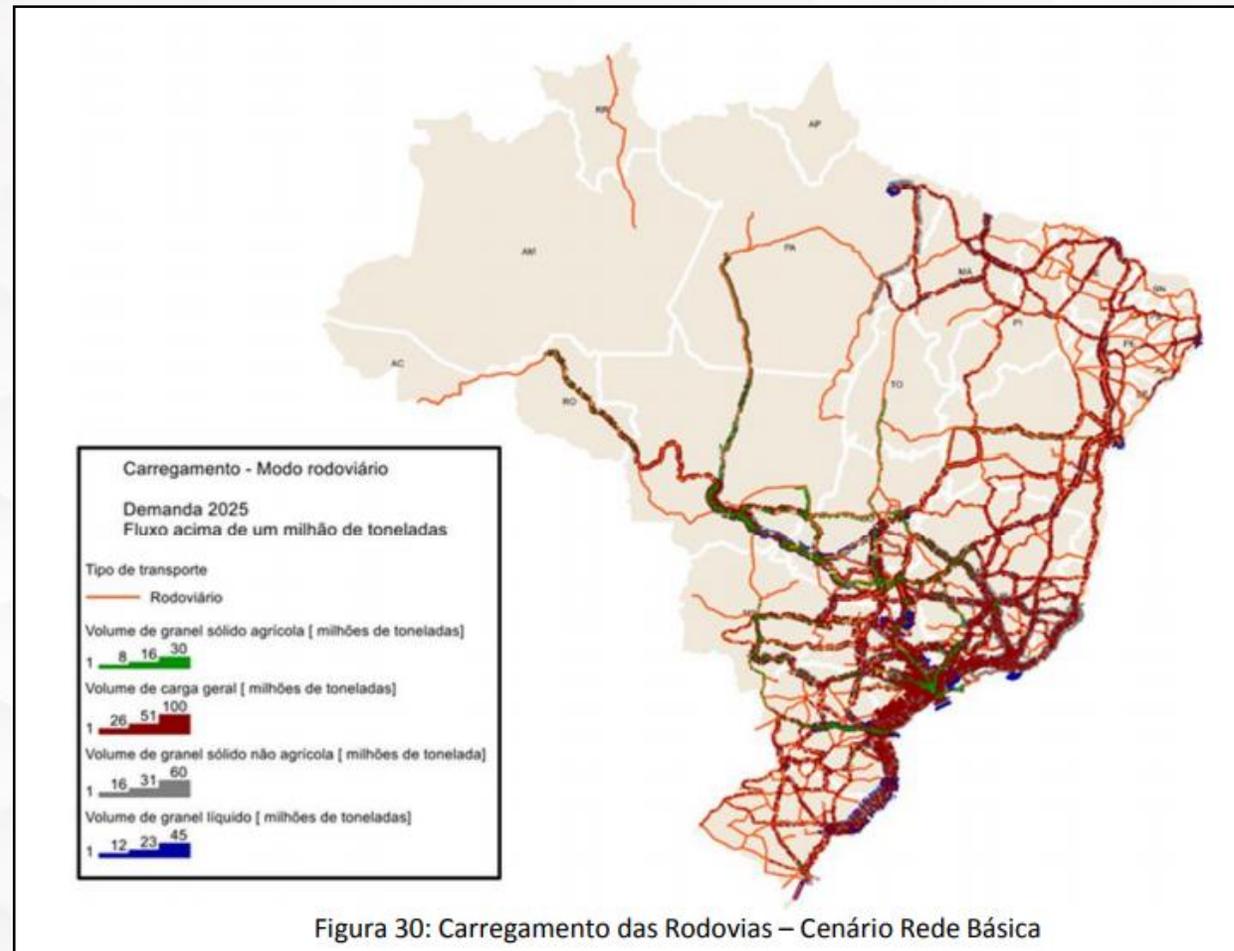


Figura 30: Carregamento das Rodovias – Cenário Rede Básica

Fonte: EPL



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- ✓ O Planejamento Integrado de Transportes do **MINFRA** deverá contemplar o transporte de pessoas e bens e terá por objetivos: contribuir para a competitividade nacional, o bem-estar social, o desenvolvimento regional e a integração nacional
- ✓ O Planejamento Integrado de Transportes terá horizonte de trinta anos e será atualizado a cada ciclo de 4 anos, por meio de um sistema encadeado de planos (...)
 - *O Plano Nacional de Logística será o referencial de planejamento para a identificação de necessidades e oportunidades presentes e futuras de oferta de capacidade dos subsistemas de transporte, recomendando estudos de novas infraestruturas e a melhoria em infraestruturas existentes no âmbito do Planejamento Setorial (SFPP e EPL)*
 - *Planos Setoriais:*
 - *Plano Setorial Terrestre, Planos Setoriais Portuário e Hidroviário, Plano Aeroviário Nacional (SNTT, SNPTA e SAC)*
 - *Farão a conexão entre o Plano Nacional de Logística e as ações do Ministério da Infraestrutura, indicando as iniciativas que deverão ser estudadas em detalhe, seja para execução com recursos públicos ou por meio de parceria com a iniciativa privada*
 - *Deverão contemplar estudo das iniciativas para execução por meio de parceria com a iniciativa privada, denominados Planos Setoriais de Parcerias*
 - *O Plano Geral de Parcerias consolidará os Planos Setoriais de Parcerias, a fim de subsidiar a qualificação de projetos no âmbito do PPI*



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

Estudos

- Após optar por conceder uma determinada rodovia, o **Ministério da Infraestrutura** promove a contratação de estudo para a estruturação do seu projeto, que tem por objetivo o dimensionamento da tarifa de pedágio em conformidade com as obrigações contratuais referentes às obras e serviços necessários, assim como o pagamento de tributos e o lucro do parceiro privado
- Esta contratação pode ser efetuada pela **EPL**, pelo próprio **MINFRA** ou ainda seguir outros procedimentos (chamamento público, doação)
- O **MINFRA** é responsável pela escolha da política setorial de outorgas, definindo as premissas a serem adotadas no projeto
- Além do **MINFRA** e da **EPL**, a **ANTT** participa da definição das premissas regulatórias e de parâmetros técnicos, em atendimento à política setorial de outorgas delimitada pelo Ministério
