

Concessões de Infraestruturas de Transportes no Brasil

Identificação de empreendimentos, marcos legais e programas federais nos segmentos aeroportuário, ferroviário, portuário e rodoviário de 1990 a agosto de 2018

Karisa Maia Ribeiro
Reinaldo Daniel Fioravanti
Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel

Divisão de Transportes/TSP

NOTA
TÉCNICA Nº
IDB-TN-1532

Novembro 2018

Concessões de Infraestruturas de Transportes no Brasil

Identificação de empreendimentos, marcos legais e programas federais nos segmentos aeroportuário, ferroviário, portuário e rodoviário de 1990 a agosto de 2018

Karisa Maia Ribeiro
Reinaldo Daniel Fioravanti
Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel

Novembro 2018

Catálogo na fonte fornecida pela
Biblioteca Felipe Herrera do
Banco Interamericano de Desenvolvimento

Ribeiro, Karisa.

Concessões de infraestruturas de transportes no Brasil: identificação de empreendimentos, marcos legais e programas federais nos segmentos aeroportuário, ferroviário, portuário e rodoviário de 1990 a agosto de 2018 / Karisa Maia Ribeiro, Reinaldo Daniel Fioravanti, Rodrigo Rosa da Silva Cruvinel.

p. cm. — (Nota técnica do BID ; 1532)

Inclui referências bibliográficas.

1. Concessions–Brazil. 2. Roads–Brazil–Finance. 3. Transportation–Brazil–Finance. 4. Infrastructure (Economics)–Brazil–Finance. 5. Public–private sector cooperation–Brazil. 1. Fioravanti, Reinaldo. II. Cruvinel, Rodrigo. III. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Divisão de Transportes. IV. Título. V. Série. IDB–TN–1532

Classificações JEL: H54, N76, O18, R40, R42, R48

Palavras-chave: Brasil, concessões, governo federal, infraestrutura, parceria público–privada– PPP, transportes

<http://www.iadb.org>

Copyright © 2018 Banco Interamericano de Desenvolvimento. Esta obra está licenciada sob uma licença Creative Commons IGO 3.0 Atribuição–NãoComercial–SemDerivações (CC BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) e pode ser reproduzida com atribuição ao BID e para qualquer finalidade não comercial. Nenhum trabalho derivado é permitido.

Qualquer controvérsia relativa à utilização de obras do BID que não possa ser resolvida amigavelmente será submetida à arbitragem em conformidade com as regras da UNCITRAL. O uso do nome do BID para qualquer outra finalidade que não a atribuição, bem como a utilização do logotipo do BID serão objetos de um contrato por escrito de licença separado entre o BID e o usuário e não está autorizado como parte desta licença CC-IGO.

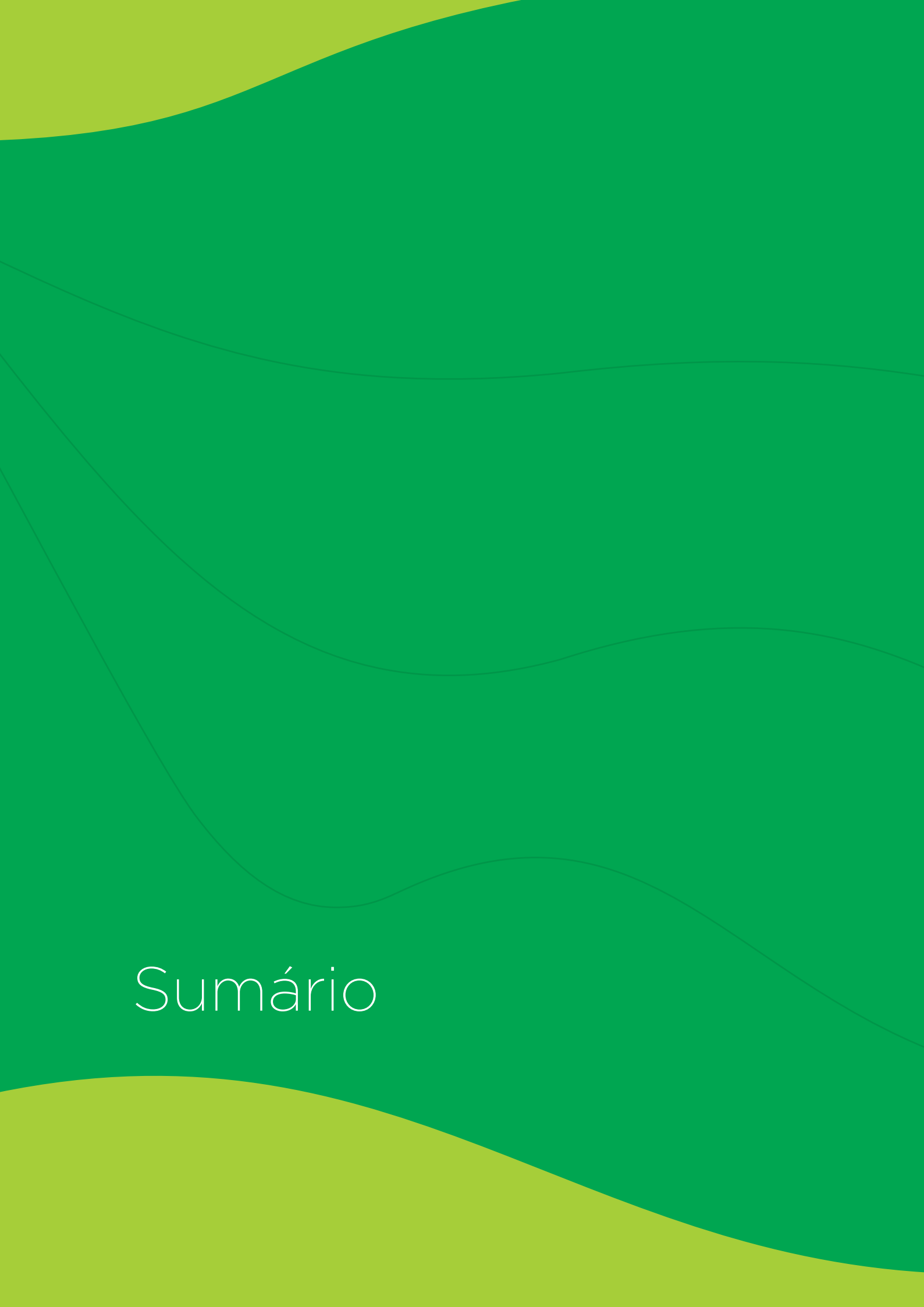
Note-se que o link fornecido acima inclui termos e condições adicionais da licença.

As opiniões expressas nesta publicação são de responsabilidade dos autores e não refletem necessariamente a posição do Banco Interamericano de Desenvolvimento, de sua Diretoria Executiva, ou dos países que eles representam.



Karisa M. Ribeiro / Reinaldo D.Fioravanti / Rodrigo R. S. Cruvinel

karisar@iadb.org / reinaldof@iadb.org / rodrigo.r.cruvinel@gmail.com

The background of the page is composed of several overlapping, wavy, organic shapes in two shades of green and yellow. The top-left and bottom-left corners are filled with a bright yellow-green color. The rest of the page is a deep forest green, with several lighter green wavy lines flowing across it from left to right, creating a sense of movement and depth.

Sumário

APRESENTAÇÃO	8
AGRADECIMENTOS	10
1. INTRODUÇÃO	12
2. DÉCADA DE 1980 A 1991: INÍCIO DO PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DA ECONOMIA BRASILEIRA	14
3. 1993: PUBLICAÇÃO DA LEI DOS PORTOS	16
4. 1995: PUBLICAÇÃO DE MARCO LEGAL DE CONCESSÕES	18
5. 1993 A 1997: 1ª ETAPA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS (PROCROFE)	20
6. 1996 A 1999: CONCESSÃO DA MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA	26
7. 2001: CRIAÇÃO DA ANTT, DA ANTAQ, DO CONIT E DO DNIT	30
8. 2002: EXTINÇÃO DO GEIPOT	34
9. 2005 - CRIAÇÃO DA ANAC	36
10. 2007: PROCROFE - 2ª ETAPA, FASE I E SUBCONCESSÃO DA FERROVIA NORTE-SUL	40
10.1. PROCROFE - 2ª Etapa, Fase I (Rodovias dos 7 Lotes)	41
10.2. Subconcessão da Ferrovia Norte-Sul	43
11. 2010: PROCROFE - 2ª ETAPA, FASE II E CONCESSÃO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE	46
11.1. PROCROFE - 2ª Etapa, Fase II (BR-116/324/BA - Via Bahia)	47
11.2. Concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante	48
12. 2012: PROCROFE - 3ª ETAPA, FASE II, CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE BRASÍLIA, GUARULHOS E VIRACOPOS E LANÇAMENTO DO PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA (PIL)	52
12.1. PROCROFE - 3ª Etapa, Fase II (BR-101/ES)	53
12.2. Concessão dos aeroportos de Brasília, Guarulhos e Campinas - Viracopos	54
12.3. Programa de Investimentos em Logística (PIL)	57
12.3.1. PIL rodovias	57
12.3.2. PIL Ferrovias	59
12.3.3. Trem de Alta Velocidade (TAV) e criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)	62
12.3.4. PIL Aeroportos	62
12.3.5. PIL Portos	63

13. 2007 A 2015: TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL PARA PROJETOS DE CONCESSÃO DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES	66
14. 2013 E 2014: PIL RODOVIAS, CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE BELO HORIZONTE – CONFINES E RIO DE JANEIRO – GALEÃO E PUBLICAÇÃO DA NOVA LEI DOS PORTOS	70
14.1. PIL Rodovias (PROCROFE - 3ª Etapa, Fases I e III)	71
14.2. Concessão dos aeroportos de Belo Horizonte - Confins e Rio de Janeiro - Galeão	72
14.3. Publicação da Nova Lei dos Portos	74
15. 2015: PIL 2, NOVA CONCESSÃO DA BR-101/RJ (PONTE RIO-NITERÓI), REGULAMENTAÇÃO DO INSTRUMENTO DE PMI E LEILÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS	76
15.1. Programa de Investimentos em Logística 2 (PIL 2)	77
15.1.1. PIL 2 - Rodovias	77
15.1.2. PIL 2 - Ferrovias	79
15.1.3. PIL 2 - Aeroportos	80
15.1.4. PIL 2 - Portos	82
15.2. Nova concessão da BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói)	83
15.3. PMI: Apresentação e regulamentação	84
15.4. Arrendamento de terminais portuários em Santos/SP e em Vila do Conde/PA	90
16. 2016: PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS - PPI E PROJETO CRESCER	93
17. EMPREENDIMENTOS DO PROGRAMA DE PARCERIA DE INVESTIMENTOS - PPI ATÉ AGOSTO/2018	98
17.1. Aeroportos	99
17.1.1. Concessão dos aeroportos de Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC, Salvador/BA e Fortaleza/CE	99
17.1.2. Estruturação da 5ª rodada de concessões de aeroportos	100
17.2. Terminais portuários – arrendamentos – processos concluídos e em estruturação	102
17.2.1. Arrendamentos de terminais portuários - Processos concluídos e em estruturação	102
17.3. Diretrizes para prorrogação e relicitação de contratos de parceria	106
17.4. Ferrovias	107
17.5. Rodovias	111
18. CONCLUSÃO	116
19. BIBLIOGRAFIA	118
ANEXO I: Quadro resumo da evolução contratual dos programas de concessão federal de infraestrutura de transportes	124

Apresentação

As Concessões e as Parcerias Público-Privadas (PPPs) tornaram-se um instrumento essencial para o crescimento produtivo, econômico e social para os países da América Latina e Caribe. No Brasil, tanto a União quanto os estados e municípios incluíram a adoção de Concessões e PPPs em seus Planos de Governo e têm procurado agilizar o processo de implantação destas iniciativas.

Colocar em marcha projetos que utilizem mecanismos de parcerias entre entes públicos e privados requer planejamento, monitoramento e avaliação contínua para que, dessa forma, os objetivos sejam alcançados de maneira eficiente. A infraestrutura vai além da realização de obras, compreende um sistema de serviços que busca atender às necessidades fundamentais do dia-a-dia dos cidadãos, tais como energia, comunicação, logística, saneamento, segurança, saúde e educação.

Este livro aborda o histórico do processo de concessões de infraestrutura de transportes desenvolvido pelo Governo Federal entre 1990 a 2018 e apresenta de maneira sintética os desafios enfrentados e as soluções adotadas para impulsionar o desenvolvimento nacional por meio de participação público-privada. Perpassando pelos segmentos aeroportuário, ferroviário, portuário e rodoviário. Além disso, expõe fatos e acontecimentos que transcorreram nesse período como as criações das agências setoriais reguladoras de transporte, as publicações das principais legislações e regulamentos que norteiam até hoje o setor, assim como os planos nacionais estruturados para fomentar essa estratégia.

O BID reconhece que a complexidade que caracteriza as Concessões e as PPPs demandam uma abordagem multissetorial e interdisciplinar para que as suas contribuições possam efetivamente ajudar governos a implantar mais e melhores projetos e programas. Nesse sentido, desenhar programas que combinam assistência técnica, empréstimos e produtos não-financeiros, como estudos, pesquisas e avaliações, ajudam a potencializar a dinâmica econômica de forma sustentável e a melhoria da qualidade de vida da população, e o BID continua comprometido a apoiar os governos nessa caminhada.

Hugo Flórez Timorán
Representante do BID no Brasil

Agradecimientos

Esta publicação foi elaborada pela equipe do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID): Karisa Ribeiro (especialista em transportes); Reinaldo Fioravanti (especialista em transportes), e; Rodrigo Cruvinel (consultor em transportes).

Contribuíram para a preparação do documento os seguintes colaboradores do BID: Andres Pereyra da Luz (especialista em transportes); Arthur Oliveira (consultor em transportes), Suélem Pereira (consultora em comunicação) e Viviane Gomide (consultora em transportes).

Pelos apoios, comentários, opiniões e revisões quando do desenvolvimento da publicação, agradecemos:

- ▶ Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF), e a sua sucessora, a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda (SEPRAC/MF), em especial aos colaboradores da Coordenação-Geral de Transportes, Recursos Naturais e Saneamento;
- ▶ Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (SPPI).

Introdução

1

—

O Governo Federal realizou, ao longo de sua história recente, atividades com vistas a promover a descentralização e a atração da participação da iniciativa privada na gestão da infraestrutura de transportes do Brasil.

O presente documento visa apresentar, de maneira sintética, as principais ações adotadas pelo Governo Federal no período compreendido entre os anos de 1990 e 2018 no segmento de concessão de infraestrutura de transportes. Serão abordados temas como: principais marcos legais; alterações da estrutura de gerenciamento governamental; planos nacionais para o segmento de infraestrutura de transportes; projetos desenvolvidos pelo Estado brasileiro para os segmentos de transporte aeroviário, aquaviário, ferroviário e rodoviário utilizando o instrumento de concessão; e as principais características das modelagens adotadas para a concessão de cada segmento.



FIGURA 1

Foto: Pedro Helder Pinheiro/
shutterstock.com



Década de 1980
a 1991: Início do
processo de
desestatização da
economia brasileira

2

O Brasil teve uma grande quantidade de empresas estatais que interviram na economia brasileira para cumprir com o papel de provedor de alguns serviços à sociedade. Segundo levantamento da extinta Secretaria Especial de Controle de Empresas Estatais (SEST), durante a década de 1980, o País chegou a contar com 505 instituições administradas pelo Governo Federal (Costa y Milano, 2013).

Ressalte-se que o Brasil, por ser uma república federativa, subdivide o gerenciamento do Poder Executivo nos seguintes níveis de governo: Governo Federal, Distrito Federal, Estados e Municípios. Cada um destes é chamado de ente federativo e possui autonomia, com poderes, inclusive, de criar empresas estatais.

Durante a década de 1980, em todo o mundo, houve o surgimento e o fortalecimento de políticas com foco na diminuição da presença estatal na economia, bem como o fortalecimento de atividades gerenciadas pela iniciativa privada. Nesse contexto, uma das experiências com maior destaque foi a do Reino Unido, cuja experiência serviu de exemplo para diversas nações, dentre elas o Brasil.

No final da década de 1980, fortaleceu-se no Brasil a transferência de atividades, predominantemente sob a égide estatal, para a administração da iniciativa privada. Em 1989, por meio do Decreto nº 97.739/1989¹, foi outorgada a concessão para a Ferrovias Norte Brasil - Ferronorte S.A. para a construção de uma ferrovia que interligasse as cidades de Porto Velho (Rondônia), Santarém (Pará) e Cuiabá (Mato Grosso), regiões desprovidas de ferrovias, à malha férrea localizada nos estados de Minas Gerais e São Paulo.

No ano de 1990, foi iniciado um processo de reforma, com a adoção de medidas que visavam à diminuição da quantidade de empresas estatais no país. Setores com marcante presença pública, como o setor de infraestrutura portuária e ferroviária, foram abrangidos por tais medidas.

Por meio da Lei nº 8.029/1990², foi dada autorização para a dissolução ou privatização da Empresa de Portos do Brasil S.A. – Portobrás, que administrava os portos públicos³, e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU. Em relação à Portobrás, esta foi extinta e suas atribuições foram assumidas pela Secretaria Nacional de Transportes e pelo Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, sob a tutela do então Ministério da Infraestrutura⁴. No que tange à EBTU, esta também foi extinta, por meio do Decreto nº 230/1991⁵.

Nesse íterim, o processo de transferência de empresas estatais controladas direta e indiretamente pela União para a iniciativa privada foi institucionalizado por meio da publicação da Lei nº 8.031/1990⁶, chamada de Programa Nacional de Desestatização (PND). Com a existência dessa base legal, este processo ganhou força e logo abarcou setores importantes da economia nacional. Pode-se citar o exemplo da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, responsável pela administração, manutenção e operação da malha ferroviária brasileira, que foi incluída no PND por meio do Decreto nº 473/92⁷. Tal ação culminou na concessão da malha férrea brasileira entre os anos de 1996 a 1999, que será abordada posteriormente.

→
1 Decreto nº 97.739, de 12 de maio de 1989.

→
2 Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.

3 Também chamados de portos organizados.

4 SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República. (2016) Histórico.

5 Decreto nº 230, de 15 de outubro de 1991.

6 Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.

7 Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.

1993: Publicação
da Lei dos Portos

3

→
8 Lei nº 8.630, de 25 de
fevereiro de 1993.

Em 1993, no setor portuário houve a publicação da Lei nº 8.630/1993⁸, que foi chamada de Lei dos Portos. Tal legislação dispôs sobre o regime jurídico para exploração de portos organizados e das instalações portuárias. Foi importante para disciplinar o relacionamento entre os entes públicos e privados no setor portuário, por explicitar a possibilidade de firmar contratos de arrendamento para exploração de áreas portuárias dentro de um porto organizado, mediante a realização de uma licitação, além de apresentar direitos e deveres dos intervenientes em um porto (trabalhadores, operadores portuários, os administradores portuários, etc.).

Apesar da lei, não houve incrementos substanciais na atração de novos empreendimentos de infraestrutura portuária financiados pela iniciativa privada. Esta lei foi revogada em 2013, quando ocorreu a publicação de um novo marco legal (Lei nº 12.815), cujas características serão abordadas posteriormente.

→
FIGURA 2:
PORTO DO RIO DE
JANEIRO E PONTE
RIO-NITERÓI

Fonte: T photography/
shutterstock.com



1995: Publicação
de marco legal
de concessões

4



⁹ Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

¹⁰ Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995.

O ano de 1995 trouxe a consolidação da base jurídica aplicada ao setor de concessões. Foram promulgadas as Leis nº 8.987/1995⁹ e nº 9.074/1995¹⁰. A primeira ficou conhecida como Lei de Concessões e apresenta os principais regramentos que devem ser seguidos pelo setor público, em todos os níveis, quando da realização de um processo de concessão ou de permissão da prestação de serviços públicos. A segunda lei disciplinou as regras para realização de outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos.

Com isso, foi consolidada a base jurídica para a realização do processo de concessão de infraestruturas ocorrido no Brasil desde a década de 1990, o que possibilitou um incremento no volume de empreendimentos concedidos. Observando mais atentamente o setor de transportes, houve um forte movimento para concessão de rodovias federais e estaduais, além da concessão de toda a malha ferroviária federal (originalmente sob responsabilidade da RFFSA) e da malha ferroviária do estado de São Paulo (sob responsabilidade da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA), anteriormente transferida para a União para ser desestatizada juntamente com a malha da RFFSA.

1993 a 1997: 1ª Etapa
de Concessões
Rodoviárias Federais
(PROCROFE)

5

Para o setor de infraestrutura rodoviária, em 1993, foi instituído o Programa de Concessões de Rodovias Federais – PROCROFE. Tal ação culminou no que atualmente é conhecido como 1ª Etapa de Concessões Rodoviárias Federais, na qual foram concedidos alguns trechos rodoviários entre os anos de 1994 e 1997.

O primeiro segmento concedido foi o trecho de 13 km da Ponte Presidente Costa e Silva – Ponte Rio-Niterói, da BR-101/RJ, entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, localizadas no estado do Rio de Janeiro. O leilão do primeiro contrato ocorreu em 1994, com a sua assinatura ocorrendo em 1995. O prazo de concessão foi de 20 anos, tendo o seu termo contratual expirado em 2015. Ressalta-se que, para este certame, o país não contava com um marco legal específico para a realização do processo de concessão, que foi surgir apenas após em 1995.

→
FIGURA 3:
PONTERIO-NITERÓI

Foto: vitormarigo/
shutterstock.com



No setor rodoviário, com o sucesso do certame da concessão da Ponte Rio-Niterói, foi dado prosseguimento à 1ª etapa do PROCROFE (Programa de Concessões Rodoviárias Federais). O programa foi gerenciado pelo Ministério dos Transportes¹¹ (tendo inicialmente o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER como responsável pela implementação e administração, haja vista que naquele momento ainda não existia a agência reguladora de transportes terrestres). A atuação do DNER se deu até o ano de 1997. Neste período, foram concedidas as seguintes rodovias federais¹²:

→
¹¹ Em reestruturação ministerial realizada pela Lei n° 13.341, de 29 de setembro de 2016, a nomenclatura foi alterada para Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

¹² ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.

	RODOVIA	DISTÂNCIA CONCEDIDA	TRECHO RODOVIÁRIO	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR	GRUPO CONTROLADOR EM ABRIL/2017
1	BR-101/RJ	13 km	Rio de Janeiro/ RJ – Niterói/RJ (Ponte Rio-Niterói)	Ponte Presidente Costa e Silva	CCR ¹³
2	BR-116/ RJ/SP	402 km	Rio de Janeiro/ RJ – São Paulo/SP	Nova Dutra	CCR
3	BR-116/RJ	142 km	Além Paraíba/RJ - Teresópolis/RJ - Entroncamento com a rodovia BR-040/RJ	CRT	Invepar, CCNE Cario- ca Concessões, Stra- ta e Queiroz Galvão
4	BR-040/ RJ/MG	180 km	Rio de Janeiro/RJ - Juiz de Fora/MG	Concer	Triunfo, Construcap, CCPS, CCI Conces- sões e Construtora Metropolitana
5	BR-290/RS	121 km	Porto Alegre/RS - Osório/RS	Concepa	Triunfo
Total		858 km			



TABELA 1:

1ª ETAPA DO PROGRAMA
DE CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS (RODOVIAS
CONCEDIDAS
ENTRE 1994-1997)

Fonte: ANTT (2017).



¹³ Grupo controlador vencedor
do leilão realizado à época.
Contrato expirou em 2015 e houve a
substituição do grupo controlador.



FIGURA 4:

1ª ETAPA DO PROGRAMA
DE CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS FEDERAIS
(RODOVIAS CONCEDIDAS
ENTRE 1994-1997)

Fonte: elaboração própria.



14 ROT: *Rehabilitation-Operation-Transfer*.



15 TCU – Tribunal de Contas da União. Concessões rodoviárias – 1ª etapa.

Para este programa, foi utilizado o modelo Reabilitação-Operação-Transferência (ROT¹⁴), no qual realizou-se a transferência de operação, manutenção e recuperação das vias concedidas por um período de 25 anos, exceto para as BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói) e BR-290/RS, cujo prazo contratual foi de 20 anos. Para a realização da modelagem financeira, foi definida uma taxa de retorno referencial para a realização do leilão (TCU)¹⁵. Era declarado vencedor aquele proponente que apresentasse o maior deságio tarifário sobre a tarifa-teto apresentada pelo Governo Federal, mediante o pagamento de um valor de outorga previamente fixado.