- Tal projeto é objeto de qualificação pelo **PPI** do Ministério da Economia, demonstrando a sua prioridade por parte do Governo Federal e os trechos em questão são objeto de inclusão no PND



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

Estudos

- A elaboração dos estudos de viabilidade técnico-econômica e ambiental (EVTEA) passa pelas seguintes etapas
 - Levantamentos de campo, compostos por
 - Campanha de tráfego (contagens e pesquisas OD/PD)
 - Vistoria do sistema rodoviário (pavimento, dispositivos de proteção e segurança, sistemas de drenagem, obras de arte especiais, terraplenos e estruturas de contenção, faixa de domínio, edificações e sistemas elétricos, problemática socioambiental ...) para avaliar o estado e as intervenções necessárias
 - Fase de escritório, composta por
 - Projeção da demanda e escolha do sistema de pedagiamento
 - Avaliação (e precificação) das intervenções necessárias ao longo do sistema rodoviário
 - Avaliação (e precificação) das melhorias suscetíveis de incorporar o projeto
 - Avaliação (e precificação) do modelo operacional a ser considerado
 - Elaboração de uma planilha que consolida todas as informações e determina a tarifa-teto de pedágio (Modelo Econômico-Financeiro)
- Após a elaboração dos estudos e a percepção de se ter um projeto apto a prosseguir, os mesmos são aprovados pelo **MINFRA**



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

Audiência
Pública

TCU

- Após a aprovação dos estudos técnicos pelo Ministério, a **ANTT** promove a abertura da Audiência Pública, processo de participação e controle social, com o objetivo de tornar público e colher sugestões sobre os documentos: Edital, Contrato, Programa de Exploração da Rodovia (PER) e Estudos de Viabilidade
- Após o recebimento das contribuições, os documentos são ajustados com o auxílio da contratada e o Relatório da Audiência Pública é aprovado pela Diretoria Colegiada da **ANTT**, assim como o Plano de Outorga, o qual é posteriormente encaminhado para a aprovação do **MINFRA**
- Após a aprovação do Plano de Outorga pelo Ministro, a **ANTT** encaminha os estudos de viabilidade e documentos editalícios ao Tribunal de Contas da União, o qual fiscaliza os processos de desestatização. Após eventuais ajustes solicitados pelo **TCU**, os estudos são aprovados e um Acórdão é emitido



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

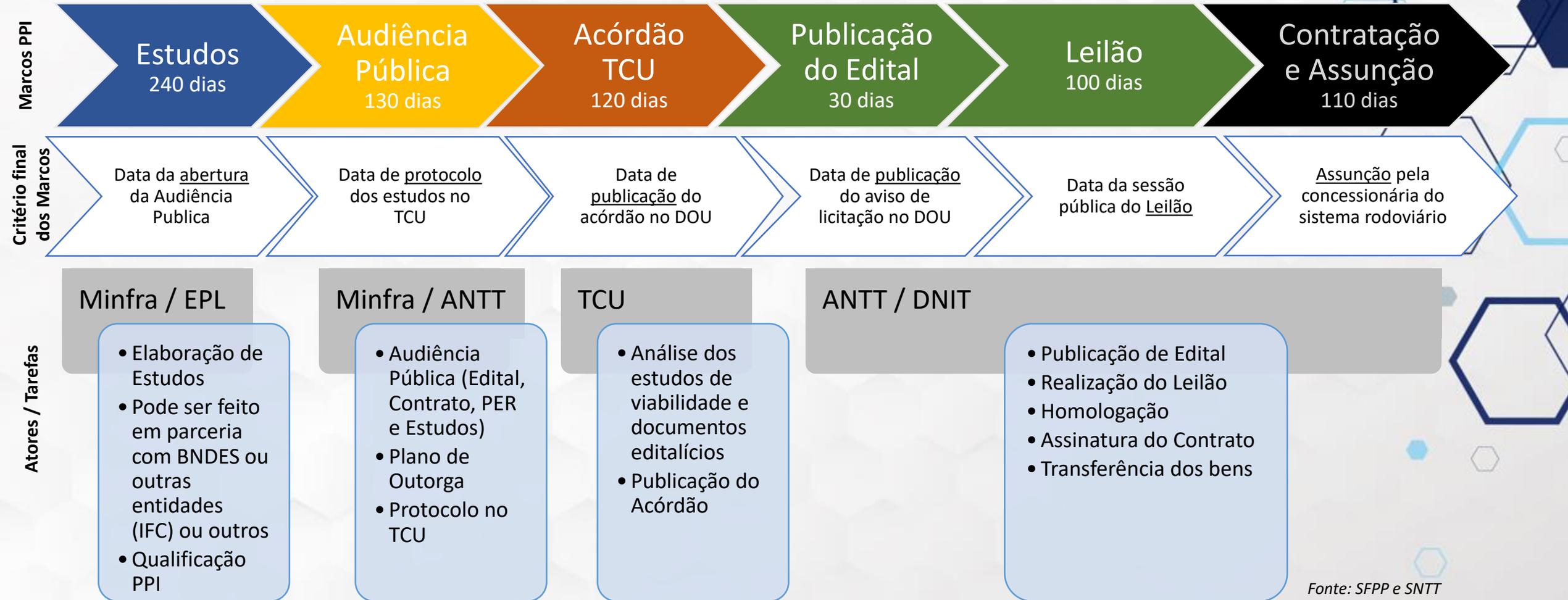
Edital

Leilão

Contrato

- Após a aprovação dos estudos pelo TCU, a ANTT procede à publicação do Edital de Concessão e seus Anexos, sendo o Edital, o Contrato e o PER os principais documentos. Os interessados têm prazo de 100 dias para avaliar o Edital, demais documentos e os Estudos de Viabilidade disponibilizados em caráter indicativo. Ainda existe a possibilidade de solicitar esclarecimentos sobre o conteúdo do Edital (fase de pedido de esclarecimentos)
- Após a fase de pedido de esclarecimentos, procede-se à sessão pública do leilão, na qual é escolhido o vencedor do certame
- Após a homologação do vencedor do certame pela Diretoria Colegiada da ANTT e a verificação do atendimento às exigências editalícias, é assinado o Contrato de Concessão entre o Poder Concedente e a Concessionária
- Após a assinatura do Contrato e a posterior transferência dos bens do DNIT para a Concessionária, ela assume o trecho rodoviário durante o prazo determinado no edital de concessão