Os contratos estipulavam montante destinado a investimentos em Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT, voltados para a realização de estudos e projetos com foco no segmento rodoviário. A responsabilidade para a realização de desapropriações e obtenção de licenciamento ambiental foi alocada ao concessionário, não havendo sido estipulados valores máximos que este poderia suportar com tais obrigações. Em relação às exigências de obras, foram impostas pelo Poder Concedente a realização de obras pontuais, a duplicação de alguns trechos, além da realização da manutenção das rodovias. No que tange ao reajuste tarifário, foi estipulada uma fórmula paramétrica, que considerava, dentre os itens, os custos da realização de obras na via. Esta fórmula foi substituída, ao longo da década de 2000, pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA (calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE), por meio da assinatura de aditivo contratual entre as concessionárias e o Governo Federal.



16 Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

Em 1996, foi aprovada a Lei nº 9.277/1996¹⁶, na qual o Governo Federal foi autorizado a delegar aos municípios, estados da federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais por um período de 25 anos, com a possibilidade de renovação por igual período. A proposição previa a possibilidade de realização de concessão dos trechos rodoviários delegados. Entre os anos de 1996 e 1998 foram delegados trechos aos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul¹⁷.



17 ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Concessões rodoviárias – histórico.

18 Por meio da Lei Estadual nº 10.931, de 09 de janeiro de 1997.

Destaca-se a experiência do estado do Rio Grande do Sul, que em 1997 criou a AGERGS – Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul¹⁸. Tal agência coordenou o Programa Estadual de Concessões Rodoviárias (PECR), no qual foram concedidos aproximadamente 1.800 km de rodovias, agrupados em 07 polos rodoviários. O programa gerenciado pelo estado gaúcho previa a recuperação e manutenção das vias e se utilizava do mecanismo de subsídio cruzado entre as praças de pedágio de um mesmo polo, de forma a ampliar a quantidade de vias transferidas à administração da iniciativa privada. Todos os contratos firmados tinham o prazo contratual de 15 anos, exceto um, conhecido como Polo Pelotas, que possuía o prazo de 20 anos.

No ano de 2000, foi feito um acordo entre a União, o Governo do Rio Grande do Sul e a concessionária do Polo Pelotas para que a União sub-rogasse o contrato de concessão desse trecho, isto é, transferisse a administração do contrato para o Governo Federal. Dessa forma, foi transferido a ele o gerenciamento deste contrato, que abrangia as rodovias federais BR-116/293/392/RS, aumentando em 457,3 km a malha rodoviária concedida sob sua tutela.

- ▶ O Grupo BID apoiou o desenvolvimento de concessão de rodovias realizado na década de 1990 pelo Governo Federal e por Estados.
- ▶ Entre os anos de 1996 a 1999 foram concedidos seis empréstimos para parceiros privados realizarem investimentos em infraestruturas rodoviárias concedidas por estados. Receberam recursos do BID os empreendimentos: Linha Amarela (BR0235 e BR0307) e Rodovia dos Lagos (BR0272), localizados no estado do Rio de Janeiro e; o sistema Castelo Branco-Raposo Tavares (BR0296), Sistema Anhanguera-Bandeirantes (BR0306) e Rodovia dos Imigrantes (BR0312), localizados no estado de São Paulo.
- ▶ Foram realizadas cooperações técnicas junto a estados para auxiliar na estruturação de programas de concessão de rodovias nos estados de São Paulo (TC9607071) e Minas Gerais (TC9709281), além da estruturação de projetos específicos para concessão de rodovias no estado de São Paulo (Projeto de pedágio Castelo-Raposo - TC9809502) e no estado do Paraná (Rota de pedágio Rodonorte, lote 5 - TC9804411).
- ▶ O apoio ao Governo Federal ocorreu por meio do empréstimo (BR0195) no qual houve o financiamento parcial de recursos para serem aplicados no Programa de Restauração e Descentralização de Rodovias Federais. O empréstimo objetivava a reabilitação de aproximadamente 6.800 km de vias que estavam em mau estado e a assistência técnica na área de infraestrutura rodoviária e segurança viária para o Governo Federal e estados. Este programa, além de melhorar as condições de transporte rodoviário, procurava recuperar rodovias para delegar a gestão de algumas vias federais para estados.

1996 a 1999:
Concessão da malha
ferroviária brasileira

6

—

A malha férrea brasileira foi, em sua maioria, construída no início do século XX. Durante a década de 1990, este modo de transporte necessitava de elevados investimentos para renovação e melhorias tanto na infraestrutura quanto no material rodante, principalmente ao se observar o considerável sucateamento ocorrido no setor desde a década de 1980 pela falta de investimentos e pela postergação das rotinas de manutenção.

O setor, no início da década de 1990, era administrado principalmente pela empresa federal RFFSA, vinculada ao Ministério dos Transportes. A malha ferroviária do estado de São Paulo foi transferida à RFFSA em 1998, para posteriormente ser desestatizada¹⁹. Os estudos visando a sua privatização foram realizados após a inserção da empresa no PND, em 1992, e foram desenvolvidos pelo Banco de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES.

O modelo de concessão escolhido foi o modelo verticalizado, no qual o futuro concessionário seria responsável pela manutenção da infraestrutura e pela operação da ferrovia, tendo o monopólio comercial em sua área de atuação. É salutar destacar que foi concedido o direito para exploração do transporte ferroviário de cargas, não contemplando, com isso, a realização do transporte ferroviário de passageiros²⁰, que à época apresentava-se em processo de desativação. O prazo de concessão escolhido foi de 30 anos, podendo os contratos serem prorrogados por igual período. Para o cálculo do reajuste tarifário anual, foi escolhido a variação do Índice Geral de Preços - Disponibilidade Interna (IGP-DI), calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV.

Ressalta-se que, visando atualizar e tornar mais claro os regulamentos aplicados ao transporte ferroviário, foi publicado o Regulamento dos Transportes Ferroviários - RTF por meio do Decreto nº 1.832/96²¹, que foi sancionado um dia antes da realização do primeiro leilão de concessão ferroviária.

Foram realizados, ao longo do ano de 1996, cinco leilões para privatização das malhas férreas Centro-Leste, Oeste, Sudeste, Sul e Tereza Cristina^{22 23} da RFFSA²⁴, representando 17.125 km de ferrovias concedidas.

No ano de 1997, foi realizada a concessão da malha férrea da RFFSA localizada na região Nordeste, sendo concedidas mais 4.238 km de ferrovias²⁵.

Neste mesmo ano foi concedida pela União à empresa estatal Companhia Vale do Rio Doce – CVRD²⁶, sendo outorgada para esta empresa, antes da sua concessão, a gestão da Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM e da Estrada de Ferro Carajás - EFC, que representam 1.851 km de vias e consideradas fundamentais para realizar o escoamento da produção de minérios da CVRD. Nos contratos de concessão para a CVRD, estabeleceu-se a obrigatoriedade de prestação de serviço regular de transporte de passageiros de longa distância, em razão da existência do serviço previamente à concessão e a locação remota das cidades servidas por suas linhas. Com isso, as linhas de transporte regular de passageiros de longa distância operadas pelas Ferrovias EFVM e EFC se tornaram as únicas a oferecerem esta modalidade de serviço no Brasil.

→
19 Rede Ferroviária
Federal Sociedade
Anônima - RFFSA. Histórico

→
20 Excetuando-se a obrigatoriedade
de disponibilização de capacidade
de até 2 pares de trens/dia
na infraestrutura concedida,
estabelecido nos contratos de
concessão, de forma a acomodar
eventuais demandas de trens
turísticos na malha concedida.
21 Decreto nº 1.832, de
04 de março de 1996.

22 Concessionárias vencedoras do
certame, respectivamente: Ferrovia
Centro-Atlântica - FCA; Ferrovia
Novoeste; MRS Logística; América
Latina Logística - ALL; e Ferrovia
Tereza Cristina. Fonte: ANTT.

23 Ferrovia localizada no estado
de Santa Catarina e desconectada
da malha férrea nacional.

24 As referidas malhas
representavam as Unidades
Regionais da RFFSA, que estavam
organizadas em função do
critério regional das malhas.

25 Concessionária vencedora:
Companhia Ferroviária do Nordeste.

26 A empresa foi privatizada e
atualmente chama-se Vale.



FIGURA 5:
ESTRADA DE FERRO
VITÓRIA A MINAS

Foto: Deni Williams/
shutterstock.com

Conforme mencionado, além da RFFSA, a FEPASA, empresa ferroviária administrada pelo estado de São Paulo, gerenciava trechos férreos que permitiam o acesso a importantes áreas produtoras do estado de São Paulo, além de interconectar, em suas malhas, vias férreas oriundas das regiões Sul, Centro-Oeste e Sudeste, e disponibilizar uma rota de acesso ao maior porto brasileiro, localizado em Santos-SP.

Visando realizar a privatização da malha da FEPASA, foi realizada a incorporação de sua malha pela RFFSA em 1998 e a realização do leilão de concessão no final deste mesmo ano. Tal processo adicionou 4.236 km de vias férreas sob a administração privada²⁷.

Ao término do processo de concessão de ferrovias realizado na década de 1990, haviam sido concedidos aproximadamente 27.500 km de ferrovias.

²⁷ A empresa vencedora do leilão foi a Ferrovias Bandeirantes S.A. (Ferrobán), posteriormente denominada ALL Malha Paulista. Fonte: ANTT.



TABELA 2:
MALHAS CONCEDIDAS
QUANDO DA
REALIZAÇÃO DAS
CONCESSÕES NA
DÉCADA DE 1990.

Fonte: ANTT (2013A).



²⁸ Extensão da malha construída até abril/2017.

MALHAS REGIONAIS	CONCESSIONÁRIAS QUANDO DA CONCESSÃO	EXTENSÃO (KM) EM ABRIL/2017	NOME FANTASIA EM ABRIL/2017
Carajás	Estrada de Ferro Carajás (EFC)	978	Vale - Estrada de Ferro Carajás
Centro-Leste	Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA)	7.223	FCA
Ferronorte	Ferronorte S.A. – Ferrovias Norte Brasil	735 ²⁸	Rumo Malha Norte
Ferroeste	Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.	248	Ferroeste
Nordeste	Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN)	4.295	Transnordestina Logística
Oeste	Ferrovia Novoeste S.A.	1.973	Rumo Malha Oeste
Paulista	Ferrovias Bandeirantes S.A. (Ferrobán)	2.055	Rumo Malha Paulista
Sudeste	MRS Logística S.A	1.686	MRS
Sul	ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.	7.223	Rumo Malha Sul
Tereza Cristina	Ferrovia Tereza Cristina S.A. (FTC)	163	FTC
Vitória a Minas	Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)	895	Vale - Estrada de Ferro Vitória a Minas
Total		27.474	

2001: Criação da
ANTT, da ANTAQ, do
CONIT e do DNIT

7

O gerenciamento dos contratos das infraestruturas federais rodoviárias e ferroviárias, concedidas ao longo da década de 1990, foi inicialmente realizado pelo Ministério dos Transportes, mediante suas autarquias e/ou secretarias. As infraestruturas federais de transporte terrestre e aquaviário eram geridas pelo Ministério dos Transportes e órgãos a ele vinculados, enquanto as infraestruturas federais ligadas ao transporte aéreo eram geridas pelo então Ministério da Aeronáutica, notadamente pelo Departamento de Aviação Civil - DAC.

Com vistas a atualizar e modernizar a gestão pública brasileira e dos contratos de empreendimentos de infraestrutura, foram criadas agências reguladoras com a competência de realizar a regulamentação e fiscalização da prestação de serviços públicos. Para tanto, foi imposto um modelo de gerenciamento do corpo diretivo das agências reguladoras por meio de mandatos fixos de até 4 anos, sendo indicados pela Presidência da República. Os candidatos a diretores são sabatinados e avaliados pelo Senado Federal e, tendo a aprovação desta casa legislativa, não estão sujeitos a destituição pelo Poder Executivo. Apesar das agências reguladoras serem vinculados aos ministérios setoriais, foi cedida a elas autonomia gerencial de seus atos, mas não possuem autonomia financeira.

Foram criadas, entre 1996 e 2001, nove agências reguladoras federais, sendo contemplados vários setores, como recursos hídricos, saúde complementar, energia elétrica, telecomunicações, entre outros. Os setores de transportes terrestre e aquaviário foram contemplados com a criação de duas agências por meio da Lei nº 10.233/2001:²⁹ a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ.

Por meio da Lei nº 10.233/2001, também foram estabelecidas competências para organização e gerenciamento do Sistema Federal de Viação – SFV, que define as infraestruturas viárias que estão sob a jurisdição do Governo Federal.³⁰ Também foram criados o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT.

O DNIT é uma autarquia pública vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), que recebeu a atribuição de implementar a política formulada para a administração federal de infraestruturas do Sistema Federal de Viação não concedidas, podendo realizar a operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e a construção de novas vias e terminais.

O CONIT, regulamentado pelo Decreto nº 6.550/2008³¹, é um órgão de assessoramento vinculado à Casa Civil da Presidência da República e recebeu a atribuição de propor políticas nacionais de integração dos modos de transporte, além de explicitar as diretrizes a serem seguidas pelos ministérios setoriais para a formulação e desenvolvimento de políticas no setor de transportes. O CONIT é composto por 14 membros, sendo 8 ministros de Estado (Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Casa Civil da Presidência da República; Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; Fazenda; Planejamento, Desenvolvimento e Gestão; Transportes; Secretaria de Portos da Presidência da República; Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República³²) e 6 conselheiros da sociedade civil designados pelo Presidente da República.

29 Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

30 Por meio da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011.

31 Decreto nº 6.550, de 27 de agosto de 2008.

32 O Ministério dos Transportes, a Secretaria de Portos da Presidência da República e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República foram unificados na figura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil pela Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016.



FIGURA 6:
TRANSPORTE
COLETIVO
RODOVIÁRIO.

Foto: tateyama/shutterstock.com

Dessa forma, com as diretrizes estipuladas, as agências reguladoras do segmento de transportes passaram a ter o papel de implementação das políticas setoriais, formuladas pelo CONIT e pelos ministérios setoriais, e de regulação de infraestrutura e serviços delegados à iniciativa privada (Brasil, 2001³⁴). Com isso, foi delegada competência para a ANTT (2016)³⁵ para acompanhamento dos seguintes setores:

- ▶ “Concessão de ferrovias;
- ▶ Concessão de rodovias;
- ▶ Transporte coletivo interestadual regular de passageiros por meio ferroviário não associado à exploração de infraestrutura;
- ▶ Transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional regular de passageiros – linhas semiurbanas (distâncias iguais ou menores que 75 km);
- ▶ Transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional regular de passageiros – linhas de longa distância (acima de 75 km);
- ▶ Transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional por empresa de turismo e sob o regime de fretamento;
- ▶ Transporte ferroviário e rodoviário internacional de cargas;
- ▶ Transporte multimodal”.

Em relação à ANTAQ (2016), foram delegadas as competências de acompanhar³⁶:

- ▶ “A navegação fluvial, lacustre e de travessia;
- ▶ A navegação de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso;
- ▶ Os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;
- ▶ Os terminais aquaviários de uso privado (TUPs);
- ▶ As estações aquaviárias de transbordo de carga (ETC);
- ▶ As instalações portuárias públicas de pequeno porte, e
- ▶ As instalações portuárias de turismo”.



³⁴ Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

³⁵ Fonte: ANTT. Competências.



³⁶ Fonte: ANTAQ. Conheça a ANTAQ.

2002: Extinção do GEIPOT





³⁷ A sigla GEIPOT era oriunda do período entre 1965 e 1973, no qual era intitulado de Grupo Executivo de Integração de Política de Transportes.

³⁸ Fonte: Geipot. A empresa.

³⁹ Decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002.

Entre os anos de 1965 e 2002, existiu a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT³⁷, ligada ao Ministério dos Transportes, que desempenhava o papel de auxiliar o Governo Federal no desenvolvimento e formulação do planejamento integrado do setor de transportes brasileiro (GEIPOT, 2016³⁸).

Todavia, a reestruturação do setor de transportes acarretou no processo de liquidação do GEIPOT por meio da publicação do Decreto nº 4.135/02³⁹. Isto significou a ausência de um órgão específico para realizar estudos que visavam um planejamento integrado de longo prazo a nível federal para o setor de transportes. Essa lacuna passou a ser preenchida pontualmente pelos ministérios setoriais responsáveis. Esta situação foi modificada no ano de 2012, com a criação da Empresa de Planejamento e Logística – EPL, a ser abordada futuramente.

PERÍODO 2002-2005 : BID - APOIO PARA REGULAMENTAÇÃO E GESTÃO DE PROJETOS DE PPP

Entre 2002 e 2005 o Grupo BID realizou uma série de ações para apoiar o desenvolvimento de projetos de Parceria Público-Privada (PPP).

Em 2002, foi desenvolvida uma cooperação técnica (TC0202013) com o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MPDG) para prover assistência técnica ao governo brasileiro para a criação de uma unidade de responsável pela estruturação e gerenciamento de projetos de PPP (unidade de PPP) no MPDG, e para criar um fundo de assistência técnica para desenvolvimento de projetos de PPP. Essas atividades visavam facilitar e aumentar o fluxo de investimentos privados em projetos de infraestrutura.

Em 2004, foram realizadas duas ações:

- ▶ cooperação técnica (BR-M1001) com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do governo do estado de Minas Gerais para a criação e consolidação de um marco legal estadual para a contratação de projetos de infraestrutura por meio PPP, e auxiliar na criação de uma unidade gestora e de um fundo para projetos de PPP.
- ▶ participação do Grupo BID no Fundo de Infraestrutura de Investimento Brasil (Infrabrazil BIIF) (BR-L1011), para atuar como uma fonte de financiamento de longo prazo em moeda local para projetos de transportes, eólicos, hidráulicos, manejo de resíduos e de tratamento de águas.

Em 2005, foi estruturada uma cooperação técnica (BR-M1026) com o MPDG para: (i) apoiar a consolidação da unidade de PPP do Governo Federal, além de apoiar ministérios setoriais e governos estaduais na implementação da estrutura institucional de PPP; (ii) apoiar na regulamentação da lei federal de PPP (Lei nº 11.079/2004); (iii) oferecer assistência técnica para o desenho, estruturação e implementação de PPP.

2005: Criação
da ANAC

9

—

O setor aéreo brasileiro passou por um processo de liberalização econômica das operações aéreas, a partir da década de 1990. Diversas medidas foram gradualmente adotadas com vistas a ampliar a concorrência na operação aérea, como: eliminação de restrições relativas à quantidade de operadoras aéreas; liberação das tarifas aéreas, por meio de um processo gradual que, inicialmente, deu-se por meio da adoção de bandas tarifárias até a completa adoção da liberdade tarifária; entre outras medidas.

Em meados da década de 2000, a gestão e operação do setor aéreo brasileiro era militarizada e realizada pelo Comando da Aeronáutica através do Departamento de Aviação Civil - DAC. À época, o DAC realizava orientação normativa, supervisão técnica e fiscalização da aviação civil brasileira (Pinto, 2008).

No ano de 2005, foi sancionada a Lei nº 11.182/05⁴⁰, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). A ANAC é uma agência reguladora de âmbito federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, que substituiu o DAC na gestão e regulação na aviação civil brasileira, desmilitarizando o setor. Foram atribuídas à ANAC (2016) as competências de⁴¹:

- ▶ “Representar o Brasil junto a organismos internacionais de aviação e negociar acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional.
- ▶ Emitir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis.
- ▶ Conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária.
- ▶ Estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária.
- ▶ Administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).
- ▶ Homologar, registrar e cadastrar os aeródromos.
- ▶ Emitir certificados de aeronavegabilidade atestando aeronaves, produtos e processos aeronáuticos e oficinas de manutenção.
- ▶ Fiscalizar serviços aéreos e aeronaves civis.
- ▶ Certificar licenças e habilitações dos profissionais de aviação civil.
- ▶ Autorizar, regular e fiscalizar atividades de aeroclubes e escolas e cursos de aviação civil.
- ▶ Reprimir infrações às normas do setor, inclusive quanto aos direitos dos usuários, aplicando as sanções cabíveis”.

A lei de criação da ANAC consolidou o processo de liberalização do setor aéreo, ao explicitar a adoção do regime de liberdade tarifária pelo governo brasileiro. Desta forma, não há regulação governamental nos valores tarifários cobrados em voos nacionais. Em voos internacionais também é considerado o regime de liberdade tarifária, porém este somente é adotado caso o Acordo de Serviços Aéreos (ASA), assinado pelo Brasil com um país estrangeiro, preveja a adoção deste regime.

→
40 Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

41 Fonte: ANAC. Competências.

PERÍODO 2006-2012 : *FACILITY* PARA ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

Em 2006, por meio da cooperação técnica BR-TI046, o BID em parceria com o BNDES e a *International Finance Corporation (IFC)* criaram o *Brazil PSP Development Program (PSP Facility)*. O PSP Facility é um fundo que destinava recursos financeiros e técnicos à estruturação e modelagem de projetos de infraestrutura na modalidade de concessões públicas e PPPs no Brasil e na América do Sul, e que seriam reembolsados pelos vencedores do certame quando do processo licitatório. Em 2012 ocorreu um segundo aporte de recursos do BID na PSP Facility (BR-TI256).

Ao longo de sua existência, o PSP Facility financiou a estruturação de alguns projetos de concessão e de PPP em níveis federal e estadual. Em nível federal, o fundo apoiou o desenvolvimento dos estudos para a concessão das rodovias federais BR-116/324/BA e dos aeroportos internacionais do Galeão (Rio de Janeiro) e de Confins (Belo Horizonte). Em nível subnacional, o fundo apoiou o desenvolvimento de estudos de projetos para o estado da Bahia (BA-093), o Hospital do Subúrbio e para o município de Belo Horizonte (5 escolas de educação básica e 32 creches).

2007: PROCROFE -
2ª Etapa, Fase I e
Subconcessão da
Ferrovia Norte-Sul

10

10.1. PROCROFE - 2ª ETAPA, FASE I (RODOVIAS DOS 7 LOTES)

As concessões rodoviárias foram retomadas pelo governo federal em 2007, quando ocorreu a 2ª Etapa de Concessão Rodoviárias Federais – Lote I, com a concessão de sete trechos rodoviários, que ficaram conhecidos como “Rodovias dos Sete Lotes”. São eles:

→
TABELA 3:
2ª ETAPA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS - FASE I
Fonte: ANTT (2017).

	RODOVIAS	EXTENSÃO CONCEDIDA	TRECHO RODOVIÁRIO	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR	ATUAL GRUPO CONTROLADOR (ABRIL/2017)
1	BR-101/RJ	320 km	Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva/ RJ (Ponte Rio-Niterói)	Autopista Fluminense	Arteris
2	BR-116/PR/SC	413 km	Curitiba/PR – Divisa SC/RS	Autopista Planalto Sul	Arteris
3	BR-116/SP/PR	402 km	São Paulo/SP – Curitiba/PR	Autopista Régis Bittencourt	Arteris
4	BR-116/ 376/PR e BR-101/SC	406 km	Curitiba/PR – Palhoça/SC	Autopista Litoral Sul	Arteris
5	BR-153/SP	321 km	Divisa MG/SP – Divisa SP/PR	Transbrasiliana	Triunfo
6	BR-381/MG/SP	562 km	Belo Horizonte/MG – São Paulo/SP	Autopista Fernão Dias	Arteris
7	BR-393/RJ	200 km	Divisa MG/RJ – Entroncamento BR-116/RJ (DUTRA)	Rodovia do Aço	Acciona
Total		2.624 km			



←
FIGURA 7:
2ª ETAPA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS - FASE I
Fonte: elaboração própria.

O modelo adotado nas concessões de 2007 foi o de Reabilitação-Operação-Transferência (ROT⁴²), a exemplo do ocorrido nas concessões rodoviárias realizadas na década de 1990. A modelagem de concessão sofreu alterações quando comparado com os processos realizados na década de 1990, extinguindo-se o pagamento de outorga à União por parte do concessionário, com vistas a fomentar a modicidade tarifária. A realização de investimentos obrigatórios e não obrigatórios pelo concessionário foi adicionada ao caderno de obrigações de investimentos nas rodovias, denominado de Programa de Exploração Rodoviária – PER.

Os investimentos obrigatórios são aqueles em que há a especificação do Poder Concedente do tipo de ação a ser desenvolvida e o período em que estes deverão ocorrer. O não atendimento dessa exigência enseja a aplicação de multa e o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, com a redução da tarifa básica de pedágio, pelo fato de não oferecer ao usuário o serviço na qualidade e condições estipuladas em contrato (Barbo *et al.*, 2010).

Em relação às intervenções não-obrigatórias, são aquelas que devem ser feitas pelo concessionário com vistas a manter o nível de qualidade de serviço oferecido pela rodovia. Para tanto, são especificados no PER os parâmetros de qualidade mínimos

←
⁴² ROT: *Rehabilitation-Operation-Transfer*.

relativos a recuperação, manutenção, conservação e operação do sistema rodoviário (Barbo *et al.*, 2010).

Ademais, a adaptação do modelo ROT possibilitou que, ao longo do contrato, houvesse a alteração de investimentos obrigatórios, por meio de negociações para a troca, inserção ou supressão de obrigações no PER. Todavia, para serem efetivadas, as alterações necessitam ser oficializadas com a assinatura de termo aditivo ao contrato pelas partes e sempre devem observar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos estabelecido quando do momento do leilão. Foi explicitado que, caso ocorresse, o cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro pela inserção de novas obrigações a serem suportadas pelo concessionário, seria realizado por meio do instrumento de Fluxo de Caixa Marginal, o qual se utiliza de um Fluxo de Caixa específico remunerado pelo WACC (Weight Average Cost of Capital) vigente à época da formalização para os novos investimentos não previstos no contrato original. O detalhamento do WACC é estabelecido por meio de resolução específica da ANTT⁴³.



⁴³ ANTT. Resolução n° 3651, de 07 de abril de 2011.

⁴⁴ Design-build-operate-transfer

Tal alteração aproximou o modelo de concessão ROT ao modelo Projetar-Constuir-Operar-Transferir (DBOT⁴⁴), no qual o concessionário tem a obrigação de preparar o projeto de expansão da via e realizar as obras de construção, para posterior operação e transferência do ativo para o Poder Concedente ao término do prazo contratual.

Os prazos de concessão das rodovias são de 25 anos, com a previsão expressa em contrato de proibição de prorrogação. Os projetos são executados por conta e risco do concessionário, não havendo o fornecimento de subsídios governamentais.

Os reajustes das concessões rodoviárias passaram a ser calculados por meio da variação anual do IPCA, como forma de estimular que o concessionário busque maior eficiência ao longo da execução do contrato. Ressalta-se que a adoção de cálculo do reajuste por meio do IPCA foi estendida para as rodovias concedidas nos anos 1990, por meio da assinatura de aditivos contratuais.

Quando comparado com cenário existente no Brasil na década de 1990, o cenário macroeconômico brasileiro em 2007 apresentava alterações substanciais, como: menor risco-país, menores índices de inflação, maior confiança dos investidores nas instituições, menores taxas de juros de longo prazo, maior liquidez do mercado financeiro, etc. Tal situação acarretou, no momento do leilão, deságios superiores a 40% sobre a tarifa básica de pedágio referencial cobrada pelo Poder Concedente, contribuindo para que as tarifas de pedágio cobradas pelas concessionárias das rodovias dos “7 lotes” fossem menores do que as tarifas básicas de pedágio cobradas em trechos concedidos na década de 1990.

Os contratos mantiveram a obrigação de obtenção de licenciamento ambiental e de desapropriação alocados ao concessionário. Também foi mantida a obrigatoriedade de investimento em RDT pelo concessionário.

10.2. SUBCONCESSÃO DA FERROVIA NORTE-SUL – TRAMO NORTE

A Estrada de Ferro Norte-Sul, mais conhecida como Ferrovia Norte-Sul, foi vislumbrada para atuar como uma espinha dorsal na malha ferroviária nacional, ao conectar o porto de Barcarena/PA com o porto de Rio Grande/RS. A ferrovia, construída em bitola larga (1,60 metros), conecta-se com a Estrada de Ferro Carajás (EFC), em Açailândia/MA, que permite acesso ao Porto de Itaqui/MA.

As obras de construção foram iniciadas em 1987 e foram realizadas pela empresa pública Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. – Valec, que, à época, recebeu a outorga federal⁴⁵ para a construção de dois ramais da ferrovia:

- i) Entre a interconexão com a EFC e Colinas do Tocantins, com 461 km;
- ii) Entre Porangatu/GO e Senador Canedo/GO), com 502 km.

O trecho intermediário, entre Porangatu/GO e Colinas do Tocantins/TO, com 675 km, não havia sido outorgado à Valec, nesse primeiro momento (ANTT, 2016).

Em 2001, por meio da medida provisória nº 2.201-1/01⁴⁶, foi alterada a lei nº 10.233/2001, que estabeleceu a existência da Valec até a conclusão da Estrada de Ferro Norte-Sul, entre Belém/PA e Senador Canedo/GO⁴⁷.

Em outubro de 2007, ocorreu a subconcessão com arrendamento⁴⁸ de um tramo ferroviário da Ferrovia Norte-Sul de 720 km, de Açailândia/MA a Palmas/TO. A empresa vencedora do certame foi a Ferrovia Norte-Sul S/A, empresa controlada pelo grupo Vale, que apresentou o maior valor de outorga de R\$ 1,478 bilhões⁴⁹ (US\$ 0,46 bilhão) ao Governo Federal, por um contrato de 30 anos, podendo ser prorrogado por igual período. Ela passou a ter a responsabilidade em operar, conservar, manter, monitorar, melhorar e adequar o trecho ferroviário. A exemplo das ferrovias leiloadas na década de 1990, o reajuste tarifário anual é calculado por meio da variação do IGP-DI.

É salutar destacar que, quando da realização do leilão, as obras de construção do trecho ferroviário em comento não haviam sido concluídas. O término das obras ocorreu em 2010, com a liberação operacional de todo o trecho ocorrida em 2011 (VALEC, 2016).



⁴⁵ Decreto nº 94.813, de 01 de setembro de 1987.



⁴⁶ Medida provisória nº 2.201/2001. htm. Acesso em 16/12/16.

⁴⁷ Por meio da lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, a Valec foi reestruturada, recebeu a outorga de 3 trechos ferroviários (EF-267, EF-334 e EF-354), e a ampliação da outorga da EF-151, que passou a ser de Belém/PA a Panorama/SP.

⁴⁸ Subconcessão em razão da Valec deter a outorga da ferrovia.

⁴⁹ US\$ 1,00 = R\$ 3,18 (Cotação de 27/04/2017)



FIGURA 8:
FNSTRECHO
CONCEDIDO
(AÇAILÂNDIA/MA –
PORTO NACIONAL/TO)

Fonte: Valec (2017)/
Adaptações BID

2010: PROCROFE -
2ª Etapa, Fase II
e Concessão do
aeroporto de São
Gonçalo do Amarante

11

11.1. PROCROFE - 2ª ETAPA, FASE II (BR-116/324/BA - VIA BAHIA)

Em 2010, foi dado prosseguimento à 2ª Etapa de Concessões de Rodovias, ao realizar a concessão do segundo lote do programa, com a rodovia BR-116/324/BA. Localizada na região Nordeste, essa foi a primeira rodovia federal concedida fora do eixo sul-sudeste.

→
TABELA 4:
2ª ETAPA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS - FASE II

Fonte: ANTT (2017).

RODOVIAS	EXTENSÃO CONCEDIDA	TRECHO RODOVIÁRIO	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR	ATUAL GRUPO CONTROLADOR (2017)
BR-116/324/BA e BA-526/528	680 km	Salvador/BA – Feira de Santana/BA – Divisa BA/MG	Via Bahia	Isolux e Engevix
Total	680 km			

→
FIGURA 9:
2ª ETAPA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS - FASE II

Fonte: elaboração própria.



Para esta rodovia, foram mantidas as condições utilizadas na 2ª Etapa de Concessões Federais - Fase I, realizada em 2007, e foram adicionados os seguintes mecanismos contratuais:

- ▶ Gatilhos de nível de serviço: exigência de que sejam realizadas obras de expansão da capacidade da rodovia (3ª faixa ou duplicação) ao atingir determinado volume de tráfego;
- ▶ Fator D: metodologia para aferição de parâmetros de desempenho da frente de recuperação e manutenção da infraestrutura rodoviária, execução das obras e serviços da frente de ampliação de capacidade, e melhorias e manutenção dos níveis de serviço exigidos no PER, podendo ocasionar em decréscimo ou acréscimo da tarifa básica de pedágio cobrada pelo concessionário;

Os estudos para a concessão do trecho rodoviário foram realizados pelo BNDES, por meio da PSP Facility.

11.2. CONCESSÃO DO AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

A gestão dos principais ativos da infraestrutura aeroportuária brasileira estava a cargo da empresa pública Infraero, que, no ano de 2010, administrava 67 aeroportos brasileiros e cujo tráfego representava 97% do tráfego aéreo regular do Brasil (Infraero, 2010).

Em 2009, foi tomada a decisão pelo Governo Federal de iniciar as obras para a construção de um novo aeroporto para receber a aviação regular que operava no Aeroporto Internacional Augusto Severo, que, até então, atendia o fluxo da aviação regular e militar⁵⁰ em Natal/RN. O novo aeroporto foi construído na cidade de São Gonçalo do Amarante/RN, cidade vizinha a Natal.

As obras para a construção da pista de pouso e decolagem ficaram a cargo do Governo Federal, que as executou com auxílio do Exército Brasileiro. Para as demais obras, procurou-se atrair a participação da iniciativa privada. O modelo utilizado para a concessão do aeroporto foi estabelecido por meio do Decreto nº 7.205/2010⁵¹.

Dessa forma, foi estruturada a concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, que se tornou a 1ª rodada do Programa Federal de Concessões de Aeroportos. Publicado em 2011, o edital previa a construção parcial do aeroporto (ex. terminais de cargas e de passageiros), além de sua manutenção e exploração, com obrigações de investimento (CAPEX) de aproximadamente R\$ 700 milhões (US\$ 220,13 milhões⁵²) (Seae, 2016) e pagamento de outorga mínima de R\$ 51,7 milhões (US\$ 16,26 milhões). O leilão foi realizado em agosto de 2011 na bolsa de valores BM&F Bovespa, sendo a modalidade de maior outorga a escolhida para a definição do vencedor do certame. Participaram quatro consórcios, sendo vencedor o formado pe-



⁵⁰ Destaca-se a importância deste aeroporto para a aviação militar pelo fato deste aeroporto receber a alcunha de Base Aérea de Natal pela Força Aérea Brasileira. (Cotação de 17/07/2017)

⁵¹ Decreto nº 7.205, de 10 de junho de 2010.



⁵² US\$ 1,00 = R\$ 3,18 (Cotação de 27/04/2017).

las empresas Corporación América S/A e Grupo Engevix, que apresentou um valor de outorga de R\$ 170 milhões (US\$ 53,46 milhões) (BM&F Bovespa, 2016).

O contrato firmado é de 28 anos, em que se estabeleceu o prazo de 3 anos para realização de obras de construção e de 25 anos de exploração do terminal. O contrato prevê possibilidade de renovação de até 5 anos, para possível recomposição equilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência de revisões extraordinárias (ANAC, 2011A).

Visando trazer segurança jurídica ao concessionário, o contrato torna explícito diversos elementos, tais como:

- ▶ Metodologia e periodicidade anual para reajuste das tarifas cobradas pela concessionária;
- ▶ Fator X, fator de produtividade, para compartilhamento de ganhos de produtividade com os usuários;
- ▶ Fator Q, fator de qualidade, para mensuração da qualidade do serviço prestado pela concessionária, com reflexo tarifário;
- ▶ Regras para a realização de revisão extraordinária;
- ▶ Definição de revisão quinquenal para os parâmetros da concessão;
- ▶ Estabelecimento de multas e penalidades contratuais;
- ▶ Permissão de realização de subconcessão, desde que permitido pelo Poder Concedente;
- ▶ Procedimentos para extinção da concessão;
- ▶ Uso de arbitragem;
- ▶ Cálculo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de fluxo de caixa marginal;
- ▶ Regras para a transferência da concessão e do controle acionário, sendo vedada a mudança da composição acionária da concessionária nos primeiros 5 anos de concessão e a transferência de concessão nos primeiros 3 anos de execução do contrato.
- ▶ *Step-in-rights*, em que o financiador pode assumir o controle da concessão em caso de inadimplência contratual; (ANAC, 2011B)
- ▶ Limitação da participação de empresas aéreas, controladoras e coligadas apenas como membros de consórcio, e limitadas a, no máximo, até 10% do consórcio, considerando as participações diretas e indiretas; (ANAC, 2011C)

O aeroporto internacional de São Gonçalo do Amarante recebeu o nome de Aeroporto Internacional Governador Aluísio Alves e foi inaugurado em 31 de maio de 2014. Logo após a inauguração, o Aeroporto Internacional Augusto Severo foi desativado para a aviação regular, passando a atuar exclusivamente como Base Aérea de Natal.

AERO- PORTO	CAPEX ESTIMADO (R\$ BILHÕES)	CAPEX ESTIMADO (US\$ BILHÕES) ⁵³	OUTORGA (R\$ BI)	OUTORGA (US\$ BI)	ÁGIO NO CERTAME (%)	PRAZO DE CONTRATO (ANOS)	GRUPO VENCEDOR	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR
São Gonçalo do Amarante	0,7	0,2	0,2	0,06	229	28	Corporación América S/A e Grupo Engevix	Aeroporto de Natal (Inframérica Natal)



TABELA 5:
RESUMO DO PROCESSO
DE CONCESSÃO
DO AEROPORTO
DE SÃO GONÇALO
DO AMARANTE.

Fonte: Seae (2016).



⁵³ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017).



FIGURA 10:
LOCALIZAÇÃO DO
AEROPORTO DE
SÃO GONÇALO DO
AMARANTE/RN.

Fonte: elaboração própria.

2012: PROCROFE
- 3ª Etapa, Fase II,
Concessão dos
aeroportos de Brasília,
Guarulhos e Viracopos
e Lançamento
do Programa de
Investimentos em
Logística (PIL)

12

12.1. PROCROFE - 3ª ETAPA, FASE II (BR-101/ES)

A 3ª etapa de concessões de rodovias é dividida em fases I, II e III. Para esta etapa foram mantidas as premissas gerais existentes na 2ª etapa de concessões rodoviárias – Fase II. Foi adicionado ao contrato o mecanismo do Fator X, um redutor tarifário que busca compartilhar com os usuários ganhos estimados de produtividade obtidos pelo concessionário.

Os primeiros trechos rodoviários previstos para serem concedidos nesta fase seriam as rodovias BR-040/DF/GO/MG e BR-116/MG. No entanto, o cronograma foi alterado, sendo leiloado primeiramente a rodovia integrante da 3ª etapa – fase II, a BR-101/ES.

→
TABELA 6:
3ª ETAPA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS
Fonte: ANTT (2017).

RODOVIAS	EXTENSÃO CONCEDIDA	TRECHO RODOVIÁRIO	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR	ATUAL GRUPO CONTROLADOR (2017)
BR-101/ ES/BA	476 km	Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ	Eco101	Ecorodovias e SBS
Total	476 km			

→
FIGURA 11:
3ª ETAPA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES
RODOVIÁRIAS
FEDERAIS
Fonte: elaboração própria.



O contrato exige do concessionário a completa duplicação da rodovia, atendendo a marcos temporais estabelecidos, que podem ser antecipados de acordo com o atingimento de fluxo de tráfego em cada trecho rodoviário (gatilho de tráfego).

O leilão da rodovia ocorreu em janeiro de 2012 e o vencedor do certame apresentou deságio de aproximadamente 45% sobre a tarifa básica de pedágio referencial. Entretanto, o processo para a assinatura do contrato de concessão foi judicializado, o que adiou a assinatura do contrato em aproximadamente um ano. O segundo colocado do certame alegava que o plano de negócios apresentado pela empresa vencedora, um dos documentos exigidos em edital para habilitação de empresa interessada em participar do certame, estava em desacordo com o exigido em edital.

Os estudos para a concessão do empreendimento foram realizados pela Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP), companhia criada pela união de diversos bancos brasileiros, sob a liderança do BNDES, para a elaboração e estruturação de projetos privados para exploração de atividade econômica ou projetos públicos de infraestrutura (EBP, 2017).

No modelo adotado à época e utilizado pelo Governo Brasileiro até 2013, a EBP solicitava autorização ao ente público responsável para o desenvolvimento dos projetos, que seria reembolsado futuramente pelo ganhador do certame licitatório de concessão, quando este ocorresse.

12.2. CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE BRASÍLIA, GUARULHOS E CAMPINAS - VIRACOPOS

Por meio da publicação do Decreto nº 7.531/2011⁵⁴, foram incluídos no Programa Nacional de Desestatização três aeroportos internacionais: Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro, em Guarulhos/SP; Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas/SP; e Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília/DF. O edital da 2ª rodada do Programa Federal de Concessões de Aeroportos foi publicado em 15 de dezembro de 2011 e o leilão ocorreu em 06 de fevereiro de 2012, preconizando a ampliação e a reforma destes aeroportos, cujas principais obras deveriam estar concluídas a tempo para a realização da Copa do Mundo Fifa, que seria realizada no ano de 2014. Os estudos para concessão dos empreendimentos foram realizados pela EBP.



⁵⁴ Decreto nº 7.531, de 21 de julho de 2011.

TABELA 7:
RESUMO DO PROCESSO
DE CONCESSÃO
DOS AEROPORTOS
DE GUARULHOS,
VIRACOPÓS E BRASÍLIA.

Fonte: Seae (2016)

⁵⁵ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017).

AERO- PORTO	CAPEX ESTIMADO (R\$ BILHÕES)	CAPEX ESTIMADO (US\$ BILHÕES) ⁵⁵	OUTORGA (R\$ BI)	OUTORGA (US\$ BI)	ÁGIO NO CERTAME (%)	PRAZO DE CONTRATO (ANOS)	GRUPO VENCEDOR	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR
Guarulhos	5,3	1,7	16,2	5,1	374	20	Invepar - In- vestimentos e Participações em Infraes- trutura S/A e ACSA - Air- port Company South Africa	GRU Airport
Viracopos	8,8	2,8	3,8	1,2	160	30	Triunfo Participações e Investimen- tos S/A, UTC Participações e Egis Airport Operation	Viracopos Aeroportos Brasil
Brasília	3,1	1,0	4,5	1,4	673	25	Corporación América S/A e Grupo Engevix	Inframérica Brasília

As regras foram aperfeiçoadas e algumas diretrizes políticas foram incorporadas no modelo para as concessões destes empreendimentos foram distintas das utilizadas na rodada anterior de concessão de aeroportos. Dentre os principais pontos alterados, podem ser citados:

- ▶ Distintos prazos contratuais entre cada aeroporto;
- ▶ Exigência de experiência de pelo menos 5 anos do licitante ou de um dos integrantes do grupo licitantes;
- ▶ Exigência de experiência do operador aeroportuário na administração de aeroportos com movimentação de, no mínimo, 5 milhões de passageiros ao ano, em pelo menos 1 ano nos 10 anos anteriores ao leilão;
- ▶ Participação da Infraero como acionista minoritária com 49% do capital social da concessão;
- ▶ Pagamento anual para o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) de contribuição fixa, montante apresentado pelos interessados no certame no momento do leilão, e de contribuição variável, de 2%, 5% e 10% sobre a receita bruta, respectivamente dos concessionários de Brasília, Viracopos e Guarulhos; (ANAC, 2011D)
- ▶ Limitação de participação de empresas aéreas, controladoras e coligadas, apenas como membros de consórcio e com restrição a, no máximo, até 2% do consórcio, considerando as participações diretas e indiretas.



FIGURA 12:
AEROPORTO DE
BRASÍLIA.

Foto: rodrigobark/
shutterstock.com

Foi utilizado para a definição do vencedor do certame o critério de maior valor de contribuição fixa apresentada pelo concessionário.

O leilão dos três aeroportos aconteceu de maneira simultânea, no qual as empresas interessadas poderiam disputar o leilão dos três aeroportos, porém arrematando apenas um. Também foi permitida a apresentação de lances em viva-voz para as três maiores ofertas de cada leilão, desde que as propostas apresentassem valor equivalente a pelo menos 90% da maior oferta válida.

Os elementos contratuais inseridos quando do leilão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN, como a possibilidade de prorrogação do contrato por até 5 anos para possível recomposição equilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência de revisões extraordinárias, regras de reajuste anual pelo IPCA, o Fator X, o Fator Q, a revisão dos parâmetros da concessão a cada 5 anos e a revisão extraordinária foram mantidos para a etapa de concessão em comento.



12.3. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA (PIL)

Em agosto de 2012, o Governo Federal lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL). O programa previa o aumento de investimentos em infraestrutura por meio da concessão de empreendimentos nos setores de rodovias e ferrovias. Os projetos para o setor de aeroportos foram anunciados em dezembro de 2012. Os estudos utilizados em empreendimentos rodoviários e aeroportuários do PIL foram desenvolvidos pela EBP.

12.3.1. PIL Rodovias

Para o setor rodoviário, foi anunciada a concessão de 09 trechos rodoviários, totalizando aproximadamente 6.838 km. As rodovias compõem a 3ª Etapa de Concessão Rodoviárias Federais, Fases I e III. Dentre os anunciados, foram concedidos 06 trechos rodoviários, de um total de 4.873 km, entre os anos de 2013 e 2014.

RODOVIA	EXTENSÃO TOTAL	CONCEDIDO (STATUS EM 2018)
BR-101/BA	772 km	Não
BR-116/MG	817 km	Não
BR-040/DF/GO/MG	937 km	Sim
BR-050/GO/MG	437 km	Sim
BR-060/DF/GO/MG	1.176 km	Sim
BR-153/GO/TO	625 km	Sim
BR-163/MS	847 km	Sim
BR-163/MT	851 km	Sim
BR-262/ES/MG	376 km	Não



TABELA 8:
RODOVIAS
INTEGRANTES DO PIL 1.

Fonte: Seae (2016).

O modelo de concessão adotado para as rodovias do PIL sofreu alterações de premissas, a saber: exigia que as rodovias fossem integralmente duplicadas em um prazo de até 5 anos após a assinatura do contrato; permitia a cobrança de pedágio somente após concluídos os trabalhos iniciais e 10% do total das obras de duplicação. O prazo contratual estabelecido foi de 30 anos, com possibilidade de prorrogação por igual período. Foi mantida a premissa de escolha do vencedor do certame a partir da menor tarifa de pedágio.

Destaca-se que todos os mecanismos presentes na concessão da rodovia BR-101/ES foram mantidos, exceto o gatilho de tráfego, pelo fato da ampliação de capacidade já ser contemplada na duplicação da via, e foram adicionados ao contrato os seguintes mecanismos:

- ▶ Fator C, que é uma metodologia para aferição, cálculo e reequilíbrio decorrentes de eventos que geram impacto exclusivamente sobre a receita ou verbas que obrigatoriamente devem ser investidas ou disponibilizadas para uma determinada ação pela concessionária e que, se não realizadas por esta, acarretam decréscimo da tarifa de pedágio;
- ▶ Fator Q, que é um incrementador ou um redutor tarifário pelo atendimento de níveis de acidente e do indicador de disponibilidade da rodovia;

A responsabilidade pela obtenção das licenças prévia e de instalação⁵⁶, necessárias para a realização de obras, foi transferida para o Poder Concedente, sendo a responsabilidade alocada à EPL, como estratégia de diminuição do risco alocável às concessionárias e dar agilidade às obras da concessão. O concessionário passou a ter a responsabilidade em obter a licença de operação, que é obtida para utilização das infraestruturas construídas, e em restituir os gastos despendidos pelo Poder Concedente no processo de obtenção dos licenciamentos de etapas anteriores. Tal ação é distinta dos processos observados nas etapas anteriores de concessão, em que a responsabilidade pela realização do processo de licenciamento ambiental recaía sobre o concessionário.



⁵⁶ O processo de licenciamento ambiental abrange a emissão de 3 licenças: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO).

A responsabilidade pela desapropriação foi alocada à concessionária, porém com limites de gastos. A concessionária deve arcar com um dado montante, estipulado em contrato e que, caso seja extrapolado, enseja reequilíbrio econômico-financeiro por meio do mecanismo de fluxo de caixa marginal. Foi alocado ao Poder Concedente a responsabilidade em declarar as áreas a serem desapropriadas como de utilidade pública.

Na presente etapa foi adicionada a obrigação da disponibilização e manutenção de um cabo de fibra óptica, composto por no mínimo 36 pares de fibras ópticas, pelo concessionário em prol do Poder Concedente.

12.3.2. PIL Ferrovias

Para o setor ferroviário, foi anunciada a construção e/ou concessão de 12 trechos em um total 10 mil km. Os estudos para concessão seriam realizados sob a coordenação do Ministério dos Transportes e da ANTT.

→
TABELA 9:
TRECHOS
FERROVIÁRIOS
INTEGRANTES DO PIL 1.

Fonte: MPDG (2012).

FERROVIA

Ferroanel de São Paulo – tramo sul (SP)

Ferroanel de São Paulo – tramo norte (SP)

Acesso ao Porto de Santos
(Ribeirão Pires/SP – Raiz da Serra/SP – Cubatão/SP – Santos/SP)

Lucas do Rio Verde/MT – Uruaçu/GO (Campinorte/GO)

Uruaçu/GO – Corinto/MG - Campos dos Goytacazes/RJ

Rio de Janeiro/RJ – Campos/RJ – Vitória/ES - Vila Velha/ES

Belo Horizonte/MG – Salvador/BA

Salvador/BA – Recife/PE

Estrela D'Oeste/SP – Panorama/SP – Maracajú/MS

Maracajú/MS – Mafra/PR

São Paulo/SP – Mafra/PR – Rio Grande/RS

Açaiândia/MA – Vila do Conde/PA

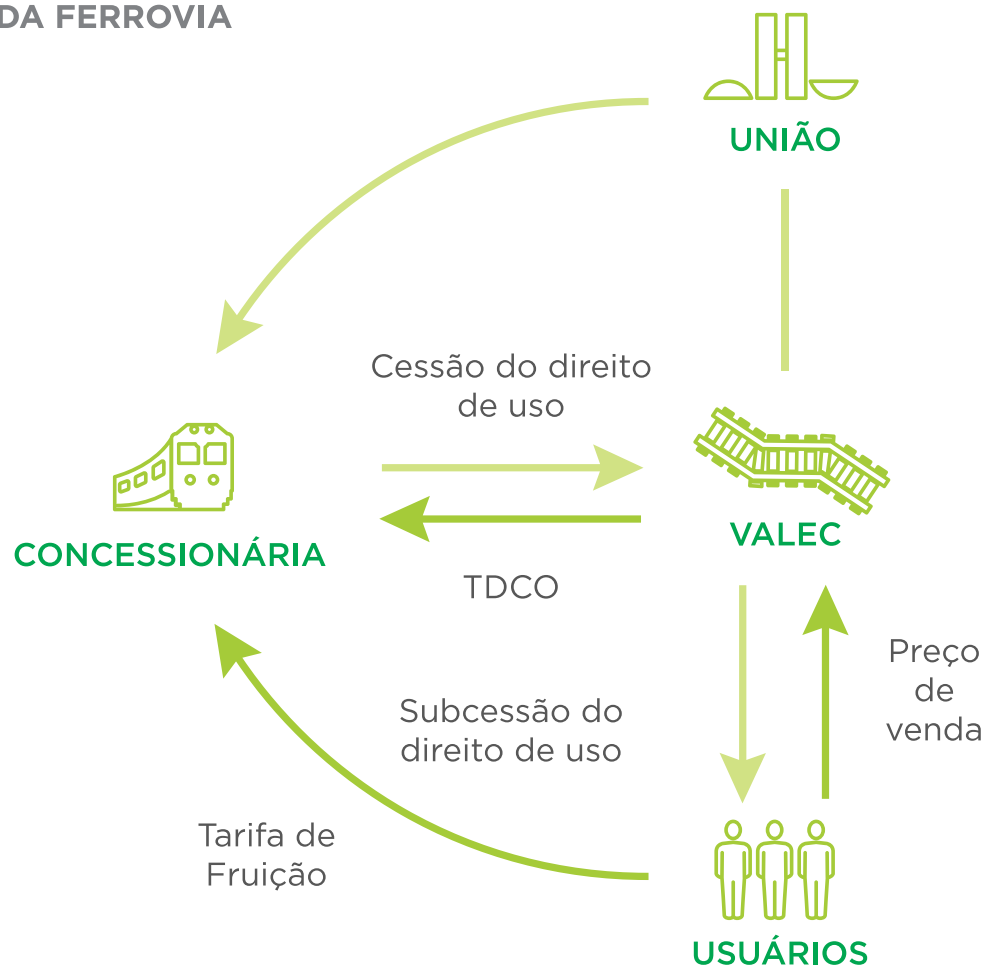


À época, os objetivos anunciados para o Programa de Concessões de Ferrovias eram a quebra do monopólio na oferta de serviços ferroviários e a redução das tarifas cobradas para o usuário final de serviços ferroviários. Para tanto, os projetos escolhidos ocorreriam sob a égide de um novo modelo de concessão, com a separação da gestão da infraestrutura da operação ferroviária, no qual:

1. O Governo Federal realizaria a contratação, perante o concessionário, da construção, da manutenção e licenciamento da ferrovia, cedendo o direito de exploração da ferrovia para um concessionário por 35 anos;
2. A concessionária venderia a integralidade da capacidade de transporte da ferrovia pelo período da concessão para a empresa pública federal Valec. A concessionária seria remunerada pela Valec, por meio do pagamento da Tarifa pela Disponibilidade da Capacidade Operacional - TDCO, e pelo usuário final, por meio do pagamento de uma Tarifa de Fruição, para remunerar os serviços de operação e manutenção da infraestrutura ferroviária;
3. A Valec realizaria a sucessão do direito de uso da ferrovia para os usuários finais por meio da oferta pública da capacidade;
4. O usuário remuneraria a Valec pela compra da capacidade da via.

→
FIGURA 15:
 ESTRUTURA
 DO MODELO
 UNBUNDLING
 OPEN ACCESS.
 Fonte: ANTT (2013B).

DIREITO DE EXPLORAÇÃO DA FERROVIA



O modelo de concessão anunciado baseava-se no modelo *unbundling open access*, chamado à época de modelo horizontal, semelhante ao adotado na União Europeia, no qual uma única empresa se responsabiliza pelo gerenciamento da infraestrutura ferroviária, e diversos operadores previamente habilitados realizariam a operação de trens.

O modelo de concessão anunciado alteraria o modelo até então adotado no Brasil, que é baseado no modelo vertical, em que uma mesma empresa realiza a manutenção e a operação de trens e tem o monopólio de exploração comercial de uma dada área geográfica. Além disso, a adoção do modelo horizontal ensejaria a negociação da devolução de alguns trechos já concedidos, a adequação destes trechos para a bitola larga (1,60 metros) ou mista (1,00 metro e 1,60 metros), além de realizar a construção de trechos *greenfield*. Destaca-se que não foi realizada a concessão de nenhum trecho ferroviário do PIL sob esse modelo, em grande parte pela existência de riscos fiscais relacionados às obrigações de aquisição de capacidade pela Valec perante os concessionários do Modelo Horizontal ou *Open Access*.

Todavia, quando do lançamento da segunda etapa do PIL (PIL 2), o Poder Concedente resolveu manter o modelo vertical de concessão já utilizado nas concessões ferroviárias realizadas na década de 90, abandonando a intenção de adoção do modelo de concessão horizontal para o segmento ferroviário.

12.3.3. Trem de Alta Velocidade (TAV) e criação da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

Ainda no setor ferroviário, o Governo Federal procurava implantar um trem de alta velocidade (TAV) para realizar o transporte de passageiros entre as cidades de Campinas/SP – São Paulo/SP – Rio de Janeiro/RJ. O processo envolveu a estruturação, entre os anos de 2008 e 2013, de 3 certames de concessão que não obtiveram sucesso, além da autorização legislativa, por meio da lei nº 12.404/2011⁵⁷, para a criação da empresa pública Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV), que tinha por objeto promover e gerir o projeto do TAV.

Na mesma data de lançamento do PIL, foi publicada a Medida Provisória nº 576/2012⁵⁸, convertida na lei nº 12.743/2012⁵⁹, que substituiu a criação da ETAV pela criação da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL). A EPL foi vinculada ao Ministério dos Transportes e recebeu as atribuições de (i) promover e gerir o projeto do TAV, e (ii) realizar projetos, estudos e pesquisas para subsidiar o planejamento da logística e dos modos de transporte brasileiros. Dessa forma, sua atribuição era semelhante à desempenhada no passado pelo extinto GEIPOT.



⁵⁷ Lei nº 12.404, de 04 de maio de 2011.

⁵⁸ Medida provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012.

⁵⁹ Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012.

12.3.4. PIL Aeroportos

Para o setor aeroportuário, foram anunciados os seguintes projetos (Secretaria de Aviação Civil, 2012):

- ▶ “Concessão de 2 aeroportos internacionais: Antônio Carlos Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro/RJ; e Tancredo Neves (Confins) em Belo Horizonte/MG;
- ▶ Criação da Infraero Serviços, para a prestação de serviços técnicos especializados e realização de treinamentos aeroportuários;
- ▶ Programa de aviação regional, para o fortalecimento e estruturação de rede com 689 aeroportos regionais, sendo 270 aeroportos em uma primeira fase, com a cessão de subsídios federais e a concessão administrativa de aeroportos regionais para estados e prefeituras;
- ▶ Estabelecimento de critérios para distribuição de slots em aeroportos congestionados;
- ▶ Regulamentação da autorização para exploração comercial de aeroportos privados dedicados exclusivamente à aviação geral”.

→
FIGURA 16:
AEROPORTO
DO GALEÃO.

Foto: Dmitry V.P/
shutterstock.com



12.3.5. PIL Portos

Os projetos do setor portuário integrantes do PIL foram apresentados em fevereiro de 2013, após alteração legal por meio da Medida Provisória nº 595/2012⁶⁰, que foi transformada na Lei nº 12.815/2013⁶¹ e que determinou a realização de licitação de contratos de arrendamento. Por meio da Portaria nº 15/2013, da extinta Secretaria de Portos da Presidência da República, foram estabelecidos os empreendimentos dos portos marítimos organizados passíveis de serem licitados.

Foram identificadas 160 áreas passíveis de arrendamento, que foram agrupadas em 4 (quatro) blocos. Os leilões dos arrendamentos portuários ocorreriam à medida que os blocos fossem licitados.

→
⁶⁰ Medida Provisória nº 595, de 06 de dezembro de 2012, de 06 de dezembro de 2012.

⁶¹ Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

BLOCO	PORTO	QUANTIDADE DE ÁREAS IDENTIFICADAS
1	Santos/SP	26
	Vila do Conde/PA	7
	Santarém/PA	6
	Belém, Miramar e Outeiro/PA	13
TOTAL DE ÁREAS DO BLOCO 1		52
2	São Sebastião/SP	1
	Salvador/BA	4
	Aratu/BA	9
	Paranaguá/PR	24
	Antonina/PR	1
TOTAL DE ÁREAS DO BLOCO 2		39
3	Maceió/AL	3
	Suape/PE	6
	Recife/PE	4
	Cabedelo/PB	8
	Fortaleza/CE	2
	Itaqui/MA	12
TOTAL DE ÁREAS DO BLOCO 3		36
4	Rio Grande/RS	6
	Porto Alegre/RS	2
	Imbituba/SC	4
	Itajaí/SC	2
	São Francisco do Sul/SC	1
	Rio de Janeiro/RJ	4
	Niterói/RJ	2
	Itaguaí/RJ	1
	Vitória/ES	10
	Manaus/AM	1
TOTAL DE ÁREAS DO BLOCO 4		33



TABELA 10:
QUANTIDADE DE
ÁREAS PASSÍVEIS
DE ARRENDAMENTO
PORTUÁRIO.

Fonte: SEP (2013).

2007 a 2015:
Taxa Interna de
Retorno Referencia
para Projetos de
Concessão de
Infraestruturas
de Transporte

13

A Taxa Interna de Retorno (TIR) referencial dos projetos de concessão de empreendimentos de transportes, utilizada como parâmetro para o desenvolvimento dos estudos econômicos, sendo apresentada pelo Ministério da Fazenda, por meio da publicação de nota técnica conjunta assinada entre a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e a Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae). É salutar destacar que o cálculo do WACC feito pelo Ministério da Fazenda é referencial, cabendo as agências e órgãos setoriais a discricionariedade pela adoção desse cálculo.

→
62 WACC – Weight Average
Cost of Capital – Custo Médio
Ponderado de Capital.

A taxa é calculada por meio da metodologia de WACC⁶², que foi detalhada na Nota Técnica nº 64/STN/Seae/MF, de 17 de maio de 2007, e que estabeleceu a Taxa Interna de Retorno dos Estudos de Viabilidade Econômico-Financeira da Segunda Etapa de Concessões Rodoviárias Federais. A metodologia foi estabelecida em diálogos entre técnicos do Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento, Ministério dos Transportes, Casa Civil, ANTT e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os parâmetros utilizados no cálculo são:

1. A taxa livre de riscos;
2. O prêmio pelo risco Brasil;
3. O prêmio de risco de mercado – foi utilizada a taxa livre de risco do retorno médio anual da série histórica dos retornos diários da Standard & Poor's 500 - S&P 500;
4. O beta – calculado a partir de amostras de empresas dos setores listados em bolsa de valores;
5. O percentual estimado de capital próprio e de capital de terceiros;
6. O custo de financiamento estimado; e
7. Os dados de inflação americana – em razão de se utilizar dados da bolsa dos EUA.
8. Os valores inseridos são atualizados constantemente, de forma a procurar refletir com maior fidelidade os momentos econômicos observados no país e nos setores.

Ressalta-se que, quando da concessão de projetos de concessão federal de outros modos de transportes, tais como aeroportos, ferrovias e portos, a metodologia utilizada foi a mesma determinada pela Nota Técnica nº 64/2007/STN/Seae/MF, havendo a atualização do beta de forma a refletir os respectivos segmentos analisados. A TABELA 11 detalha as notas técnicas publicadas para cada empreendimento e as atualizações sofridas desde 2007.

→
TABELA 11:
NOTAS WACC
SEGMENTO
RODOVIÁRIO.

Fonte: Elaboração própria.

NOTA TÉCNICA STN/SEAE	DATA	TEMA	TIR (A.A.)
64	17 de maio de 2007	2ª fase do Programa de Concessões Rodoviárias Federais	8,95%
36	30 de junho de 2008	Concessão das rodovias BR-116/324/BA e BR-040/DF/GO/MG	8,5%
56	21 de outubro de 2008	Concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG, BR-116/MG e BR-381/MG	8%
663	17 de agosto de 2012	Rodovias do PIL 1	5,5%
318	13 de maio de 2013	Rodovias do PIL 1	7,2%
02	10 de julho de 2015	Rodovias do PIL 2	9,2%

NOTA TÉCNICA STN/SEAE	DATA	TEMA	TIR (A.A.)
815	09 De agosto de 2010	Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN (ASGA)	6,3%
879	07 de outubro de 2011	Guarulhos/SP, Viracopos/SP e Brasília/DF	6,46%
675	20 de agosto de 2013	Estudos de viabilidade para concessão dos aeroportos do Galeão/RJ e Confins/MG	6,63%
005	16 de julho de 2015	Concessões de aeroportos do PIL 2 (POA, FLN, SSA e FOR)	8,5%



TABELA 12:
NOTAS WACC
SEGMENTO
AEROPORTUÁRIO

Fonte: Elaboração própria.

NOTA TÉCNICA STN/SEAE	DATA	TEMA	TIR (A.A.)
557	2010	Estudos de viabilidade do Trem de Alta Velocidade – TAV	6,32%
11	27 de junho de 2013	Estudos de viabilidade do Trem de Alta Velocidade – TAV	7,0%
12	04 de julho de 2013	Concessão da ferrovia Açailândia/MA – Porto de Vila do Conde/PA	8,5%
19	15 de outubro de 2013	Concessões da infraestrutura das ferrovias do PIL 1	8,5%
39	17 de novembro de 2015	Concessões ferroviárias do PIL 2	10,6%



TABELA 13:
NOTAS WACC
SEGMENTO
FERROVIÁRIO

Fonte: Elaboração própria.

NOTA TÉCNICA STN/SEAE	DATA	TEMA	TIR (A.A.)
853	2013	Arrendamentos portuários do PIL 1	8,0%
03	2015	Arrendamentos portuários do PIL 2	10,0%



TABELA 14:
NOTAS WACC
SEGMENTO PORTUÁRIO

Fonte: Elaboração própria.

2013 e 2014: PIL
Rodovias, Concessão
dos Aeroportos
de Belo Horizonte
– Confins e Rio de
Janeiro – Galeão e
Publicação da Nova
Lei dos Portos

14

14.1. PIL RODOVIAS (PROCROFE - 3ª ETAPA, FASES I E III)

Em julho de 2013, foram publicados pelo Governo Federal, por meio da ANTT, os dois primeiros editais para leilão de concessão das rodovias BR-050/GO/MG e BR-262/ES/MG, e também os leilões dos primeiros empreendimentos integrantes do PIL.

À época, o período entre a publicação do edital e a realização do leilão foi de 50 dias⁶³. Houve interesse da iniciativa privada para com o projeto da concessão da rodovia BR-050/GO/MG, no qual foram apresentadas 8 propostas. O vencedor do certame foi o grupo intitulado Consórcio Planalto⁶⁴, que apresentou deságio de aproximadamente 42% sobre a tarifa básica de pedágio referencial. O leilão da rodovia BR-262/ES/MG foi vazio, isto é, não houve interessados no edital publicado.

Ainda em 2013 foram publicados os editais para a concessão das rodovias BR-040/DF/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-163/MS e BR-163/MT. Esses leilões foram bem-sucedidos, com a apresentação de deságios significativos pelas empresas vencedoras dos certames. Para estas rodovias, as empresas vencedoras foram as que já apresentavam experiência prévia no mercado de concessão de rodovias brasileiro.

No primeiro semestre de 2014, foi publicado o edital para concessão da rodovia BR-153/GO/TO. O leilão ocorrido em maio de 2014 também transcorreu com sucesso, com a participação de 03 participantes, tendo a empresa vencedora, a Galvão Engenharia, apresentado deságio de 46% sobre a tarifa básica de pedágio referencial. Este foi o último leilão de rodovias ocorrido sob o âmbito do PIL 1.

63 Edital foi publicado em 31 de julho de 2013 e o leilão ocorreu em 18 de setembro de 2013.

64 Novo player no mercado de concessões brasileiro que era formado pelo consórcio de 09 empresas atuantes majoritariamente no segmento de pavimentação e construção de rodovias.

TABELA 15: RODOVIAS CONCEDIDAS INTEGRANTES DO PIL 1

Fonte: Seae/MF (2016) e BM&F Bovespa (2016).

RODOVIA	EXTENSÃO TOTAL	CONCEDIDO	DESÁGIO	QD. EMPRESAS PARTICIPANTES DO LEILÃO	GRUPO EMPRESARIAL VENCEDOR	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR	DATA DO LEILÃO
RODOVIAS DO PIL 1							
BR-040/DF/GO/MG	937 km	Sim	61,1%	8	Invepar	Via 040	27/12/2013
BR-050/GO/MG	437 km	Sim	42,7%	8	Consórcio Planalto	MGO Rodovias	18/09/2013
BR-060/DF/GO/MG	1.176 km	Sim	52,0%	5	Triunfo	Concebra	04/12/2013
BR-153/GO/TO	625 km	Sim	46,0%	3	Galvão Engenharia	Galvão BR-153	23/05/2014
BR-163/MS	847 km	Sim	52,7%	6	CCR	MS Via	17/12/2013
BR-163/MT	851 km	Sim	52,0%	7	Odebrecht Transport	Rota do Oeste	27/11/2013

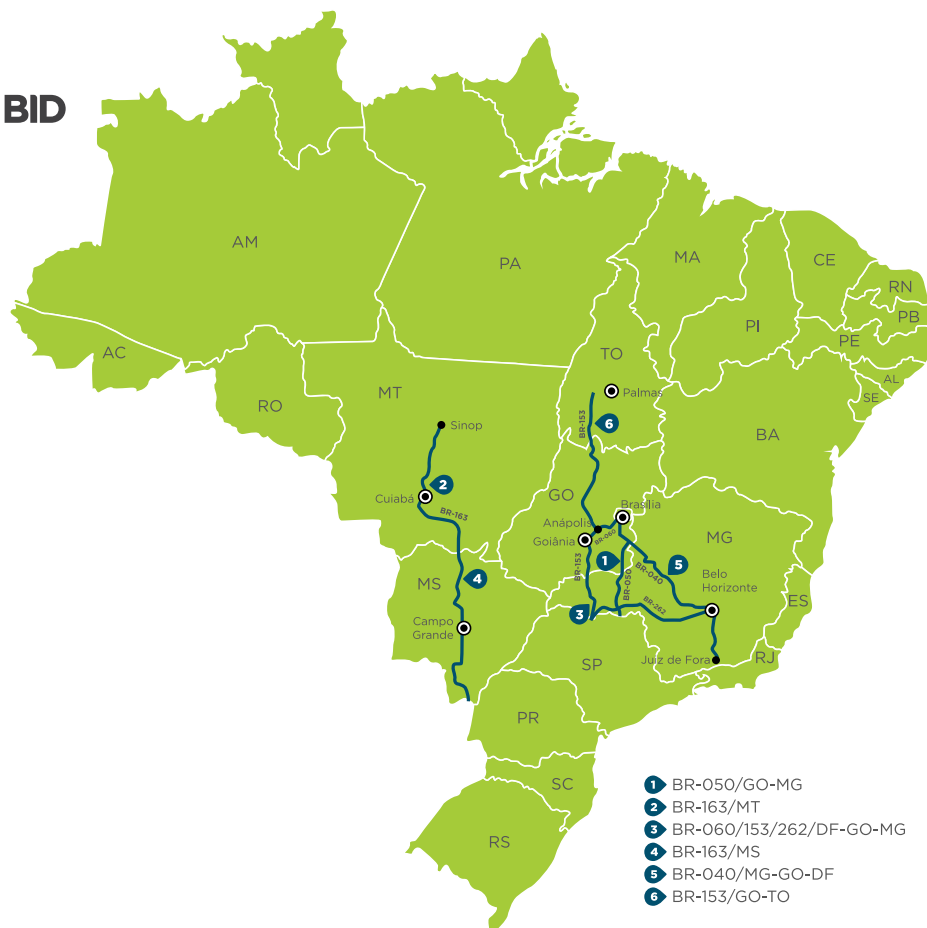


FIGURA 17:
RODOVIAS
CONCEDIDAS
INTEGRANTES DO PIL 1

Fonte: Seae/MF (2016) e
BM&F Bovespa (2016).

14.2. CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE BELO HORIZONTE - CONFINS E RIO DE JANEIRO - GALEÃO

O Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim – Galeão e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, localizados respectivamente no Rio de Janeiro/RJ e em Confins/MG, foram inseridos no PND por meio do Decreto nº 7.896/2013⁶⁵ e foram projetos integrantes do Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos (PIL Aeroportos). Os editais da 3ª rodada de concessões de aeroportos foram publicados em 04 de outubro de 2013 e os leilões foram realizados no dia 22 de novembro de 2013.



⁶⁵ Decreto nº 7.896, de 01 de fevereiro de 2013.

AERO-PORTO	CAPEX ESTIMADO (R\$ BILHÕES)	CAPEX ESTIMADO (US\$ BILHÕES) ⁶⁶	OUTORGA (R\$ BI)	OUTORGA (US\$ BI)	ÁGIO NO CERTAME (%)	PRAZO DE CONTRATO (ANOS)	GRUPO VENCEDOR	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR
Confins	3,4	1,1	1,8	0,6	66	30	Consórcio Aerobrasil (CCR, Zürich Airport e München Airport)	BH Airport
Galeão	5,7	1,8	19	6,0	294	25	Consórcio Aeroportos do Futuro (Changi e Odebrecht)	Rio Galeão



TABELA 16:
RESUMO DO PROCESSO
DE CONCESSÃO DOS
AEROPORTOS DE
CONFINS E GALEÃO.

Fonte e elaboração: Seae (2016).



⁶⁶ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

De forma geral, foram mantidas, para esta rodada de concessão de aeroportos, as regras que vigoram na 2ª rodada de concessões de aeroportos. Passaram por revisão os seguintes tópicos:

- ▶ Foi limitada a participação dos vencedores das concessões de Guarulhos (SP), Viracopos (SP) e Brasília (DF) em até 14,99% do consórcio vencedor, sem participação no controle acionário;
- ▶ Foi permitida a participação de empresas aéreas desde que a soma da participação em consórcio privado não ultrapassasse 4%;
- ▶ Exigência de experiência do operador aeroportuário na administração, nos últimos cinco anos, de aeroportos com movimentação de, no mínimo, 22 milhões de passageiros ao ano para o aeroporto do Galeão e 12 milhões de passageiros ao ano para o aeroporto de Confins.
- ▶ Foi exigido que os operadores deveriam ter, no mínimo, 25% de participação no consórcio, podendo essa exigência ser atendida por até dois operadores aeroportuários em um mesmo consórcio;
- ▶ Foi apresentado um gatilho de investimento baseado no nível de qualidade do serviço oferecido pelo aeroporto, exigindo a realização de obras de ampliação ao se atingir determinado volume de demanda;
- ▶ Pagamento anual para o FNAC de contribuição fixa, montante apresentado pelos interessados no certame no momento do leilão, e de contribuição variável, de 5% sobre a receita bruta; (ANAC, 2013)

Premissas como a participação da Infraero em 49% do capital social e a limitação da prorrogação contratual por até 5 anos para possível recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em decorrência de revisões extraordinárias, regras de reajuste anual pelo IPCA, Fator X, Fator Q, a revisão dos parâmetros da concessão a cada 5 anos e a revisão extraordinária foram mantidas nesta 3ª rodada de concessões de aeroportos.



FIGURA 18:
LOCALIZAÇÃO
DOS AEROPORTOS
DE CONFINS/MG E
DO GALEÃO/RJ

Fonte: elaboração própria.

14.3. PUBLICAÇÃO DA NOVA LEI DOS PORTOS



⁶⁷ Medida provisória nº 595, de 06 de dezembro de 2012.

⁶⁸ Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

⁶⁹ Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

Em dezembro de 2012, foi publicada a Medida Provisória nº 595/2012⁶⁷, que foi convertida na Lei nº 12.815/2013⁶⁸, chamada de Nova Lei dos Portos, e que revogava a Lei nº 8.630/1993. A Nova Lei dos Portos foi regulamentada por meio do Decreto nº 8.033/2013⁶⁹ e trouxe inovações para o setor, com vistas a modernizar a infraestrutura e a gestão portuária, além de estimular a atração de investimentos privados para o setor.

Dentre as alterações trazidas pela Nova Lei dos Portos, juntamente com seu regulamento, podem ser citadas:

- ▶ A ampliação da quantidade de critérios para a escolha do vencedor do certame licitatório de processo de concessão/arrendamento, possibilitando que sejam adotados como critérios, por exemplo, menor tarifa, maior capacidade de movimentação e menor tempo de movimentação de carga;
- ▶ Explicita que a prorrogação contratual de concessões/arrendamentos não é automática, ocorrendo apenas em casos que o governo considerar a decisão adequada, tendo como base o desempenho do ente privado;
- ▶ Estipula que os contratos de arrendamentos de portos públicos firmados após 1993, desde que tenham previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ser renovados uma única vez e pelo prazo máximo previsto em contrato, sob condição de que o operador privado realize investimentos na modernização e expansão do empreendimento;
- ▶ Extingue a obrigatoriedade de que os Terminais de Uso Privativo (TUP)⁷⁰, que estão localizados fora de Portos Públicos (Portos Organizados), movimentem majoritariamente carga própria;



⁷⁰ As instalações portuárias privadas por meio de autorização englobam: TUPs – Terminais de Uso Privativo; ETCs – Estações de Transporte de Cargas; IPT – Instalações Portuárias de Turismo; e IP4 – Instalações Portuárias de Pequeno Porte.



⁷¹ US\$ 1,00 = R\$ 3,18 (Cotação de 17/07/2017)

⁷² US\$ 1,00 = R\$ 3,18 (Cotação de 27/04/2017)

A alteração legislativa permitiu a expansão de investimentos privados, em especial em TUPs. Entre dezembro/2013 e julho/2016 foram autorizados pela Secretaria de Portos 57 novas instalações portuárias privadas e foi realizada a assinatura de 14 termos aditivos em contratos de autorização em instalações portuárias privadas existentes, com CAPEX estimado em R\$ 16,2 bilhões (US\$ 5,1 bilhões)⁷¹. Ademais, entre dezembro/2014 e novembro/2016 foram renovados antecipadamente 12 contratos de arrendamentos portuários, com CAPEX total estimado em R\$ 9,2 bilhões (US\$ 2,9 bilhões)⁷².

→
FIGURA 19

Fonte: BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento.



Ressalta-se que o trâmite de Terminais de Uso Privativo se distingue de concessões, ao ser realizado por meio de processos de autorização. Para tanto, o ente privado interessado que tenha uma área para uma instalação portuária fora de um porto organizado deve apresentar um requerimento junto à ANTAQ, que abre um anúncio público ou uma chamada pública para identificar se há outros interessados em área próxima à apresentada. A Secretaria de Portos, atualmente parte do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) como Secretaria Nacional de Portos, analisa a viabilidade locacional, as diretrizes do planejamento e da política nacional. Caso aprovada pela SNP, é concedida a autorização pela ANTAQ, por meio da assinatura de um contrato de adesão de até 25 anos, podendo ser prorrogado, “desde que administração portuária seja mantida e o autorizatário promova os investimentos necessários para expansão e modernização das instalações portuárias” (SNP, 2017).

2015: PIL 2, Nova
Concessão da
BR-101/RJ (Ponte
Rio-Niterói),
Regulamentação
do instrumento
de PMI e Leilão de
Arrendamentos
Portuários

15

15.1. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS EM LOGÍSTICA 2 (PIL 2)

Em junho de 2015, o Governo Federal deu continuidade ao programa de concessões de infraestruturas de transportes, ao lançar o Programa de Investimentos em Logística 2 (PIL 2). O programa abrangia investimentos estimados de R\$ 198,4 bilhões (US\$ 62,4 bilhões)⁷³, divididos entre os segmentos de: Aeroportos, com R\$ 8,5 bilhões (US\$ 2,7 bilhões); Ferrovias, com R\$ 86,4 bilhões (US\$ 27,2 bilhões); Portos, com R\$ 37,4 bilhões (US\$ 11,8 bilhões); e Rodovias, com R\$ 66,1 bilhões (US\$ 20,8 bilhões) (MPDG, 2015).



⁷³ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017).

15.1.1. PIL 2 - Rodovias

Para o segmento rodoviário, foi anunciado o prosseguimento do programa de concessões em duas etapas: a primeira, a ser realizada em 2015, composta por 5 trechos rodoviários, cujos estudos estavam em desenvolvimento por meio do instrumento de PMI⁷⁴; a segunda, a ser realizada em 2016⁷⁵, composta por 11 trechos rodoviários, cujos estudos seriam desenvolvimentos utilizando-se do instrumento de PMIs lançadas pela União em 2015.



⁷⁴ Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI: Processo adotado na apresentação de projetos, levantamentos, investigações ou estudos, por pessoa física ou jurídica de direito privado, a serem utilizados pela administração pública. Processo regulamentado pelo Decreto nº. 8.428, de 2 de abril de 2015.

⁷⁵ A relicitação da Ponte Rio-Niterói também foi anunciada como projeto integrante do PIL 2, apesar do leilão ter ocorrido três meses antes do lançamento do PIL 2.

Dentro do programa também foi anunciado os Novos Investimentos em Concessões Existentes (NICE), a ser realizado por concessionárias em trechos rodoviários concedidos em anos anteriores, mediante a assinatura de aditivos contratuais entre o poder concedente e o concessionário para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Os investimentos abrangiam a realização de duplicações de vias, construção de faixas adicionais e/ou de vias marginais.

ETAPA	TRECHO RODOVIÁRIO	EXTENSÃO DO TRECHO (EM KM)	CAPEX ESTIMADO (R\$ BILHÕES)	CAPEX ESTIMADO (US\$ BILHÕES) ⁷⁶
Primeira	BR-476/153/282/480/PR/SC	460	4,5	1,4
	BR-060/364/GO/MT	704	4,1	1,3
	BR-364/365/GO/MG	439	3,1	1,0
	BR-163/230/MT/PA	976	6,6	2,1
	BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói)	13	1,3	0,4
Segunda	BR-101/BA	199	1,6	0,5
	BR-101/SC	220	1,1	0,3
	BR-101/116/290/386/RS	581	3,2	1,0
	BR-101/232/PE	564	4,2	1,3
	BR-101/493/465/RJ/SP	357	3,1	1,0
	BR-262/381/ES/MG	305	1,9	0,6
	BR-262/MS	327	2,5	0,8
	BR-267/MS	249	2,0	0,6
	BR-280/SC	307	2,1	0,7
	BR-282/470/SC	455	3,2	1,0
	BR-364/MT/RO	806	6,3	2,0
	BR-040/RJ	-	1,1	0,3
NICE	BR-101/RJ	-	1,2	0,4
	BR-101/376/116/SC/PR	-	0,9	0,3
	BR-116/PR/SC	-	2,5	0,8
	BR-116/SP/RJ	-	2,3	0,7
	BR-116/324/BA	-	0,4	0,1
	BR-153/SP	-	4,0	1,3
	BR-163/MT	-	0,8	0,3
	BR-290/RS (Freeway)	-	0,2	0,1
	BR-381/MG/SP	-	0,6	0,2
	BR-393/RJ	-	1,3	0,4



TABELA 17:
RODOVIAS DO PIL 2

Fonte: MPDG (2015)



⁷⁶ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

Foram estabelecidas como premissas para o programa rodoviário do PIL 2: a definição do vencedor do leilão pelo critério de menor tarifa (sem a cobrança de outorga); a liderança do BNDES para a estruturação de financiamentos, que teriam parcerias entre bancos comerciais e mercado de capitais; duplicação da totalidade da rodovia em até 20 anos, podendo ser antecipada de acordo com o atingimento de demanda estabelecida por meio de gatilhos de tráfego (MPDG, 2015).

15.1.2. PIL 2 - Ferrovias

Para o segmento ferroviário foi explicitado a utilização do modelo de concessão vertical, empregado nos processos de concessão brasileiro ocorridos desde a década de 1990, em detrimento do modelo de concessão horizontal que havia sido anunciado no âmbito do PIL 1. O modelo vertical, por sua vez, passaria por aperfeiçoamentos, com o intuito de estimular a realização de operações de direito de passagem, estimular a integração da malha ferroviária nacional e estimular a concorrência nas operações ferroviárias. Foi explicitada a diretriz de se estimular investimentos para desenvolvimento ferroviário no eixo Norte-Sul. Para os processos de licitação, foi apresentada a proposta de adoção do modelo de licitação por outorga ou por compartilhamento de investimento, o que tornou explícita a possibilidade de realização de projetos de PPP no segmento. Os estudos necessários para a estruturação dos projetos ferroviários seriam realizados por meio do uso do instrumento de PMIs (MPDG, 2015).

→
FIGURA 20:
FERROVIA COM
TERCEIRO TRILHO -
PORTO DE SANTOS/SP.

Foto: Gabriel Ramos/
shutterstock.com



A exemplo do ocorrido no segmento rodoviário, também foi anunciado que o Poder Concedente estava negociando a realização de Novos Investimentos em Concessões Existentes (NICE), a serem realizados por concessionárias ferroviárias na malha concedida, mediante a assinatura de aditivos contratuais entre o poder concedente e o concessionário para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Os investimentos anunciados abrangeriam a realização de distintas intervenções, tais como: ampliação da capacidade de tráfego de vias férreas, construção de novos pátios, redução de interferências urbanas, duplicações de trechos, construção de novos ramais, instalação de equipamentos de via e sinalização e ampliação da frota férrea (MPDG, 2015).

TRECHO FERROVIÁRIO	EXTENSÃO DO TRECHO (EM KM)	CAPEX ESTIMADO (R\$ BILHÕES)	CAPEX ESTIMADO (US\$ BILHÕES) ⁷⁷
Ferrovia Norte-Sul (Palmas/TO – Anápolis/GO e Açailândia/MA – Barcarena/PA)	1.430	7,8	2,5
Ferrovia Norte-Sul (Anápolis/GO – Estrela D'Oeste/SP – Três Lagoas/MS)	895	4,9	1,5
Lucas do Rio Verde/MT – Miritituba/PA	1.140	9,9	3,1
Rio de Janeiro/RJ – Vitória/ES	572	7,8	2,5
Ferrovia Bioceânica (Campinorte/GO – Lucas do Rio Verde/MT – Sapezal/MT – Vilhena/RO – Porto Velho/RO – Rio Branco/AC – Peru)	-	40	12,6
NICE	-	16	5,0



TABELA 18:
FERROVIAS
INTEGRANTES DO PIL 2.

Fonte: MDPG (2015).



⁷⁷ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)



FIGURA 21:
FERROVIAS
INTEGRANTES DO PIL 2.

Fonte: ANTT (2013B).

15.1.3. PIL 2 - Aeroportos

Para o segmento aeroportuário foi anunciada a concessão de novos aeroportos, cujos estudos seriam obtidos por meio da abertura de PMIs. Também foi anunciada a concessão de aeroportos regionais por meio do modelo de concessão por outorga,

cujos processos seriam realizados por estados e municípios, com a delegação de aeroportos pelo Governo Federal para estes entes. O programa também anunciou a reestruturação e modernização da Infraero. (MPDG, 2015)

→
TABELA 19:
AEROPORTOS
INTEGRANTES DO PIL 2.
Fonte: MDPG (2015).
→
78 US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

CLASSIFICAÇÃO	INFRAESTRUTURA/ LOCALIZAÇÃO	CAPEX ESTIMADO (R\$ MILHÕES)	CAPEX ESTIMADO (US\$ MILHÕES) ⁷⁸
Internacional	Fortaleza/CE (Aeroporto Pinto Martins)	1.800	566
	Salvador/BA (Aeroporto Dep. Luiz Eduardo Magalhães)	3.000	943
	Florianópolis/SC (Aeroporto Hercílio Luz)	1.100	346
	Porto Alegre/RS (Aeroporto Salgado Filho)	2.500	786
Regional delegado	Caldas Novas/GO	78	25
	Araras/SP		
	Campinas (Amarais) /SP		
	Jundiaí/SP		
	Itanhaém/SP		
	Ubatuba/SP		
	Bragança Paulista/SP		

→
FIGURA 22:
AEROPORTOS
INTEGRANTES DO PIL 2.
Fonte: Seae (2016).



15.1.4. PIL 2 - Portos

Para o setor portuário foram anunciadas: (i) a licitação de 50 novos arrendamentos portuários, com valor total estimado de R\$ 11,9 bilhões (US\$ 3,7 bilhões); (ii) a autorização de 63 novos TUPs; (iii) e a renovação antecipada de 24 arrendamentos portuários, com investimento esperado de R\$ 10,8 bilhões (US\$ 3,4 bilhões)⁷⁹. (MPDG, 2015)

Os projetos de novos arrendamentos portuários foram divididos em Bloco 1, com Fases 1 e 2, e Bloco 2. Os empreendimentos do Bloco 1 tinham previsão de serem licitados em 2015 e os empreendimentos do Bloco 2, em 2016. Os estudos-base para estes processos licitatórios foram desenvolvidos, em sua grande maioria, pela EBP. O modelo de licitação para esses projetos seria o de maior outorga. (MPDG, 2015)

Destaca-se que, para o segmento de TUP, foram apresentados os projetos da iniciativa privada que até então haviam solicitado ao Poder Concedente a emissão de autorização para instalação e/ou ampliação de terminais existentes.

Em relação à prorrogação antecipada de arrendamentos portuários, estas poderiam ser requeridas por aqueles arrendatários cujos contratos tenham sido firmados sob a égide da antiga lei de portos, que possuíam cláusula contendo a possibilidade de prorrogação contratual e cujos contratos ainda não tinham passado por este processo. Nestes casos, o Poder Concedente realizou a prorrogação mediante a imposição de novas obrigações de investimento por parte do arrendatário.

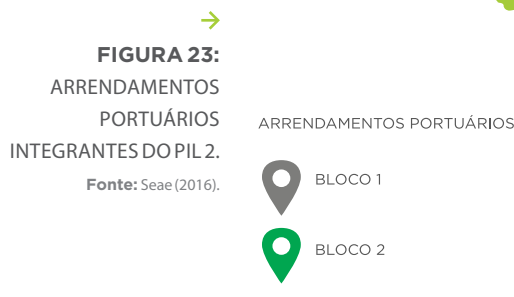


⁷⁹ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

ETAPA	TIPO DE CARGA	LOCALIZAÇÃO	INVESTIMENTO (R\$ BI)	INVESTIMENTO (US\$ BI)
Bloco 1 – Fase 1	Grãos	Pará (5) e Santos/SP (1)	2,1	0,7
	Celulose	Santos/SP (2)		
Bloco 1 – Fase 2	Granéis	Pará (2) e Santos/SP (4)	2,6	0,8
	Carga geral e contêineres	Pará (1) e Santos/SP (2)		
	Combustíveis e Gás Liquefeito de Petróleo (GLP)	Pará (12)		
	Carga geral e contêineres	Manaus/AM, Paranaguá/PR, Santana/AP, Suape/PE (2), São Sebastião/SP e São Francisco do Sul/SC		
Bloco 2	Granéis minerais	Itaqui/MA, Paranaguá/PR, Aratu/BA e Suape/PE (2)	1,8	0,6
	Grãos	Suape/PE, Santos/SP, Rio de Janeiro/RJ e Paranaguá/PE (3)	1,8	0,6
	Granéis líquidos	Santos/SP	0,1	0,03
	Celulose	Paranaguá/PR e Itaqui/MA	0,3	0,1
	Total		11,9	3,7



TABELA 20:
ARRENDAMENTOS
PORTUÁRIOS
INTEGRANTES DO PIL 2.
Fonte: MPDG (2015).



15.2. NOVA CONCESSÃO DA BR-101/RJ (PONTE RIO-NITERÓI)

No PIL 2 – Rodovias, foi anunciada a concessão de 5 trechos rodoviários: BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói); BR-163/MT (Sinop/MT – Miritituba/PA); BR-060/364/GO/MT (Goiânia/GO – Rondonópolis/MT); BR-364/365/GO/MG (Jataí/GO – Uberlândia/MG); e BR-476/153/282/480/PR/SC (Lapa/PR – Chapecó/SC).

A intenção de concessão desses empreendimentos já havia sido sinalizada pelo Governo Federal, quando da publicação de editais de chamamento público de Procedimento de Manifestação de Interesse pelo Ministério dos Transportes, ocorrida em 2014. Para tanto, foi concedido o prazo de 180 dias para o desenvolvimento dos estudos. O escolhido seria reembolsado pelo vencedor do certame de concessão e o valor a ser reembolsado seria definido a priori pelo Ministério dos Transportes, quando do lançamento do edital de chamamento⁸⁰.

Houve uma importante distinção no processo de concessão da Ponte Rio-Niterói, quando comparado com os demais empreendimentos do PIL 2: este foi o primeiro trecho rodoviário federal relicitado, pois o contrato assinado em 1994 estava próximo de expirar. Quatro empresas se candidataram para realizar o desenvolvimento dos estudos do trecho rodoviário em comento, tendo sido entregues dois deles. O vencedor, e que foi utilizado para basear o desenvolvimento do edital de concessão, foi desenvolvido pela então empresa concessionária da rodovia, a CCR.

O edital de concessão foi publicado em fevereiro de 2015 e a licitação ocorreu em março do mesmo ano. Participaram do certame 6 empresas, incluindo a que havia desenvolvido os estudos e que operava a concessão da Ponte Rio-Niterói. A proposta vencedora foi apresentada pelo grupo Ecorodovias, empresa que já detinha a con-

→
⁸⁰ Nos termos do Decreto nº. 8.428/2015.

cessão de outros trechos rodoviários e que apresentou um deságio de 36,67% sobre a tarifa básica de pedágio referencial. A transferência do controle acionário entre as concessionárias CCR e Ecorodovias ocorreu em maio de 2015 e a tarifa de pedágio efetivamente cobrada pelos usuários apresentou uma redução de R\$ 5,20 (US\$ 1,64⁸¹) para R\$ 3,70⁸² (US\$ 1,16). A rodovia foi considerada integrante do PIL 2, apesar do seu leilão ter ocorrido 3 meses antes do lançamento oficial do Programa. É salutar destacar que, dos projetos rodoviários anunciados no PIL 2, apenas a rodovia BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói) foi licitada.

Foram inseridas como obrigações contratuais do novo concessionário, dentre várias, a realização de obras de conexão da Ponte Rio-Niterói com a Linha Vermelha, via expressa do Rio de Janeiro, e a construção de um mergulhão de acesso na cidade de Niterói. O CAPEX total do empreendimento foi estimado em R\$ 1,3 bilhão (US\$ 0,4 bilhão) e o contrato assinado prevê um prazo de 30 anos, podendo ser prorrogado por igual período.



⁸¹ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

⁸² Valor da tarifa de
veículo de 2 eixos.

RODOVIA	EXTENSÃO TOTAL	CONCEDIDO	DESÁGIO	QD. EMPRESAS PARTICIPANTES DO LEILÃO	GRUPO EMPRESARIAL VENCEDOR	NOME FANTASIA DO GRUPO VENCEDOR	DATA DO LEILÃO
RODOVIAS DO PIL 2							
BR-101/RJ (Ponte Rio- Niterói)	13 km	Sim	36.67%	6	Ecorodovias	Ecoponte	18/03/2015



TABELA 21:
RODOVIA CONCEDIDA
INTEGRANTE DO PIL 2

Fonte: Seae/MF (2016) e
BM&F Bovespa (2016).

15.3. PMI: APRESENTAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

Em 2014, visando a estruturação de um segundo pacote de concessões de rodovias, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, anunciou a intenção de realizar os estudos visando futura concessão de 05 trechos rodoviários e de 06 trechos ferroviários. Para tanto, procurou atualizar e ou desenvolver estudos para a concessão das rodovias, por meio do instrumento de Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI.

No processo de PMI, o Governo Federal publica edital apresentando a sua intenção, prazo e condições para que empresas da iniciativa privada desenvolvam os estudos que balizarão o processo de concessão de infraestrutura. É possível candidatar uma quantidade ilimitada de empresas, que, para se qualificar, devem atender requisitos mínimos técnicos-jurídicos impostos pelo Governo. Aquelas empresas que se qualificam são autorizadas pela União para o desenvolvimento dos estudos. Com a conclusão dos estudos, as empresas os enviam ao Governo Federal, que faz a análise e julgamento deles. Um estudo é escolhido pelo Governo, que pode passar por complementações e alterações por determinação da União e é utilizado para balizar o processo de concessão. Somente a empresa que tem o estudo escolhido é ressarcida pelos recursos investidos no desenvolvimento do material. O valor máximo do ressarcimento é determinado previamente quando da publicação do edital de chamamento.

O processo de PMI encontra-se definido no art. 21 da Lei nº 8.987/95⁸³ e no Decreto nº 8.428/15⁸⁴. O ordenamento jurídico não veda a participação da empresa que desenvolveu o estudo no âmbito da PMI no certame de concessão do empreendimento, transferindo ao desenvolvedor do edital da PMI a possibilidade ou não de vetar a participação destas empresas na futura concessão. Em editais de chamamento de PMI publicados



⁸³ Lei nº 8.987, de 13 de
fevereiro de 1995.

⁸⁴ Decreto nº 8.428, de
02 de abril de 2015.

entre 2012 e 2016 para os setores de rodovias, ferrovias e portos, não houve a vedação da participação das empresas nos certames de concessão, tendo essa vedação sido imposta apenas em editais de chamamento voltados para o segmento de concessão de aeroportos.

Em relação aos chamamentos públicos de PMI publicados em 2014 para o setor rodoviário, foram entregues estudos dos cinco trechos rodoviários pela iniciativa privada. Destes, em novembro de 2016, apenas a rodovia BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói) foi licitada.

Os estudos de PMI dos demais trechos rodoviários do PIL 2 tiveram o prazo de entrega repetidamente prorrogados pelo Ministério dos Transportes, a pedido das empresas desenvolvedoras dos estudos. Abaixo é apresentado o tempo que foi utilizado para o desenvolvimento dos estudos de cada trecho por meio do mecanismo de PMI.

→
TABELA 22:
EDITAIS DE
CHAMAMENTOS
PÚBLICOS PARA O
SETOR RODVIÁRIO
PUBLICADOS EM 2014.
Fonte: Seae (2016).

TRECHO RODVIÁRIO	EXTENSÃO DO TRECHO	QUANTIDADE DE EMPRESAS AUTORIZADAS	QUANTIDADE DE ESTUDOS ENTREGUES
BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói)	13 km	4	2
BR-060/364/GO/MT	704 km	9	2
BR-163/230/MT/PA	976 km	7	2
BR-364/365/GO/MG	437 km	6	1
BR-476/153/282/480/PR/SC	402 km	7	3

→
TABELA 23:
PERÍODO
TRANSCORRIDO
PARA ENTREGA DOS
ESTUDOS DE PMI
DE RODVIAS.
Fonte: Seae (2016).

RODOVIA	DATA DE PUBLICAÇÃO DO EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO	DATA DE PUBLICAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	DATA DE APROVAÇÃO DO ESTUDO PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	PERÍODO TRANSCORRIDO ENTRE A PUBLICAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO E A APROVAÇÃO DO ESTUDO (EM DIAS)
BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói)	29/01/2014	24/04/2014	22/09/2014	151
BR-060/364/GO/MT			14/05/2015	360
BR-364/365/GO/MG	03/02/2014	19/05/2014	08/06/2015	385
BR-163/230/MT/PA			14/05/2015	360
BR-476/153/282/480/PR/SC			15/01/2015	241

Quando do lançamento do PIL 2, foi anunciada a intenção de concessão de 11 (onze) trechos rodoviários em uma futura etapa do programa de concessões rodoviárias. Visando a obtenção de estudos, foram publicados editais de chamamento pelo Ministério dos Transportes, nos quais foram concedidos um período de 180 dias para desenvolvimento de estudos para aquelas empresas autorizadas por esse Ministério.

Houve um grande interesse da iniciativa privada para com as PMI apresentadas, com uma elevada quantidade de empresas que se candidataram e foram autorizadas pelo referido Ministério. No entanto, todos os processos de PMI foram prorrogados, existindo, em novembro de 2016, rodovias cujos estudos ainda não haviam sido entregues para análise do Governo Federal.

Em 2015, foram publicados editais de chamamento de PMI de 8 novos trechos rodoviários e em 2016 foram publicados outros 4 trechos.

TRECHO RODOVIÁRIO	EXTENSÃO DO TRECHO	QUANTIDADE DE EMPRESAS AUTORIZADAS	QUANTIDADE DE ESTUDOS ENTREGUES
2015			
BR-101/BA	199 km	28	-
BR-101/SC	220 km	34	1
BR-101/116/290/386/RS	581 km	29	-
BR-101/232/PE	564 km	23	-
BR-101/493/465/RJ/SP	357 km	26	1
BR-280/SC	307 km	29	-
BR-282/470/SC	455 km	28	-
BR-364/MT/RO	806 km	20	-
2016			
BR-163/PA	332 km	-	-
BR-163/282/SC	204 km	3	-
BR-282/SC	310 km	3	-
BR-316/PA	149 km	-	-

←
TABELA 24:
EDITAIS DE
CHAMAMENTOS
PÚBLICOS PARA O
SETOR RODOVIÁRIO
PUBLICADOS EM
2015 E 2016.

Fonte: Seae (2016).



←
FIGURA 24:
RODOVIAS
CONCEDIDAS,
PREVISTAS E EM
ESTUDOS EM PMI
DESDE 2013.

Fonte: Seae/MF (2016).

Para o setor ferroviário, foram entregues estudos decorrentes de PMI apenas para a metade (3) dos trechos divulgados originalmente pelo Ministério dos Transportes. Em abril de 2017, ainda não havia sido realizada nenhuma concessão.

TABELA 25:
EDITAIS DE
CHAMAMENTOS
PÚBLICOS PARA O
SETOR FERROVIÁRIO
PUBLICADOS EM 2014.
Fonte: Seae (2016).

TRECHO FERROVIÁRIO	EXTENSÃO DO TRECHO	QUANTIDADE DE EMPRESAS AUTORIZADAS	QUANTIDADE DE ESTUDOS ENTREGUES
EF-151 – Açailândia/MA – Barcarena/PA	457 km	12	1
EF-354 – Anápolis/GO – Corinto/MG	1.706 km	10	-
EF-116 – Belo Horizonte/MG – Guanambi/BA	1.420 km	9	-
EF 267- Estrela D'Oeste/SP – Dourados/MS ⁸⁵	659 km	12	1
EF-354 – Sapezal/MT – Porto Velho/RO	950 km	12	-
EF-170 – Sinop/MT – Miritituba/PA	999 km	14	1

⁸⁵ ferroviário foi reduzido, passando o trecho para o segmento Estrela D'Oeste/SP – Três Lagoas/MS, com aproximadamente 285 km.

FIGURA 25:
FERROVIAS DO
PIL 2 E EM PMI.
Fonte: Seae (2016).



Diferentemente dos setores rodoviário e ferroviário, para o aeroportuário foi explicitado, em chamada pública, que as empresas que desenvolvessem os estudos escolhidos pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) não poderiam participar dos leilões de concessão dos aeroportos. Tal medida foi justificada à época como uma estratégia para diminuir o conflito de interesse e garantir a equidade de informações entre as empresas participantes do certame.

Em junho de 2015, a extinta Secretaria de Aviação Civil (SAC) publicou o Edital de Chamamentos Públicos de Estudos nº 001/2015⁸⁶, que requisitava a apresentação de projeto, levantamento, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem das concessões para expansão, exploração e manutenção dos aeroportos de Porto Alegre/RS, Florianópolis/SC, Salvador/BA e Fortaleza/CE. O documento explicitava os valores a serem ressarcidos para a empresa vencedora que desenvolveu os estudos, quando do momento da realização do leilão dos aeroportos. Foi estipulado o prazo de 90 dias para o desenvolvimento dos estudos pelas empresas interessadas, contado a partir da data de publicação da autorização dos interessados pela SAC.

As empresas a realizarem os estudos foram autorizadas pela SAC por meio do Edital de Chamamentos Públicos de Estudos nº 003/2015⁸⁷. As seleções dos estudos dos aeroportos de Porto Alegre, Florianópolis e Fortaleza ocorreram em 04 de dezembro de 2015, por meio do Edital SAC nº 01/2015, e a do aeroporto de Salvador ocorreu em 11 de dezembro de 2015, por meio do Edital SAC nº 02/2015.



⁸⁶ SAC - Secretaria de Aviação Civil. (2015) Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2015.



⁸⁷ SAC - Secretaria de Aviação Civil. (2015) Edital de Chamamento Público de Estudos nº 003/2015.



TABELA 26:
EDITAIS DE
CHAMAMENTOS
PÚBLICOS PARA A
REALIZAÇÃO DE
PMI PARA O SETOR
AEROPORTUÁRIO,
PUBLICADOS EM 2015.

Fonte: SAC (2015).
Elaboração própria.

AEROPORTO	QUANTIDADE DE EMPRESAS QUE REQUISITARAM AUTORIZAÇÃO	QUANTIDADE DE EMPRESAS AUTORIZADAS	QUANTIDADE DE ESTUDOS ENTREGUES
Aeroporto Salgado Filho (Porto Alegre/RS)	23	10	1
Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães (Salvador/BA)	26	10	2
Aeroporto Hercílio Luz (Florianópolis/SC)	24	11	1
Aeroporto Pinto Martins (Fortaleza/CE)	27	10	3

A SAC publicou, em maio de 2016, o Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2016⁸⁸, que requisitava a apresentação de projeto, levantamento, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem das concessões para expansão, exploração e manutenção do aeroporto de Cuiabá/MT.

Para este edital, foi ampliado o prazo para desenvolvimento de estudos de 90 para 120 dias após a publicação do termo de autorização pela SAC. As premissas utilizadas no Edital de Chamamento Público de estudos utilizados nº 01/2015 foram mantidas. Todavia, não houve a publicação do termo de autorização pela SAC.

Para os arrendamentos portuários também foi utilizado o instrumento de PMI para a obtenção de estudos. Foram publicados, em julho/2015, chamamentos públicos para a obtenção de estudos de 6 áreas para arrendamento portuário, por meio da publicação de 6 editais pela Secretaria de Portos (SEP)⁸⁹. A exemplo do ocorrido nos setores rodoviário e ferroviário, não houve vedação à participação da empresa que



⁸⁸ SAC - Secretaria de Aviação Civil. (2016) Edital de Chamamento Público de Estudos nº 001/2016.

⁸⁹ SEP - Secretaria de Portos. (2015) Procedimento de Manifestação de Interesse - PMI.



tivesse desenvolvido o estudo escolhido pela SEP em participar do certame licitatório. Foi concedido o prazo de 60 dias corridos, após a publicação da autorização pela SEP, para o desenvolvimento dos estudos do segmento em comento.

→
TABELA 27:
PM DE
ARRENDAMENTOS
PORTUÁRIOS
PUBLICADOS EM 2015.
Fonte e elaboração: Seae (2016)

PORTO	OBJETO DO ESTUDO	DATA DA PUBLICAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO	QUANTIDADE DE PROPOSTAS RECEBIDAS	DATA EM QUE OS ESTUDOS FORAM ENTREGUES	QUANTIDADE DE EMPRESAS QUE ENTREGARAM OS ESTUDOS
São Francisco do Sul/SC	Carga geral (incluindo o contêiner de forma subsidiária) e granel vegetal, considerando a construção de berço múltiplo uso, e retroárea de aproximadamente 50 mil m ² , dos quais 35 mil m ² referente à área atualmente alagada.		7		3
Santos/SP: margem esquerda, região de Conceiçãozinha	Movimentação de granéis vegetais, em área de aproximadamente 400 mil m ² .		5		3
Santos/SP: margem esquerda (Ilha Barnabé)	Movimentação de granéis líquidos, em área de aproximadamente 38 mil m ² .		5	26/10/2015	1
Suaape/PE	Movimentação de granéis sólidos de origem vegetal (trigo), em uma área de aproximadamente 25 mil m ² , utilizando o Berço 4 para embarque/desembarque de carga de forma compartilhada com outros arrendatários.	27/08/2015	6		2
Suaape/PE	Movimentação de veículos, em áreas descontínuas que totalizam, aproximadamente, 188 mil m ² , utilizando o Berço 4 para embarque/desembarque de carga de forma compartilhada com outros arrendatários.		7	26/11/2015	3
Rio de Janeiro/RJ	Movimentação de granéis sólidos de origem vegetal (trigo), em área de aproximadamente 13,5 mil m ² , ocupando o Armazém 11, a área entre os Armazéns 10 e 11 e parte do Armazém 12. Deverá ser previsto que a parte do Armazém 12 que não for utilizada no projeto será entregue à CDRJ em forma de pátio pavimentado, para utilização em outros projetos.		5 (incluindo 1 doação)	26/10/2015	2

15.4. ARRENDAMENTO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS EM SANTOS/SP E EM VILA DO CONDE/PA

Em outubro de 2015, foram publicados os primeiros editais para o leilão de arrendamentos portuários no âmbito do PIL 2, referentes a quatro terminais: 3 em Santos/SP, sendo um para movimentação de grãos e dois terminais para movimentação de carga geral, celulose e papel; e 1 terminal em Vila do Conde/PA, para movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais.

O leilão foi realizado em 09 de dezembro de 2015. Houve interessados em empreendimentos localizados em Santos/SP, porém o leilão do empreendimento em Vila do Conde/PA foi vazio, isto é, não houve interessados.



FIGURA 26:
PORTO DE SANTOS.

Foto: Paulo Vilela/
shutterstock.com

O prazo contratual dos empreendimentos foi de 25 anos, podendo ser renovado uma vez por igual período, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, inclusive pela definição dos novos investimentos, compatíveis com o novo prazo e necessários para garantir a atualidade do serviço. O maior valor da outorga pela cessão onerosa da área do arrendamento foi utilizado como critério de julgamento do leilão, que também previa a realização de lances por viva-voz entre as três maiores ofertantes, nos casos em que o valor da oferta seja igual ou superior a 90% (noventa por cento) do valor da outorga, ofertado pelo proponente

cuja proposta correspondesse à maior oferta pelo arrendamento. Os editais previam que os futuros arrendatários realizassem investimentos obrigatórios nos terminais arrendados, além do pagamento de valores anuais referentes ao arrendamento das áreas pelas Companhias Docas de São Paulo e do Pará, respectivamente responsáveis pelos portos de Santos/SP e Vila do Conde/PA. (ANTAQ, 2015)

2015 – PLATAFORMA PARA DIVULGAÇÃO DO PROGRAMA DE CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURA

Por meio da cooperação técnica BR-T1327, o BID apoiou o Ministério da Fazenda para auxiliar na divulgação de projetos do programa federal de concessões de infraestruturas. O programa abrangeu, dentre suas atividades, a criação de uma área Brasil na plataforma de infraestrutura GViP e o apoio para o desenvolvimento de boletins informativos para divulgação de projetos do programa federal de concessão de infraestrutura.

2016: Programa de Parcerias de Investimentos - PPI e Projeto Crescer

16



90 Medida Provisória nº 727, de 12 de maio de 2016.

91 Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

Em maio de 2016, o Governo Federal apresentou como uma de suas metas a promoção de investimentos no segmento de infraestrutura, por meio da realização de parcerias público-privadas. Conjuntamente, foi publicada a Medida Provisória nº 727/2016⁹⁰, que foi convertida na Lei nº 13.334/2016⁹¹, a qual instituiu o Programa de Parcerias de Investimentos – PPI. O mencionado programa foi criado no âmbito da Presidência da República com a diretriz de ampliar e fortalecer a interação do Estado com a iniciativa privada, por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização (BRASIL, 2016).

Por meio da referida lei, foram criados, na Administração Federal, o Conselho do PPI e a Secretaria do PPI. O Conselho do PPI é um órgão colegiado que avalia e recomenda ao Presidente da República os projetos que integrarão o Programa, e que delibera sobre temas relacionados à execução dos contratos de parcerias e desestatizações. O referido programa recebeu as funções atribuídas ao Órgão Gestor de Parcerias Público-Privadas Federais, ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e ao Conselho Nacional de Desestatização, dadas respectivamente pelas Leis nº 11.079/2004, 10.233/2001 e 9.491/1997, nos termos do Inciso V do art. 7º da Lei 13.448/2016.

A Secretaria do PPI é vinculada à Presidência da República e desempenha o papel de força tarefa na estruturação de projetos, em apoio aos ministérios e agências reguladoras, para a execução do programa federal de parcerias público-privadas. Por meio da Lei do PPI, a EPL foi vinculada à Secretaria do PPI, de forma a auxiliar no desenvolvimento de projetos e visão estratégica do setor de transportes.

Com tais alterações, os ministérios setoriais ficaram incumbidos de submeter proposições e projetos para o PPI, realizar estudos técnicos e de modelagem de projetos que estejam sob a sua responsabilidade, conduzir processos licitatórios e acompanhar a execução dos projetos. As agências reguladoras receberam as atribuições de fiscalizar e regular os setores econômicos, acompanhar o desenvolvimento de estudos técnicos e fiscalizar e executar contratos de PPP e de concessão (BRASIL, 2016).

Ainda por meio da Lei do PPI, foi autorizada a criação o Fundo de Apoio à Estruturação de Parcerias (FAEP), administrado pelo BNDES, com vistas a prestação de serviços técnicos profissionais especializados para a realização de desestatizações e a estruturação de parcerias de investimentos (BRASIL, 2016).

Por fim, juntamente com a criação do PPI houve uma reestruturação ministerial do Governo Brasileiro, com extinção das Secretarias de Aviação Civil e de Portos, e a alocação da responsabilidade destas para o Ministério dos Transportes, que passou a se chamar Ministério dos Transporte, Portos e Aviação Civil⁹².



92 Convalidada pela Lei nº 13.341, de 29 de setembro de 2016.

93 Resolução nº 1, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

Em 13 de setembro de 2016, foi publicada a Resolução nº 1 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos⁹³, que estabeleceu as diretrizes gerais e estratégicas a serem adotadas pelos órgãos e entidades da administração pública federal no processo de contratação de empreendimentos do PPI. As determinações foram sintetizadas em um rol de 10 diretrizes a serem observadas em empreendimentos integrantes do Projeto Crescer (2016):

1. “As concessões serão conduzidas sob o máximo rigor técnico;
2. O foco será melhorar a prestação de serviço às pessoas e ao setor produtivo;
3. Todos os contratos devem ter indicadores claros;

4. O fortalecimento de agências reguladoras para o desempenho de suas atividades;
5. Publicação de editais somente após realizar o debate público e obter aval do TCU;
6. Publicação de editais em português e em inglês;
7. O prazo mínimo de 100 dias entre o período de publicação do edital e a realização do leilão;
8. Inclusão de projetos no PPI ocorrerão após a comprovação de viabilidade ambiental do empreendimento;
9. Alteração na contratação do financiamento de longo prazo, a o estimular a emissão de debêntures de infraestrutura como estratégia para atração de capital privado para os empreendimentos, estipular a assunção do risco de crédito na fase de obras para os bancos públicos BNDES, Caixa e Banco do Brasil e permitir o compartilhamento de garantias entre credores e debenturistas;
10. Diálogo com concessionárias existentes com vistas ao equilíbrio econômico-financeiro dos projetos”.



FIGURA 27:
AEROPORTO
PINTO MARTINS, EM
FORTALEZA/CE.

Foto: windwalk/shutterstock.com

Ainda no dia 13 de setembro de 2016, foram publicadas as Resoluções nº 2 e 6 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos⁹⁴, que opinou pela qualificação de empreendimentos públicos federais de transportes para a execução por meio de contratos de parcerias com o setor privado no âmbito do PPI. Foram apresentados os seguintes empreendimentos e as suas respectivas estimativas de data para a publicação do edital e de realização do leilão:



⁹⁴ Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos. Resolução nº 6, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos.

→
TABELA 28:
PROJETOS DO
PROJETO CRESCER
ELENCADOS POR MEIO
DAS RESOLUÇÕES
PPINº 2 E 6/2016.
Fonte: BRASIL (2016)

PROJETOS	ESTIMATIVA DE EDITAL	ESTIMATIVA DE LEILÃO
BR-364/365/GO/MG	1º Semestre/2017	2º Semestre/2017
BR - 101/116/290/386/RS	1º Semestre/2017	2º Semestre/2017
Aeroporto Salgado Filho (Porto Alegre/RS)	Outubro/2016	Fevereiro/2017
Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães (Salvador/BA)	Outubro/2016	Fevereiro/2017
Aeroporto Hercílio Luz (Florianópolis/SC)	Outubro/2016	Fevereiro/2017
Aeroporto Pinto Martins (Fortaleza/CE)	Outubro/2016	Fevereiro/2017
Terminais de Combustíveis de Santarém (STM 04 e 05)	Dezembro/2016	Maio/2017
Terminal de Trigo do Rio de Janeiro	Dezembro/2016	Maio/2017
EF-151 SP/MG/GO/TO (Ferrovia Norte-Sul)	2º Semestre/2017	2º Semestre/2017
EF-170 MT/PA (Ferrogrão)	2º Semestre/2017	2º Semestre/2017
EF-334/BA – Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)	2º Semestre/2017	2º Semestre/2017
Terminal de Fertilizantes no Porto de Paranaguá - Fospar S.A	-	-
TECON Salvador	-	-

→
FIGURA 28:
PROJETOS DO
PROJETO CRESCER
ELENCADOS POR
MEIO DA RESOLUÇÃO
PPINº 2/2016.
Fonte: PPI (2017A).



Por meio das Resoluções PPI nº 3, 4, 5, 7 e 8, de 13 de setembro de 2016, foram publicados os empreendimentos considerados prioritários nos setores de minas e energia, saneamento e loterias. Os detalhamentos dos empreendimentos estão disponíveis em PPI (2016).⁹⁵



95 PPI.

2016 – APOIO AO ESTADO DO MATO GROSSO

O BID apoia o estado de Mato Grosso, por meio da cooperação técnica BR-T1336, na elaboração de um portfólio de projetos de infraestrutura sustentável que incluem a possibilidade de ser financiado com o apoio do setor privado. É prevista a realização de estudos que visam revisar o marco legal estadual para projetos de PPP, desenvolver uma ferramenta para priorização de projetos de PPP e para a estruturação de um projeto piloto de concessão ou PPP.

Empreendimentos do Programa de Parceria de Investimentos - PPI até agosto/2018

17

17.1. AEROPORTOS

17.1.1. CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE PORTO ALEGRE/RS, FLORIANÓPOLIS/SC, SALVADOR/BA E FORTALEZA/CE

Foram publicados editais no dia 01 de dezembro de 2016 e realizados os leilões de concessão em 16 de março de 2017 dos seguintes aeroportos: (i) Aeroporto Salgado Filho (Porto Alegre/RS); (ii) Aeroporto Deputado Luís Eduardo Magalhães (Salvador/BA); (iii) Aeroporto Hercílio Luz (Florianópolis/SC), e; (iv) Aeroporto Pinto Martins (Fortaleza/CE).

No que tange às regras para os leilões, em relação às etapas anteriores de concessão aeroportuária, foram alterados os seguintes aspectos:

- ▶ O critério utilizado para a definição do vencedor do leilão foi o de maior valor de outorga a ser paga quando da assinatura do contrato;
- ▶ O mecanismo utilizado para pagamento da outorga exigia, para a celebração do contrato, a comprovação do pagamento de 25% da outorga fixa e do valor integral do ágio da outorga variável apresentado como lance pelo consórcio vencedor;
- ▶ Não foi requerido que fosse considerado o benefício tributário do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – REIDI quando do desenvolvimento dos estudos de viabilidade pelo participante do leilão;
- ▶ Possibilidade de participantes apresentarem lances para os quatro aeroportos, mas com vedação de vencer mais do que 2 aeroportos, sendo um na região nordeste (Salvador ou Fortaleza) e um na região sul (Florianópolis ou Porto Alegre). Foi permitido que vencedores de rodadas anteriores de concessões aeroportuárias participassem do leilão de aeroportos na mesma região geográfica em que os aeroportos que controlam estão localizados;
- ▶ Se a proposta fosse apresentada individualmente, o participante poderia contratar um operador aeroportuário para comprovar a capacidade operacional exigida no estágio de qualificação técnica. Se a proposta fosse apresentada por um consórcio, era obrigatório que um operador aeroportuário detivesse, no mínimo, 15% do consórcio.
- ▶ Exigências distintas de comprovação de experiência na atividade pelo operador aeroportuário, com volumes de movimentação de passageiros de, pelo menos, em um ano nos últimos 5 anos, sendo: 9 milhões de passageiros para o aeroporto de Salvador; 9 milhões de passageiros para o aeroporto de Porto Alegre; 7 milhões de passageiros para o de Fortaleza, e; 4 milhões de passageiros para o de Florianópolis;
- ▶ Foi abolida a exigência de participação da Infraero como acionista dos consórcios;
- ▶ Exigência de pagamento à Infraero de valores pré-estabelecidos em edital, referentes a dispêndios relacionados ao programa de reajustamento de pessoal a ser implementado pela Infraero;

AEROPORTO	CAPEX ESTIMADO	OUTORGA MÍNIMA		OUTORGA FIXA TOTAL (25% + ÁGIO) À VISTA E 75% PARCELADO			PRAZO DE CONTRATO (ANOS)	GRUPO VENCEDOR
	(R\$ bi)	(US\$ bi) ⁹⁶	(R\$ bi)	(US\$ bi)	(R\$ bi)	(US\$ bi)		
Porto Alegre	1,9	0,6	0,122	0,04	0,382	0,120	25	Fraport AG Frankfurt Airport Services
Florianópolis	0,96	0,3	0,21	0,07	0,241	0,076	30	Zurich Internatio- nal Airport AG
Salvador	2,3	0,7	1,24	0,39	1,59	0,5	30	Vinci Airports
Fortaleza	1,37	0,4	1,44	0,45	1,505	0,473	30	Fraport AG Frankfurt Airport Services



TABELA 29:
RESUMO DO PROCESSO
DE CONCESSÃO
DOS AEROPORTOS
DE PORTO ALEGRE,
FLORIANÓPOLIS,
SALVADORE
FORTALEZA.

Fonte: PPI (2017B).



⁹⁶ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

Premissas, como a limitação da prorrogação contratual por até 5 anos para possível recomposição equilíbrio econômico-financeiro do contrato, em decorrência de revisões extraordinárias, limitação da participação de empresas aéreas em consórcios em até 2%, regras de reajuste anual pelo IPCA, o Fator X, o Fator Q, a revisão dos parâmetros da concessão a cada 5 anos e a revisão extraordinária, já adotadas em leilões de aeroportos anteriores, foram mantidas nesta rodada de concessões de aeroportos.

17.1.2. 5ª rodada de concessões de aeroportos

Por meio do Decreto nº 9.180/2017¹ foram inseridos no Plano Nacional de Desestatização (PND) e qualificados pelo Conselho do PPI, em sua 3ª reunião, 13 empreendimentos para a 5ª Rodada de Concessões Aeroportuárias:

- ▶ Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, em Vitória (ES);
- ▶ Aeroporto de Macaé, em Macaé (RJ);
- ▶ Aeroporto Gilberto Freyre, em Recife (PE);
- ▶ Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, em Juazeiro do Norte (CE);
- ▶ Aeroporto Presidente Castro Pinto, em João Pessoa - Bayeux (PB);
- ▶ Aeroporto Presidente João Suassuna, em Campina Grande (PB);
- ▶ Aeroporto Santa Maria, em Aracaju (SE);
- ▶ Aeroporto Zumbi dos Palmares, em Maceió - Rio Largo (AL);
- ▶ Aeroporto Internacional Marechal Rondon, em Várzea Grande - Cuiabá (MT);
- ▶ Aeroporto de Rondonópolis, em Rondonópolis (MT);
- ▶ Aeroporto Presidente João Batista Figueiredo, em Sinop (MT);
- ▶ Aeroporto Piloto Oswaldo Marques Dias, em Alta Floresta (MT);
- ▶ Aeroporto de Barra do Garças, em Barra do Garças (MT).

Os estudos para a realização dessa rodada de concessões foram obtidos por meio do processo de PMI, com a publicação do Edital de Chamamento Público de Estudos nº 01/2017² pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Candidataram 12 empresas, tendo sido autorizadas 8 empresas para o desenvolvimento dos estudos para os 3 blocos. Ao final do processo, apenas 3 empresas entregaram os estudos, sendo 2 empresas para todos os blocos e 1 empresa para os blocos Nordeste e Sudeste.



¹ Decreto nº 9.180,
de 24 de outubro de 2017.



² MTPA. Nota técnica
nº 01/2018/CAE/MTPA.

Para esta rodada de concessões, entre as principais inovações previstas podem ser citadas:

- ▶ A previsão de realização do leilão em 3 (três) blocos: Nordeste (Recife, Aracaju, Campina Grande, João Pessoa, Juazeiro do Norte e Maceió), com outorga mínima estimada em R\$ 360,4 milhões (US\$ 113,34 mi); Sudeste (Vitória e Macaé), com outorga mínima estimada em R\$ 66,8 milhões (US\$ 21 mi), e; Mato Grosso (Cuiabá, Alta Floresta, Barra do Garças, Rondonópolis e Sinop), com outorga mínima estimada em R\$ 10,4 milhões (US\$ 3,3)³;
- ▶ O atrelamento dos investimentos requeridos (CAPEX) a gatilhos de demanda e com a ampliação dos para sua execução;
- ▶ O mecanismo de pagamento de outorga requer o pagamento inicial de 50% do Valor Presente Líquido - VPL do bloco adicionado pelo ágio, e a contribuição variável é vinculada às receitas brutas ao longo do prazo da concessão;
- ▶ Exigências do nível de serviço estabelecidas de acordo com o porte do aeroporto;
- ▶ A ausência de restrições concorrenciais, permitindo que os interessados em concorrer nos leilões possam arrematar todos os blocos leiloados. Os concessionários dos aeroportos já concedidos poderão arrematar os blocos de aeroportos leiloados;
- ▶ Adoção da regulação por *revenue cap* por bloco, criando condições para subsídios entre aeroportos de um mesmo bloco.

A exemplo do ocorrido na rodada anterior, não há a obrigação de participação da Infraero no controle acionário do concessionário vencedor do certame.

→
³ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

→
FIGURA 28:
AEROPORTOS
PREVISTOS PARA
A 5ª RODADA DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES DE
AEROPORTOS



17.2. TERMINAIS PORTUÁRIOS

17.2.1. Arrendamentos de terminais portuários - Processos concluídos e em estruturação

No segmento portuário, até agosto de 2018 foram apresentados como concluídos 15 empreendimentos, entre prorrogação e assinatura de novos contratos de arrendamentos portuários. A TABELA a seguir apresenta uma síntese dos dados relacionados aos leilões de arrendamento dos terminais portuários.

PROJETO	DATA DA PUBLICAÇÃO DO EDITAL	DATA DA REALIZAÇÃO DO LEILÃO	VALOR DE OUTORGA		CAPEX ESTIMADO		PRAZO DO CONTRATO (ANOS)	LICITANTE VENCEDORA
			R\$ MILHÕES	US\$ MILHÕES	R\$ MILHÕES	US\$ MILHÕES		
1. Terminal de combustível de Santarém/PA (STM 04)	29/11/2016	23/03/2017	18,2	5,7	18,8	5,9	25	Consórcio Porto Santarém (Petrobrás Distribuidora S.A e Petróleo Sabbá S.A)
2. Terminal de combustível de Santarém/PA (STM 05)	29/11/2016	23/03/2017	50,0	15,7	11	3,5	25	Consórcio Porto Santarém (Petrobrás Distribuidora S.A e Petróleo Sabbá S.A)
3. Terminal trigo do Porto do Rio de Janeiro/RJ (RDJXX)	09/01/2017	20/04/2017	1,2	0,4	93,1	29,3	25	Consórcio Maravilha (Bunge S.A. e M. Dias Branco S.A.)
4. Terminal de GLP no Porto de Miramar/PA (BEL05)	22/02/2018	06/04/2018	0,1	0,03	50,9	16,0	20	Liquigás
5. Terminal de GLP no Porto de Miramar/PA (MIR01)	22/02/2018	06/04/2018	0,3	0,09	65,6	20,6	20	Bahiana (Grupo Ultragás)
6. Terminal de carga geral no Porto de Itaqui/MA (IQI18)	06/04/2018	27/07/2018	0,1	0,03	214,9	67,6	20	Suzano Papel e Celulose
7. Terminal de Celulose no Porto de Paranaguá/PR (PAR01)	06/04/2018	27/07/2018	Licitação Deserta	Licitação Deserta	87,0	27,4	20	
8. Terminal de Veículos no Porto de Paranaguá/PR (PAR12)	06/04/2018	27/07/2018	Licitação Deserta	Licitação Deserta	80,1	25,2	18	
Projeto	Data da assinatura do contrato		Capex estimado		Prazo contratual prorrogado (anos)			
	R\$ milhões		US\$ milhões					
9. Terminal de Contêineres de Salvador/BA (Tecon)	16/11/2016		715	224,8	25			
10. Terminal de Fertilizantes no Porto de Paranaguá/PR (FOSPAR)	16/11/2016		134,5	42,3	25			
11. Terminal Portuário de Santa Catarina (TESC)	27/07/2017		138,0	43,4	25			



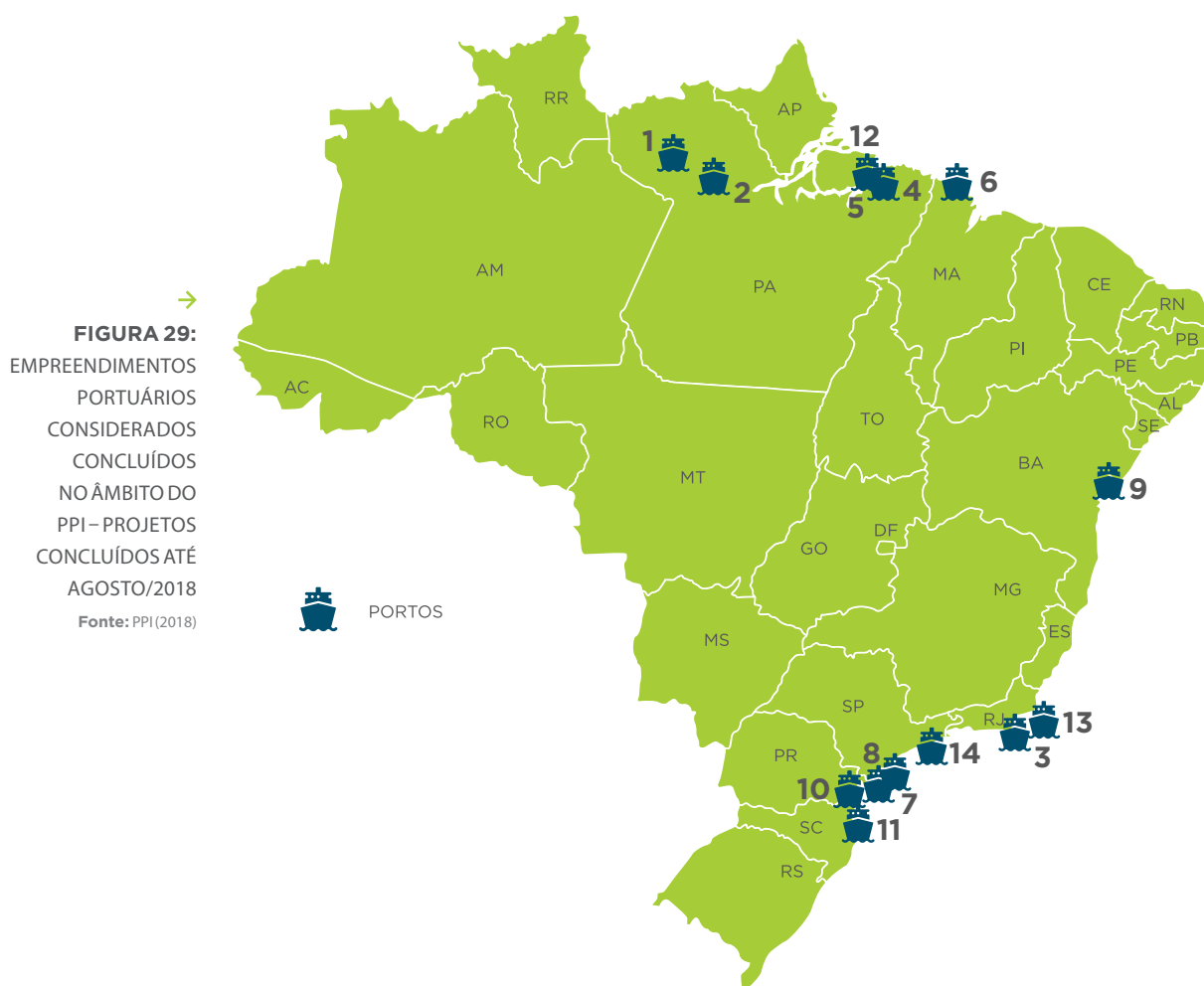
TABELA 30:
EMPREENHIMENTOS
PORTUÁRIOS
CONSIDERADOS
CONCLUÍDOS NO
ÂMBITO DO PPI – ATÉ
AGOSTO/2018⁴

Fonte: PPI (2018).
Elaboração própria.



⁴ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

PROJETO	DATA DA PUBLICAÇÃO DO EDITAL	DATA DA REALIZAÇÃO DO LEILÃO	VALOR DE OUTORGA		CAPEX ESTIMADO		PRAZO DO CONTRATO (ANOS)	LICITANTE VENCEDORA
			R\$ MILHÕES	US\$ MILHÕES	R\$ MILHÕES	US\$ MILHÕES		
12. Terminal de Contê- inere de Vila do Con- de S.A. (Convicon)		16/11/2017	68,5	21,5	10			
13. Nitshore Serviços Portuários S.A./RJ		25/11/2017	40,2	12,6	12			
14. Terminal XXXIX de Santos S.A. – Caramuru		27/03/2018	231,2	72,7	25			



Entre algumas inovações no processo de arrendamento portuário podem ser citadas:

- ▶ A adoção do maior valor de outorga como critério de seleção de vencedor dos leilões para o arrendamento de novas áreas em terminais portuários;
- ▶ A possibilidade de realizar o leilão em etapa de viva-voz das empresas/grupos que apresentassem as três maiores ofertas pelo empreendimento ou aquelas empresas/grupos que apresentassem oferta cujo valor fosse igual ou superior a 90% do valor de outorga da maior oferta.

- ▶ O estabelecimento, em alguns editais, da realização de investimentos em áreas comuns de terminais localizados em portos públicos, como forma de incentivar a modicidade dos valores a serem pagos ao poder público. Exemplo disto, a modelagem do Terminal IQI 18 no Porto de Itaqui-MA, impôs ao novo arrendatário a obrigação da construção de um novo berço de atracação no Porto.
- ▶ O papel da Empresa de Planejamento e Logística – EPL, que passou a oferecer apoio técnico ao Poder Concedente e a ANTAQ em todas as fases da estruturação dos projetos, desde a elaboração/revisão dos EVTEAS, resposta aos questionamentos das consultas públicas, discussão dos estudos junto ao TCU e apoio na elaboração dos editais e contratos;

Além desses projetos, estão sendo estruturados outros 15 projetos no segmento portuário, estando ou com editais abertos, e em fases preparatórias. Uma síntese dos projetos, refletindo a posição em agosto de 2018, pode ser encontrada na tabela a seguir.

PROJETO	ESTIMATIVA DA PUBLICAÇÃO DO EDITAL	ESTIMATIVA DE REALIZAÇÃO DO LEILÃO	CAPEX ESTIMADO		PRAZO DO CONTRATO (ANOS)
			R\$ MILHÕES	US\$ MILHÕES	
1. Terminal de Cavaco no Porto de Santana/AP (MCP1)	15/06/2018	28/09/2018	61,0	19,2	25
2. Terminal Portuário de Granéis Líquidos no Porto Vila do Conde/PA - (VDC 12)	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	119,9	37,7	35
3. Terminais de GLP no Porto Miramar/PA - (BEL 06)	06/08/2018	28/09/2018	51,5	16,2	20
4. Terminais Portuários de Granéis Líquidos no Porto de Belém/PA -(BEL 02A, BEL 02B, BEL 04, BEL 08 e BEL 09)	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	280	88,1	25 – 35
5. Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Cabedelo/PB (AE-10)	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	46,3	14,6	35
6. Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Cabedelo/PB (AE-11)	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	46,1	14,5	25
7. Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Cabedelo/PB (AI-01)	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	-	-	25
8. Arrendamento de Contêineres no Porto de Suape/PE (SUA05)	4º trimestre de 2018	1º trimestre de 2019	1.200	377,4	25
9. Arrendamento de Veículos no Porto de Suape/PE (SUA01)	4º trimestre de 2018	1º trimestre de 2019	7,5	2,4	15
10. Terminal Portuário de Granéis Líquidos no Porto de Vitória/ES	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	117,3	36,9	25
11. Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Santos/SP (STS13A)	4º trimestre de 2018	4º trimestre de 2018	111,5	35,1	25
12. Arrendamento de Granéis Líquidos no Porto de Santos/SP (STS13)	15/06/2018	28/09/2018	192	60,4	25



TABELA 31:
EMPREENHIMENTOS
PORTUÁRIOS EM
ANDAMENTO NO
ÂMBITO DO PPI – ATÉ
AGOSTO/2018⁵

Fonte: PPI (2018).

Elaboração própria.



⁵ US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)

PROJETO	ESTIMATIVA DA PUBLICAÇÃO DO EDITAL	ESTIMATIVA DE REALIZAÇÃO DO LEILÃO	CAPEX ESTIMADO		PRAZO DO CONTRATO (ANOS)
			R\$ MILHÕES	US\$ MILHÕES	
13. Terminal Portuário de Grãos no Porto de Paranaguá/PR - (PAR 07)	2º trimestre de 2019	3º trimestre de 2019	328	103,1	Até 35
14. Terminal Portuário de Grãos no Porto de Paranaguá/PR - (PAR 08)	2º trimestre de 2019	3º trimestre de 2019	400	125,8	Até 35
15. Terminal Portuário de Grãos no Porto de Paranaguá/PR - (PAR XX)	2º trimestre de 2019	3º trimestre de 2019	193	60,7	Até 35

→
FIGURA 30:
 EMPREENDIMENTOS
 PORTUÁRIOS EM
 ANDAMENTO NO
 ÂMBITO DO PPI – ATÉ
 AGOSTO/2018

Fonte: Projeto Crescer (2018)



17.3. DIRETRIZES PARA PRORROGAÇÃO E RELICITAÇÃO DE CONTRATOS DE PARCERIA

O Governo Federal apresentou a intenção de realizar a renovação antecipada de alguns contratos de concessão, notadamente daqueles do setor ferroviário assinados na década de 1990. Para disciplinar esse processo de prorrogação antecipada dos contratos de concessão e trazer maior segurança jurídica aos envolvidos, foi publicada a Medida Provisória nº 752/2016, transformada na Lei nº 13.448/2017⁶. Tal lei, aplicada para empreendimentos nos setores aeroportuário, ferroviário e rodoviário, estabelece as diretrizes gerais para prorrogação e relicitação de contratos de parceria. Por meio deste, são estabelecidos os requisitos legais para a qualificação para o processo de renovação, a saber:

- ▶ Que os empreendimentos estejam qualificados para esse fim junto ao Programa de Parcerias de Investimentos (PPI);
- ▶ Que seja adotado, no contrato prorrogado ou relicitado, as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos;
- ▶ O pedido de prorrogação deve ser feito pelo concessionário ao órgão responsável em até 24 meses antes do prazo para término do contrato;
- ▶ O contrato poderá ser prorrogado uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato;
- ▶ A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, sendo que o contrato deve estar entre 50% a 90% do prazo originalmente estipulado;
- ▶ A prorrogação antecipada está condicionada ao atendimento de:
 - Para o setor rodoviário, a execução de, no mínimo, 80% das obras obrigatórias exigíveis no início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsiderando as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa;
 - Para o setor ferroviário, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de 5 (cinco) anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 (três) anos, ou das metas de segurança definidas no contrato, por 4 (quatro) anos.
- ▶ O termo aditivo de prorrogação do contrato de parceria deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga
- ▶ A realização de estudo técnico prévio que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento. Deverão constar do estudo técnico:
 - O programa dos novos investimentos, quando previstos;
 - As estimativas dos custos e das despesas operacionais;
 - As estimativas de demanda;
 - A modelagem econômico-financeira;
 - As diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;



⁶ Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017.

- As considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;
- Os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.
- A realização de consultas públicas pelo órgão competente;
- A inserção de cláusulas de arbitragem naqueles contratos que não prevejam o uso desse mecanismo;

17.4. FERROVIAS

No que se refere ao setor ferroviário, por meio da Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - CPPI, posteriormente transformada no Decreto nº 8.916/2016⁷ foram qualificados para implantação, por meio de parcerias, os seguintes empreendimentos ferroviários:

- Ferrovia EF-151/SP/MG/GO/TO – Ferrovia Norte-Sul (tramo centro-sul, trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela D'Oeste/SP);
- Ferrovia EF-170/MT/PA – Ferrogrão (trecho entre Sinop/MT e Miritituba/PA), e;
- Ferrovia EF-334/BA - Ferrovia de Integração Oeste – Leste/FIOL (trecho entre Ilhéus/BA e Caetité/BA).

As ferrovias EF-151/SP/MG/GO/TO e EF-334/BA são empreendimentos concedidos à empresa pública federal VALEC para a sua construção. A previsão é que estes sejam passados para a parceria privada, por meio de subconcessões, que prevejam a conclusão de suas construções, a manutenção da via férrea e a operação ferroviária, além da realização de uma série de investimentos pré-estabelecidos para a manutenção do nível de serviço que deverão ser oferecidos com o crescimento da demanda nas vias. Tal modelo é semelhante ao adotado quando da concessão do tramo centro-norte da Ferrovia Norte-Sul (Açailândia/MA – Porto Nacional/TO), em 2007.

A ferrovia EF-170/MT/PA é uma ferrovia *greenfield* o qual está prevista a realização de uma concessão simples por um prazo de contrato de 65 anos. Neste modelo, o concessionário será responsável para construção, operação e manutenção da via férrea.

→
7 Decreto nº 8.916, de 25 de novembro de 2016.

→
TABELA 32:
EMPREENDIMENTOS
DE INFRAESTRUTURA
FERROVIÁRIA
QUALIFICADOS
PARA CONCESSÃO
COM PREVISÃO DE
IMPLANTAÇÃO DE
INFRAESTRUTURA
PELO CPPI⁸
Fonte: Projeto Crescer
(2018); ANTT (2017).

FERROVIA	EXTENSÃO (KM)	CAPEX ESTIMADO		PRAZO CONTRATUAL (ANOS)	OUTORGA MÍNIMA		PREVISÃO DE LEILÃO
		R\$ MILHÕES	US MILHÕES		R\$ MILHÕES	US MILHÕES	
1. EF-151/SP/MG/GO/TO – Ferrovia Norte-Sul (tramo centro-sul, Porto Nacional/TO – Estrela D'Oeste/SP)	1.537	2.789	877,0	30	1.097	345,0	4º trimestre/ 2018
2. EF-170/MT/PA – Ferrogrão (Sinop/MT – Miritituba/PA)	933	12.700	3.993,7	65	A definir		4º trimestre/ 2018
3. EF-334/BA - Ferrovia de Integração Oeste – Leste/FIOL (Ilhéus/BA – Caetité/BA)	537	1.140	358,5	A definir	A definir		1º trimestre/ 2018

↑
8 US\$ 1,00 = R\$ 3,18
(Cotação de 27/04/2017)



FIGURA 31: TRECHOS FERROVIÁRIOS QUALIFICADOS PARA IMPLANTAÇÃO PARA CONCESSÃO COM PREVISÃO DE IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA PELA CPPI – ATÉ AGOSTO/2018

Fonte: Projeto Crescer

A Resolução nº 10, de 7 de março de 2017, que gerou o Decreto nº 9.059/2017⁹, qualificou a possibilidade de prorrogação antecipada dos contratos de concessão das ferrovias Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Estrada de Ferro Carajás, MRS Logística e Ferrovia Centro-Atlântica, assinados na década de 1990, estendendo seus contratos de concessão por mais 30 anos, após as suas vigências atuais.



⁹ Decreto nº 9.059, de 25 de maio de 2017.

→
FIGURA 32: TRECHOS
 FERROVIÁRIOS
 COM CONTRATOS
 QUALIFICADOS COM
 POSSIBILIDADE DE
 PRORROGAÇÃO
 ANTECIPADA DOS
 CONTRATOS – ATÉ
 AGOSTO/2018

Fonte: Projeto Crescer (2018)



Para tanto, observando os critérios estabelecidos pela Lei nº 13.448/2017, condicionou-se a prorrogação antecipada ao atendimento pelas concessionárias os seguintes critérios de qualificação:

- ▶ O cumprimento de metas de produção e segurança;
- ▶ A apresentação à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de um documento intitulado Plano de Negócios que compreenda:
 - A previsão dos novos investimentos;
 - As estimativas dos custos e das despesas operacionais;
 - As estimativas de demanda;
 - A modelagem econômico-financeira;
 - As diretrizes ambientais;
 - As considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes e os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso (valor de outorga).

Ademais, conforme preceituado pela lei, há a previsão, quando da assinatura do termo aditivo de prorrogação contratual, da revisão de diversos dispositivos regulatórios existentes em contrato, de forma a aperfeiçoar o controle da qualidade da prestação do serviço pelas concessionárias. Dentre os mecanismos que devem ser revisados estão aqueles que visam fomentar a realização de tráfego mútuo e direito de passagem entre as concessionárias, o acesso às vias férreas de Operadores Ferroviários Independentes – OFIs, a inserção de cláusulas de arbitragem nos contratos, entre outros.

Para fomentar a realização de novos investimentos em ferrovias, o Governo Federal está prevendo a adoção de dois caminhos:

- i. A criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário – FNDF, por meio da Medida Provisória - MPV nº 845/2018¹⁰: é um fundo vinculado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil que visa destinar recursos para serem investidos no setor ferroviário. Mesma MPV estipula que possíveis recorrentes da outorga e ágil da Ferrovia Norte-Sul tramo centro-sul devem ser utilizados para investimentos no setor ferroviário, prioritariamente para a construção do tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, entre Açailândia/MA e Barcarena/PA.
- ii. Realização de investimento privado utilizando recursos de outorga: Possibilidade dada pela Lei nº 13.448/2017, prevê a realização, por parte das concessionárias, de investimentos em malha própria ou naquelas onde houver interesse público, a serem realizados com o valor que seria devido à União a título de outorga pela prorrogação das concessões. Estão sendo discutidas a possibilidade de realização de investimentos nos empreendimentos apresentados na tabela a seguir.



¹⁰ Medida provisória nº 845, de 20 de julho de 2018.

FERROVIA (CONSTRUÇÃO)	EXTENSÃO (KM)	CAPEX ESTIMADO		FORMA DE EXECUÇÃO
		R\$ MILHÕES	US MILHÕES	
1. EF-354/GO/MT - FICO – Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Campinorte/GO - Água Boa/MT)	383	4.000		Como contrapartida pelo valor de outorga da prorrogação da EFC e da EFVM
2. EF-118/RJ/ES (Nova Iguaçu/RJ – Vila Velha/ES)	577	4.900		Como contrapartida pelo valor de outorga da prorrogação da FCA
3. Tramo Norte do Ferrol de São Paulo/SP (Perus - São Paulo e Eng. Manoel Feio - Itaquaquecetuba)	53	3.400		Como contrapartida pelo valor de outorga da prorrogação da MRS
4. EF-151 – Ferrovia Norte-Sul tramo norte (Açailândia/MA – Barcarena/PA)	477	A definir		Com recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário – FNDF



FIGURA 33:
INVESTIMENTOS EM EMPREENDIMENTOS FERROVIÁRIOS ESTIMADOS PARA SEREM FEITOS COM RECURSOS ADVINDOS DE RENOVAÇÕES ANTECIPADAS E DO FNDF – ATÉ AGOSTO/2018
Fonte: PPI (2018)

17.5. RODOVIAS

No que se refere ao setor rodoviário, tem-se os seguintes empreendimentos qualificados pelo Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI):

TABELA 34:
EMPREENDIMENTOS DE
INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA QUALIFICADOS
PELO CPPI¹¹

Fonte: PPI (2018);
ANTT (2017)

¹¹ US\$ 1,00 =
R\$ 3,18 (Cotação
de 27/04/2017)

RODOVIA	QUALIFICAÇÃO CPPI	CARACTERÍSTICA	EXTENSÃO (KM)	CAPEX ESTIMADO		OPEX ESTIMADO		PRAZO CONTRATUAL (ANOS)	TARIFA-TETO MÉDIA DOS PEDÁGIOS		PREVISÃO DE LEILÃO
				R\$ MILHÕES	US MILHÕES	R\$ MILHÕES	US MILHÕES		R\$	US\$	
1. BR-101/290/386/448/RS (RIS – Rodovia de Integração do Sul)	Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016	Parte relicitação por término do prazo contratual e parte nova concessão	473,4	7.800	2.452,8	5.600	1.761,0	30	7,24	2,28	01/11/2018
2. BR-364/365/GO/MG (Jataí/GO – Uberlândia/MG)	Resolução nº 2, de 13 de setembro de 2016	Nova concessão	437	2.040	641,5	2.440	767,3	30	6,86	2,16	4º trimestre/2018
3. BR-040/MG/RJ (Juiz de Fora/MG – Rio de Janeiro/RJ)	Resolução nº 10, de 7 de março de 2017	Relicitação por término do prazo contratual	180,4	4.300	1.352,2	A definir		A definir	A definir		4º trimestre/2019
4. BR-101/SC (Paulo Lopes/SC – São João do Sul/SC)	Resolução nº 10, de 7 de março de 2017	Nova concessão	220,4	4.100	1.289,3	4.500	1.415,1	30	A definir		2º trimestre/2019
5. BR-116/RJ/SP (Rio de Janeiro/RJ – São Paulo/SP) – Dutra	Resolução nº 10, de 7 de março de 2017	Relicitação por término do prazo contratual	402	15.500	4.874,2	A definir		A definir	A definir		3º trimestre/2019
6. BR-116/RJ (Além Paraíba/RJ – Teresópolis/RS)	Resolução nº 10, de 7 de março de 2017	Relicitação por término do prazo contratual	142,5	3.300	1.037,7	A definir		A definir	A definir		4º trimestre/2019
7. BR-153/GO/TO (Anápolis/GO – Aliança do Tocantins/TO)	Resolução nº 14, de 23 de agosto de 2017	Relicitação por caducidade do contrato	624,8	A definir		A definir		A definir	A definir		2º trimestre/2019
8. BR-364/MT/RO	Resolução nº 14, de 23 de agosto de 2017	Nova concessão	806,3	8.000	2.515,7	3.000	943,4	30	A definir		4º trimestre/2019
9. BR-153/282/470/SC e SC-412	Resolução nº 44, de 2 de julho de 2018	Nova concessão	544	9.000	2.830,2	4.000	1.257,9	30	A definir		2º trimestre/2019

Dentre os trechos rodoviários qualificados pela CPPI, está prevista a relicitação da concessão da BR-153/GO/TO. A rodovia que havia sido leiloada em 2014 como parte integrante da 3ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias – 3º Lote, passou pelo processo de caducidade em razão do descumprimento de disposições legais e inadimplemento de cláusulas contratuais pela concessionária. O processo de caducidade foi declarado por meio do Decreto de 15 de agosto de 2017¹², sendo o primeiro contrato de concessão de rodovias federais a ter sido declarada caducidade pelo Governo Federal.



¹² Decreto de 15 de agosto de 2017.

Além da disso, também foram qualificados a relicitação de trechos rodoviários que haviam sido concedidos no 1º PROCROFE, na década de 1990, e cujos contratos ou expiraram (para o caso da rodovia BR-290/RS – *Freeway*, cuja nova concessão foi estruturada com a inserção de novos trechos) ou que vencerão em 2021: BR-116/RJ/SP (trecho Rio de Janeiro/RJ a São Paulo/SP); BR-040/MG/RJ (Juiz de Fora/MG – Rio de Janeiro/RJ) e BR-116/RJ (Além Paraíba/RJ – Teresópolis/RJ). Para os trechos rodoviários cujos contratos vencerão em 2021, foi adotado um novo modelo para a estruturação dos projetos, com o desenvolvimento destes em parceria entre o *International Finance Corporation* (IFC) e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL).

- ▶ Com relação às principais inovações para esse setor, já contempladas no Edital da RIS e nas minutas dos documentos editalícios da BR-364/365/GO/MG e da BR-101/SC, destacam-se aquelas relacionadas ao modelo regulatório, conforme lista a seguir.
- ▶ Mecanismo de capital social adicional, no qual os grupos que ofertarem deságios maiores (acima de 10%) terão que apresentar um capital social adicional;
- ▶ Vedação à inclusão de investimentos em ampliação de capacidade e melhorias nos primeiros e últimos 5 anos do contrato;
- ▶ Inclusão de novos investimentos restrita às revisões quinquenais;
- ▶ Inclusão de contornos rodoviários em trechos urbanos condicionada à demonstração da vantajosidade e ao comparativo de projetos executivos, audiência pública e reequilíbrio apenas da diferença de custo;
- ▶ Inserção do mecanismo de estoque de melhorias (chamado de Fator E), com o estabelecimento de tipos e quantidade de obras que podem ser solicitadas pela agência reguladora ao longo do contrato;
- ▶ Possibilidade de inserção de obras adicionais de melhorias somente quando esgotadas as obras previstas no estoque de melhorias, cuja remuneração adicional será calculada por meio de fluxo de caixa marginal (FCM). Enquanto houver saldo no estoque de melhorias, é vedado a inclusão de obras de mesma natureza que implique a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por fluxo de caixa marginal (FCM);
- ▶ Compartilhamento de riscos nas obras de manutenção de nível de serviço (por gatilho) com previsão de mecanismo que compartilhe o risco de demanda em função dos custos das obras condicionadas ao volume de tráfego, considerando análises de capacidade e de receita;
- ▶ Limitação da extensão máxima de execução das obras de manutenção do nível de serviço permitidas para serem realizadas em cada ano;

- Previsão contratual da possibilidade de adoção de sistema de cobrança de pedágio por fluxo livre (free flow), ou seja, sem a praças de pedágio, com a sua adoção podendo ser determinada pelo Poder Concedente e o risco sendo suportado pelo Poder Concedente;
- Limitação da extensão do prazo de concessão em até 10 anos, por uma única vez, visando reequilíbrio econômico-financeiro em razão da inclusão de novos investimentos indispensáveis à qualidade do serviço, e somente podendo ser realizada quando da realização das revisões quinquenais das concessões;
- Montante das garantias de execução do contrato nos 5 anos finais de concessão iguais aos requeridos aos dos 5 anos iniciais do contrato;
- Inserção de mecanismo de resolução de conflitos por autocomposição de conflitos, caso ocorra em comum acordo entre as partes e perante a câmara de prevenção e resolução administrativa de conflitos ou por mediação.

→
FIGURA 33: TRECHOS
 RODOVIÁRIOS
 QUALIFICADOS
 PELO CONSELHO
 DO PROGRAMA
 DE PARCERIAS DE
 INVESTIMENTOS (CPPI) –
 ATÉ AGOSTO/2018



2017 – APOIO AO DESENHO DE ESTRATÉGIAS E INSTRUMENTOS PARA A ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA COM PARTICIPAÇÃO PRIVADA NO BRASIL

Por meio da cooperação técnica BR-T1366, o BID procura apoiar a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI na estruturação de instrumentos para a gestão de riscos em empreendimentos em que o setor privado esteja envolvido, identificando as melhores práticas e experiências internacionais de países da América latina e do Caribe a fim de: (i) ampliar as ferramentas que podem ser utilizadas para aumentar o atrativo e a segurança jurídica e simplificar os procedimentos para o desenvolvimento dos empreendimentos, e; (ii) identificar estratégias para a estruturação de financiamento que estimulem a atração de potenciais investidores privados, locais e internacionais.

Conclusão

18

O governo brasileiro adotou uma série de medidas com vistas a atrair a participação da iniciativa privada na gestão da infraestrutura de transportes ao longo do período analisado. O estabelecimento de marcos legais, em especial da Lei de Concessões promulgada em 1995, permitiu a realização de concessões de empreendimentos de transportes nas duas décadas seguintes.

Em uma primeira etapa, abrangendo as décadas de 1990 e 2000, o governo concentrou seus esforços no desenvolvimento de projetos de concessão nos segmentos de infraestrutura rodoviária e ferroviária. Na década de 2010, ampliou as áreas de atuação de um plano de concessões, abrangendo os segmentos aeroportuário e portuário.

A estruturação de programas governamentais específicos para a atração da participação da iniciativa privada no desenvolvimento de projetos de infraestrutura de transportes, por meio do Programa de Investimentos em Logística 1 e 2 e do Projeto Crescer, destaca a prioridade que o governo brasileiro tem apresentado para o setor.

Para o futuro próximo, a expectativa é que haja um contínuo fortalecimento das ações governamentais brasileiras no segmento de infraestrutura de transportes, possibilitando a implantação e a modernização de empreendimentos por meio da ampliação do financiamento destes pela iniciativa privada, fortalecendo as bases para estimular o crescimento econômico e melhorar a qualidade de vida da população.

Bibliografia

19

ALL – América Latina Logística. (2013) Histórico. Obtido em <http://pt.all-logistica.com/all/web/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=27056> Acesso em 23/09/2013.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2011A) NOTA DA ANAC: Aeroporto de São Gonçalo do Amarante é leilado. Obtido em <<https://www.infraero.gov.br/index.php/br/imprensa/noticias/4440-nota-da-anac-aeroporto-de-sao-goncalo-do-amarante-e-leilado.html>> . Acesso em 16/12/2016.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2011B) Contrato de concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante. Obtido em <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/natal>. Acesso em 16/12/2016

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2011C) Edital do Leilão nº 01/2010 - Construção parcial, manutenção e exploração do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante. Obtido em <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2010/aud21/minuta-de-edital-asga.pdf>. Acesso em 16/12/2016.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2011D) Governo publica edital de concessão de aeroportos. Obtido em <http://www.anac.gov.br/noticias/2011/governo-publica-edital-de-concessao-de-aeroportos>. Acesso em 21/12/2016.

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil. (2013) ANAC aprova edital de leilão de Galeão e Confinos. Obtido em <http://www.anac.gov.br/noticias/2013/anac-aprova-edital-de-leilao-de-galeao-e-confins>. Acesso em 21/12/2016.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2015) Arrendamentos portuários – Leilões do Bloco I. Obtido em http://www.antaq.gov.br/Portal/PIL1_2015/pdf/sts04/STS04Anexo3MinutaContratoParteGeral.pdf. Acesso em 22/12/2016.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2017A) Leilão Nº 01/2017-ANTAQ – Arrendamento portuário. Obtido em http://www.antaq.gov.br/sistemas/Leilao_1_2017/. Acesso em 10/01/2017.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2017B) Consórcio Maravilha vence leilão do terminal de trigo do Porto do Rio. Obtido em <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2017/04/20/consorcio-maravilha-vence-leilao-do-terminal-de-trigo-do-porto-do-rio/>. Acesso em 26/04/2017.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. (2017C) Consórcio Porto Santarém arremata as duas áreas leiloadas no porto paraense por R\$ 68,205 milhões. Obtido em <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2017/03/23/consorcio-porto-santarem-arremata-as-duas-areas-leiloadas-no-porto-paraense-por-r-68205-milhoes/>. Acesso em 26/04/2017.

ANTF – Associação Nacional de Transportadores Ferroviários. (2013) Ferronorte S. A. - Ferrovias Norte Brasil. Obtido em <<http://www.antf.org.br/pdfs/Ferronorte.pdf>> . Acesso em 23/09/2013.

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2007) Contrato nº 033/07. Obtido em http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/11934/VALEC_S_A_Ferrovia_Norte_Sul_FNSTN_e_FNSTC_.html#lista. Acesso em 16/12/2016.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2008) Relatório Concessionárias / FNS - Ferrovia Norte Sul. Obtido em <http://appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2008/FNSTN_2008.pdf> . Acesso em 30/09/2013.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2009) Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres – AETT/2009. Obtido em <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/10868/Ano_2009.html#lista> . Acesso em 04/09/2013.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2013A) Infraestrutura ferroviária - Concessões. Obtido em <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>> . Acesso em 04/09/2013.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2013B) Apresentação utilizada na Audiência Pública ANTT nº 137/2013. Obtido em <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/21532/137_2013.html> . Acesso em 11/01/2017.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2016) Concessões ferroviárias – Ferrovia Norte-Sul. Obtido em http://appweb2.antt.gov.br/concessaofer/valec/informacoes_valec.asp. Acesso em 12/12/2016.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. (2017) Concessões rodoviárias. Obtido em http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5261/Concessoes_Rodoviarias.html. Acesso em 12/01/2017.

Aviação Civil – Secretaria de Aviação Civil. (2012) Apresentação do Programa de Investimentos em Logística – Aeroportos. Obtido em <http://www.aviacao.gov.br/noticias/2012/12/governo-anuncia-programa-de-investimento-em-aeroportos/aeroportos-apresentacao-cerimonia.pdf>. Acesso em 10/11/16.

BARBO, A. R. C. et al. (2010) A evolução da regulação nas rodovias federais concedidas. Revista ANTT - Artigos Científicos. Volume 02, número 02, novembro de 2010. Obtido em <http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed3/_asp/ed3-artigosEvolucao.asp> . Acesso em 09/11/2016.

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. (1997) O Processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados. Obtido em <http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev805.pdf> . Acesso em 02/09/2016.

BM&F Bovespa. Acompanhamento de leilões. Obtido em <http://www.bmfbovespa.com.br/pt_br/servicos/leiloes/acompanhamento/> . Acesso em 06/12/2016.

BRASIL. (2016) O que é o Programa de Parcerias de Investimentos? Obtido em <<http://www.projetocrescer.gov.br/sobre-o-programa>> . Acesso em 09/01/2017.

Costa, F. L. e Miano, V. H. (2013) Estatização e Desestatização no Brasil: O papel das empresas estatais nos ciclos da intervenção governamental no domínio econômico. Revista de Gestión Pública, volumen II, número I, enero-junio 2013, pp. 145-181. Obtido em <http://www.revistadegestionpublica.cl/Vol_II_No_1/Lustosa%20y%20Miano.pdf> . Acesso em 02/05/2016

EBP – Estruturadora Brasileira de Projetos. (2014) Estatuto. Obtido em http://www.ebpbrasil.com/ebp/web/conteudo_pti.asp?idioma=0&tipo=25179&submenu=1&img=21000&conta=45#1. Acesso em 11/01/2017.

FCA – Ferrovia Centro-Atlântica. (2013) Sobre a FCA – História. Obtido em <<http://www.fcasa.com.br/sobre-a-fca/historia/>> . Acesso em 23/09/2013.

Notícias e Negócios. (2013) ESPECIAL: Ferrovias investem R\$ 4,9 bilhões e transportam 1,3% mais em 2012. Publicado em 03/04/2013. Obtido em <<http://noticiasenegocios.com.br/2013/04/especial-ferrovias-investem-r-49-bilhoes-e-transportam-13-mais-em-2012/>> . Acesso em 30/09/2013.

Infraero. (2010) Relatório anual 2010. Obtido em http://www.infraero.gov.br/images/stories/Infraero/Contas/Relatorios/relatorio_anual_2010.pdf. Acesso em 16/12/2016.

MPDG - Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. (2012) Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias. Obtido em <http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/601553fda730f7f943dbeea51cadd538.pdf>. Acesso em 10/11/2016.

MPDG - Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. (2015) Apresentação do Programa de Investimentos em Logística 2015 - 2018. Obtido em http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/apresentacoes-2015/150608_PIL-2015.pdf. Acesso em 22/12/2016.

PINTO, V. C. (2008). O marco regulatório da aviação civil: elementos para a reforma do código brasileiro de aeronáutica. Consultoria Legislativa do Senado Federal. Textos para discussão nº 42. Brasília, junho/2008.

PPI - Programa de Parcerias de Investimentos. (2016) Projetos. Obtido em <http://www.projetocrescer.gov.br/projetos1>. Acesso em 10/01/2017.

PPI - Programa de Parcerias de Investimentos. (2017A) Programa Crescer. Obtido em <http://www.projetocrescer.gov.br/projetos1>. Acesso em 12/01/2017.

PPI - Programa de Parcerias de Investimentos. (2017B) Programa Crescer – Projetos, leilões realizados. Obtido em http://www.projetocrescer.gov.br/projetos1?tipo_modelo=&tipo_setor=Aeroportos#topoInternoInt. Acesso em 26/04/2017.

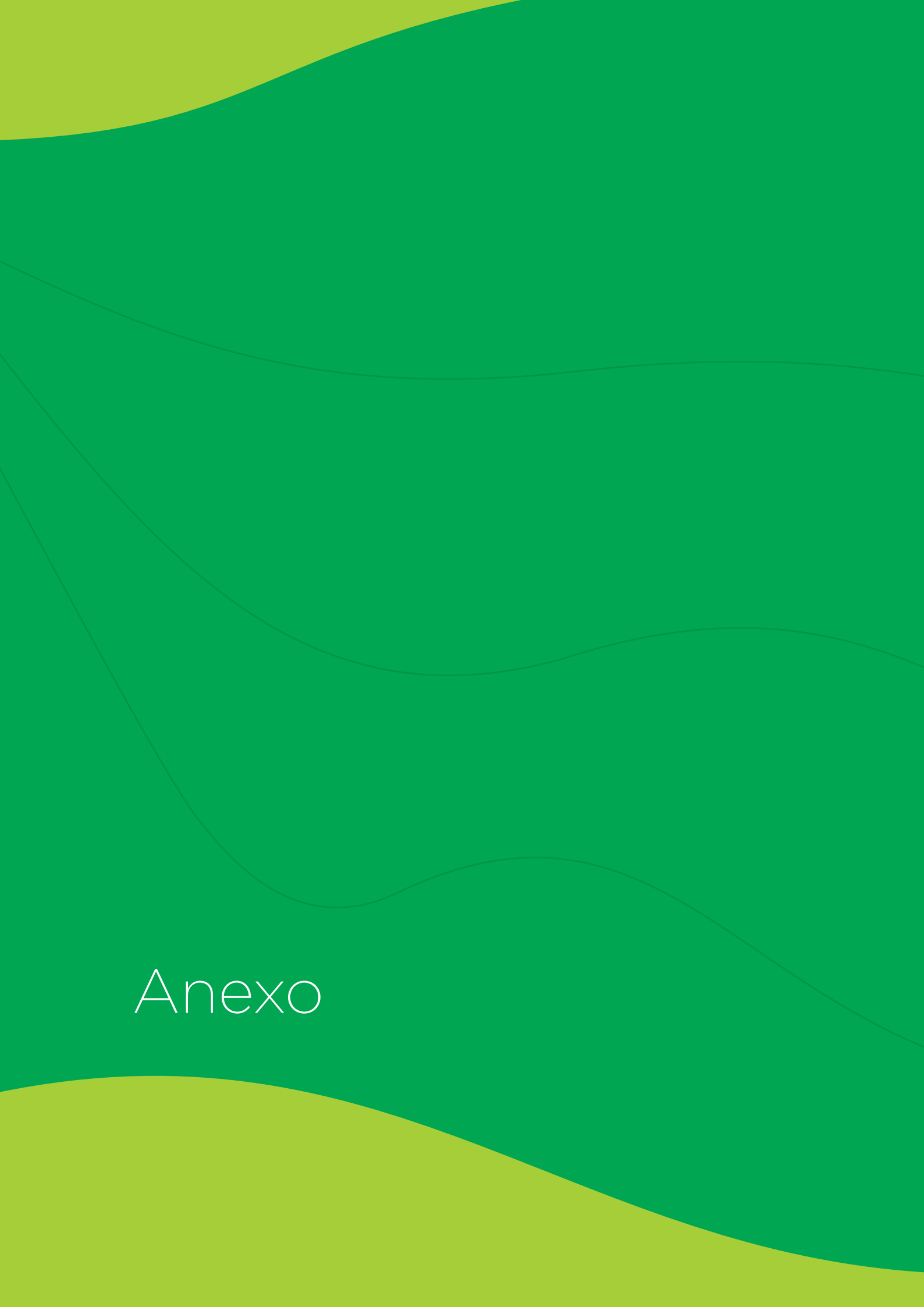
Seae – Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda. (2016) Informativo Mensal de Infraestrutura. Edição Dezembro 2016.

SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República. (2013) Blocos de arrendamentos e cronograma de licitações. Obtido em <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1/blocos-de-arrendamentos-e-cronograma-de-licitacoes>. Acesso em 10/11/16.

SEP – Secretaria de Portos da Presidência da República. (2017) Terminais de Uso Privado. Obtido em <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/terminais-de-uso-privado>. Acesso em 10/01/17.

Valec. (2016) Operação – Subconcessão do trecho Açailândia – Palmas. Obtido em <http://valec.gov.br/OperacoesSubconcessao.php>. Acesso em 16/12/16.

World Bank. (2011) Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance. Washington D.C. - The Worldbank. Obtido em http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/index.html > . Acesso em 09/09/2013.

The background features a solid green field with several thin, dark green wavy lines that create a sense of movement and depth. These lines are layered, with some appearing closer to the viewer than others. The top and bottom edges of the image are framed by solid yellow-green bands, which also have a wavy, organic shape.

Anexo



ANEXO I. QUADRO RESUMO DA EVOLUÇÃO CONTRATUAL DOS PROGRAMAS DE CONCESSÃO FEDERAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

	PRAZO DE CONTRATO	CRITÉRIO DE ESCOLHA DO VENCEDOR DO CERTAME	EXIGIU PAGAMENTO DE OUTORGA?	CRITÉRIO PARA O REAJUSTE TARIFÁRIO ANUAL	POSSUI GATILHO PARA REALIZAÇÃO DE OBRAS BASEADA EM NÍVEL DE SERVIÇO?	POSSUI FATOR X?
RODOVIAS						
PROCROFE - 1ª Etapa	20 ou 25 anos, não prorrogáveis	Maior deságio	Sim	Fórmula paramétrica, que foi substituída posteriormente por aditivo contratual pelo IPCA	Não	Não
PROCROFE - 2ª Etapa Fase 1	25 anos, não prorrogáveis	Maior deságio	Não	IPCA	Não	Não
PROCROFE - 2ª Etapa Fase 2	25 anos, não prorrogáveis	Maior deságio	Não	IPCA	Sim	Não
PROCROFE - 3ª Etapa Fase 2	25 anos, prorrogáveis por até mais 25 anos	Maior deságio	Não	IPCA	Sim	Não
PROCROFE - 3ª Etapa Fase 1	30 anos, prorrogáveis por até mais 30 anos	Maior deságio	Não	IPCA	Não	Sim
PROCROFE - 3ª Etapa Fase 3	30 anos, prorrogáveis por até mais 30 anos	Maior deságio	Não	IPCA	Não	Sim
PIL Rodovias	Maior deságio	Não	IPCA	Não	Sim	Sim

POSSUI FATOR D?	POSSUI FATOR Q?	POSSUI FATOR C? (SOMENTE PARA RODOVIAS)	PREVÊ A RESOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS POR MEIO DE ARBITRAGEM?	PREVÊ O MECANISMO DO STEP IN RIGHTS?	PREVÊ A OBRIGATORIE- DADE DE PARTICIPA- ÇÃO DA INFRAETO NO CONTROLE ACIONÁRIO? (SOMENTE PARA AERO- PORTOS)	CARACTERÍSTICA DE OBRAS
RODOVIAS						
Não	Não	Não	Não	Não	-	Obras pontuais
Não	Não	Não	Não	Não	-	Obras pontuais com manutenção de nível mínimo de serviço
Não	Não	Não	Não	Não	-	Obras pontuais com manutenção de nível mínimo de serviço
Sim	Não	Não	Sim	Sim	-	Duplicação total da via
Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	-	Duplicação total da via em até 5 anos
Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	-	Duplicação total da via em até 5 anos
Sim	Sim	Sim	Sim	-	-	Duplicação total da via em até 20 anos

	PRAZO DE CONTRATO	CRITÉRIO DE ESCOLHA DO VENCEDOR DO CERTAME	EXIGIU PAGAMENTO DE OUTORGA?	CRITÉRIO PARA O REAJUSTE TARIFÁRIO ANUAL	POSSUI GATILHO PARA REALIZAÇÃO DE OBRAS BASEADA EM NÍVEL DE SERVIÇO?	POSSUI FATOR X?
FERROVIAS						
Anos 1990 (RFFSA e FEPASA)	30 anos, prorrogáveis por até mais 30 anos	Maior valor de outorga	Sim	IGP-DI	Não	Não
FNS Tramo Norte	30 anos, prorrogáveis por até mais 30 anos	Maior valor de outorga	Sim	IGP-DI	Não	Não
AEROPORTOS						
1º Rodada - RN	28 anos, prorrogáveis por até mais 5 anos para reequilíbrio econômico-financeiro	Maior valor de outorga	Sim	IPCA	Não	Sim
2º Rodada - GRU, VCP, BSB	Distinto para cada aeroportos, prorrogáveis por até mais 5 anos para reequilíbrio econômico-financeiro	Maior contribuição fixa	Sim	IPCA	Sim	Sim
3º Rodada - GIG e CNF	30 anos, prorrogáveis por até mais 5 anos para reequilíbrio econômico-financeiro	Maior contribuição fixa	Sim	IPCA	Sim	Sim
4º Rodada - POA, FLN, SSA e FOR	25 ou 30 anos, prorrogáveis por até mais 5 anos para reequilíbrio econômico-financeiro	Maior outorga na assinatura do contrato	Sim	IPCA	Sim	Sim

POSSUI FATOR D?	POSSUI FATOR Q?	POSSUI FATOR C? (SOMENTE PARA RODOVIAS)	PREVÊ A RESOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS POR MEIO DE ARBITRAGEM?	PREVÊ O MECANISMO DO STEP IN RIGHTS?	PREVÊ A OBRIGATORIEDADE DE PARTICIPAÇÃO DA INFRAETO NO CONTROLE ACIONÁRIO? (SOMENTE PARA AEROPORTOS)	CARACTERÍSTICA DE OBRAS
FERROVIAS						
Não	Não	-	Não	Não	-	Metas anuais de produção e de acidentes
Não	Não	-	Não	Não	-	Metas anuais de produção e de acidentes
AEROPORTOS						
Não	Sim	-	Sim	Sim	Não	-
Não	Sim	-	Sim	Sim	Sim	-
Não	Sim	-	Sim	Sim	Sim	-
Não	Sim	-	Sim	Sim	Não	-



 www.iadb.org

 www.facebook.com/BIDBrasil

 www.twitter.com/bidbr



www.iadb.org