As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida



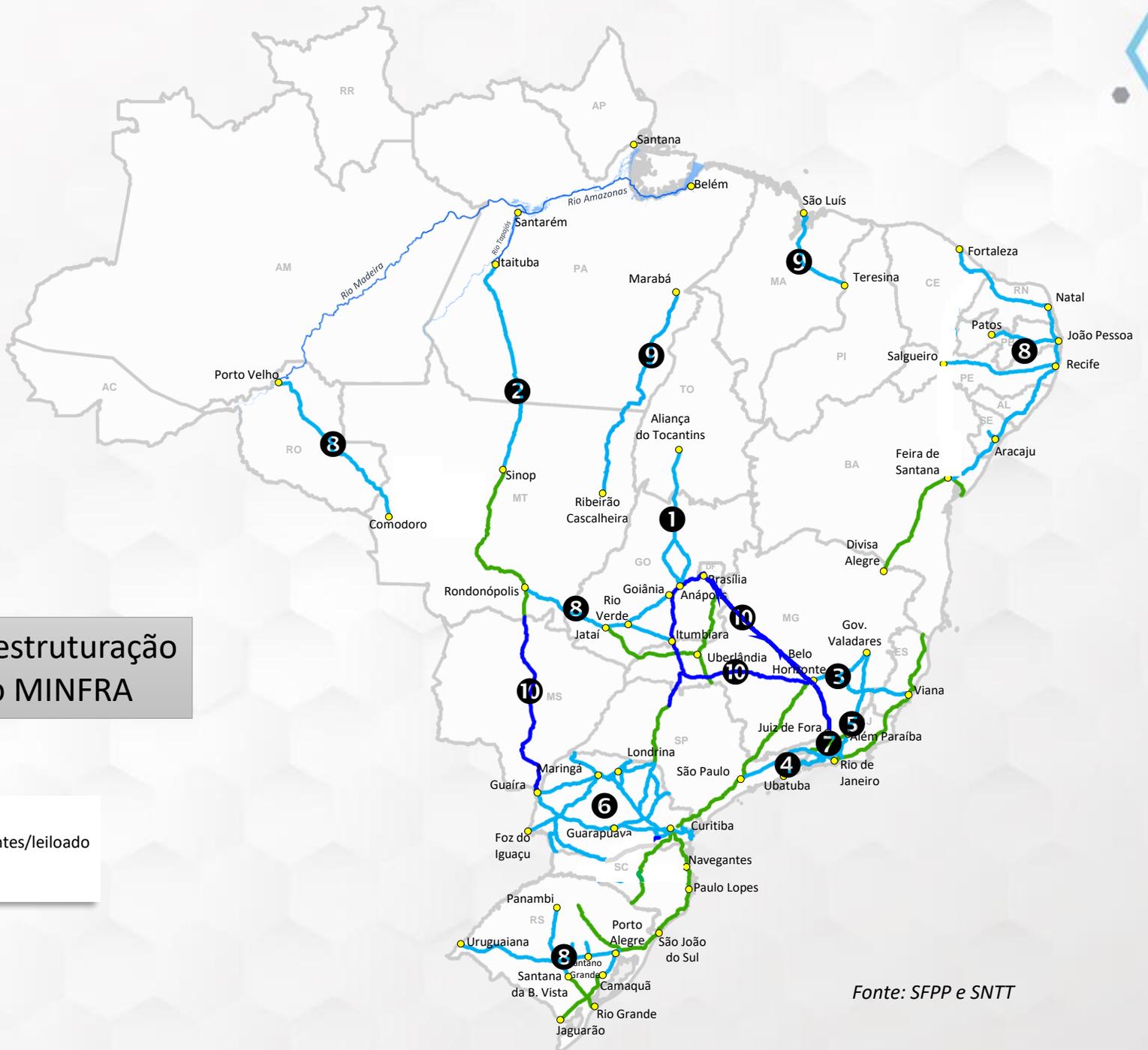
Fonte: SFPP e SNTT



Projetos em estruturação da Carteira do MINFRA

Projetos

- Concessões existentes/leiloado
- Qualificados
- A Qualificar



Fonte: SFPP e SNTT



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

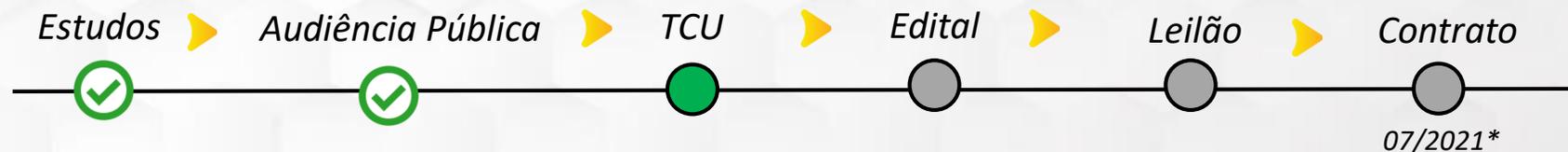
- Projetos em estruturação da Carteira do MINFRA

- ❶ BR-153/080/414/GO/TO (850,7 km)

- ❷ BR-163/230/MT/PA (970,2 km)



- ❸ BR-262/381/MG/ES (672 km)





As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Projetos em estruturação da Carteira do MINFRA

④ BR-101/116/RJ/SP (626 km)



⑤ BR-116/465/493/MG/RJ (711 km)





As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Projetos em estruturação da Carteira do MINFRA

- ⑥ Concessões paranaenses (~ 3.800 km)



- ⑦ BR-040/495/MG/RJ (211 km)





As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Projetos em estruturação da Carteira do MINFRA

⑧ BNDES 5.300 km (5.348 km)



⑨ BR-135/316/MA (438 km)

⑨ BR-155/158/MT/PA (1.130 km)





As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Projetos em estruturação da Carteira do MINFRA
 - ⑩ BR-040/DF/GO/MG (937 km)
 - ⑩ BR-163/MS (847 km)
 - ⑩ BR-060/153/262/DF/GO/MG (1.176,5 km)





As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Parceria com o IFC

- Estudos estão sendo estruturados pela EPL com assessoria da IFC, membro do **Grupo Banco Mundial**, e com apoio de consultores contratados e englobam:
 - Modelo econômico-financeiro;
 - Modelo jurídico;
 - Estudos de engenharia e tráfego;
 - Estudos e impactos socioambientais;
 - Estudos para melhoria da segurança viária;
- Os estudos são apoiados também pelo *Global Infrastructure Facility* (GIF) e pelo *Brazil PSP Program*, parceria da IFC, BNDES e BID
- A IFC tem assessorado desde 2015 governos na estruturação dos mais importantes programas de Concessões Rodoviárias no Brasil.

Estruturadora



Assessora Líder



Consultores

<p>Tráfego</p> <p>COMAP Pesquisas de Campo</p>	<p>Engenharia</p> <p>Jurídico</p>	<p>Socioambiental</p>
<p>PMO e KT</p>	<p>Comunicação</p>	<p>Segurança Viária (IRAP)</p>

Fonte: IFC



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Parceria com o BNDES

Além de principal fonte de crédito de longo prazo para infraestrutura, o *Banco de Serviços* atua na estruturação de projetos de desestatização, reforçando o papel histórico do BNDES neste segmento

Desestatizações Federais (1980 até 2018)



Nossa Carteira Atual



Fonte: BNDES



As etapas da estruturação de uma concessão de rodovia e o papel de cada entidade envolvida

- Parceria com o BNDES

Coordenação Geral



Coordenação Técnica



Apoiadores



Estruturação



Fonte: BNDES

Referências bibliográficas

1. DEPINE, F., D., C.: *Concessões de rodovias: modalidades e forma de remuneração do concessionário*. Mestrado em Direito. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2010, 185 p.
<http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp136125.pdf>. Acesso em 03/10/2020
2. Wikipédia: *Estrada União e Indústria*. https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_Uni%C3%A3o_e_Ind%C3%Bastria. Acesso em 03/10/2020
3. CAMPOS NETO, C., A., da S.; MOREIRA, S., V.; MOTTA, L., V.: Modelos de concessão de rodovias no Brasil, no México, no Chile, na Colômbia e nos Estados Unidos: evolução histórica e avanços regulatórios. Publicado por: IPEA. Texto 2.378 para discussão. Rio de Janeiro: março de 2018, 98 p.
http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8299/1/TD_2378.PDF. Acesso em 04/10/2020
4. CNI: Concessões rodoviárias: experiência internacional e recomendações para o Brasil. Brasília, 2018, 84 p. https://bucket-gw-cni-static-cms-si.s3.amazonaws.com/media/filer_public/5b/99/5b99c810-2de8-402b-bce0-7ab8d4130c4d/id_222691_concessoes_rodoviaras_miolo_1_1.pdf. Acesso em 04/10/2020
5. DNIT: Caderno do orçamento 2020, ajuste à LOA, versão 6. DNIT: março de 2020. 56 p. https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/CADERNO_DA_PROPOSTA_ORCAMENTARIA_2020_V6.pdf. Acesso em 04/10/2020
6. DNIT: Custo Médio Gerencial. <https://document.onl/documents/custos-medios-gerenciais-dnitgovbr-valores-medios-obtidos-da-tabela-sicro.html>. Acesso em 04/10/2020
7. DUARTE, F., M., de R.: Concessão e administração de rodovias. Editado por: Notadez, 2009, 275 p.
8. Sites diversos: ANTT, ARTESP, EPL, Minfra, PPI

DTRod



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



Obrigado!

Secretaria Nacional de Transportes Terrestres
Departamento de Transporte Rodoviário

stephane.quebaud@infraestrutura.gov.br



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL