



Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)

Apoio na definição da metodologia para desenvolvimento de
Business Case

Produto 1 - Relatório de Mapeamento das
Entidades

Março de 2019

Glossário de siglas e abreviações

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

BACEN - Banco Central do Brasil

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CGU - Controladoria-Geral da União

CONIT - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte

CPFER - Comissão Permanente de Outorgas Ferroviárias

CPOR - Comissão Permanente de Outorgas Rodoviárias

CPPI - Conselho do Programa Parcerias de Investimentos

DAQ - Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

DGAD - Departamento de Gestão Ambiental e Desapropriação

DIF - Diretoria de Infraestrutura Ferroviária

DIR - Diretoria de Infraestrutura Rodoviária

DITTA - Departamento de Gestão da Informação de Transportes Terrestres e Aquaviário

DMM - Departamento de Marinha Mercante

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOUT - Departamento de Outorgas de Transportes Terrestre e Aquaviário

DP - Departamento de Parcerias

DPLAN - Departamento de Planejamento de Transportes Terrestre e Aquaviário

DPP - Diretoria de Planejamento e Pesquisa

DPTTA - Departamento de Programas de Transportes Terrestre e Aquaviário

EPL - Empresa de Planejamento e Logística

EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

FMM - Fundo da Marinha Mercante

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IPF - Metodologia de Priorização de Investimentos em Infraestrutura (Infrastructure Prioritization Framework)

LabTrans - Laboratório de Transportes e Logística da UFSC

MF - Ministério da Fazenda

MP - Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão

MTPA - Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

ONU - Organização das Nações Unidas

PAE - Planos Aeroviários Estaduais

PAN - Plano Aeroviário Nacional

PBI - Projeto Básico de Implantação

PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PER - Programa de Exploração da Rodovia

PGO - Plano Geral de Outorgas

PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PNL - Plano Nacional de Logística

PNLP - Plano Nacional de Logística Portuária

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PPI - Programa de Parcerias de Investimentos

PPP - Parceria Público-Privada

SAC - Secretaria Nacional de Aviação Civil

SEFEL - Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria

SEPRAC - Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência

SFP - Secretaria de Fomento e Parcerias

SFV - Sistema Federal de Viação

SNP - Secretaria Nacional de Portos

SNTTA - Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário

SNV - Sistema Nacional de Viação

SPI - Secretaria de Planejamento e Investimento

SPPI - Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos

STN - Secretaria do Tesouro Nacional

TCU - Tribunal de Contas da União

TUP - Terminais de Uso Privado

UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina

WACC - Custo Médio Ponderado de Capital (Weighted Average Cost of Capital)

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO E CONTEXTO	8
2.	OS INTERVENIENTES	11
2.1.	SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (SPPI) E CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (CPPI)	11
2.2.	MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPA).....	12
2.2.1.	SECRETARIA DE POLÍTICA E INTEGRAÇÃO (SPI).....	14
2.2.2.	SECRETARIA DE FOMENTO E PARCERIAS (SFP)	14
2.2.3.	SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (SAC).....	15
2.2.4.	SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS (SNP)	16
2.2.5.	SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO (SNTTA)	16
2.2.6.	EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. (EPL)	17
2.2.7.	DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).....	18
2.2.8.	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT).....	18
2.2.9.	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)	18
2.2.10.	AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC).....	19
2.2.11.	COMISSÃO PERMANENTE DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS (CPOR)	19
2.2.12.	COMISSÃO PERMANENTE DE OUTORGAS FERROVIÁRIAS (CPFER).....	20
2.3.	MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO (MP) ..	20
2.4	MINISTÉRIO DA FAZENDA (MF)	20
2.4.1	SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL (STN)	21
2.5	TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)	21
3	ETAPAS DO PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS	22
4	FLUXO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS PARA O SETOR RODOVIÁRIO .	25
4.1	PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	25
4.2	ESTUDOS TÉCNICOS.....	31
4.3	CONSULTAS PÚBLICAS	35
4.4	ÓRGÃO DE CONTROLE	40
4.5	EDITAL E LEILÃO.....	43
5	FLUXO FERROVIÁRIO.....	48
5.1	PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	48
5.2	ESTUDOS TÉCNICOS.....	54

5.3 CONSULTAS PÚBLICAS	59
5.4 ÓRGÃO DE CONTROLE	64
5.5 EDITAL E LEILÃO.....	66
6 FLUXO PORTUÁRIO.....	71
6.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	71
6.2 ESTUDOS TÉCNICOS.....	77
6.3 CONSULTAS PÚBLICAS	81
6.4 ÓRGÃO DE CONTROLE	85
6.5 EDITAL E LEILÃO.....	87
7 FLUXO AEROPORTUÁRIO	92
7.1 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO.....	92
7.2 ESTUDOS TÉCNICOS.....	97
7.3 CONSULTAS PÚBLICAS	99
7.4 ÓRGÃO DE CONTROLE	101
7.5 EDITAL E LEILÃO.....	105
8 ANÁLISE DOS FLUXOS	110
ANEXO I - LEIS E ATRIBUIÇÕES DAS COMPETÊNCIAS POR INTERVENIENTE ..	115
1. SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (SPPI) E CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS (CPPI).....	115
2. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL (MTPA).....	117
2.1 SECRETARIA DE POLÍTICA E INTEGRAÇÃO (SPI).....	119
2.2 SECRETARIA DE FOMENTO E PARCERIA (SFP).....	121
2.3 SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (SAC).....	123
2.4 SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS (SNP)	126
2.5 SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO (SNTTA).....	128
2.6 EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA S.A. (EPL)	133
2.7 DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT).....	135
2.8 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)	137
2.9 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)	141
2.10 AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC).....	144
2.11 COMISSÃO PERMANENTE DE OUTORGAS RODOVIÁRIAS (CPOR)	148
2.12 COMISSÃO PERMANENTE DE OUTORGAS FERROVIÁRIAS (CPFER).....	149
3. MP – MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO	150

4. MINISTÉRIO DA FAZENDA (MF)	151
4.1 SECRETARIA DO TESOIRO NACIONAL (STN)	152
5. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU)	153
ANEXO II - LEI E ATRIBUIÇÕES DAS COMPETÊNCIAS DA UNIDADE TÉCNICA DE ACOMPANHAMENTO DE PROJETOS DE PORTUGAL (UTAP)	155

1. Introdução e contexto

Este documento, denominado “Produto 1 - Relatório de Mapeamento das Entidades”, doravante denominado “Relatório”, é parte do trabalho desenvolvido pela consultoria que tem como objetivo apoiar a definição da metodologia para desenvolvimento de Business Case em infraestrutura de transportes no Brasil, bem como apresentar os procedimentos e os métodos fundamentais para sustentação desse Business Case.

O Brasil tem enfrentado muitas transformações nos últimos anos, em diversos aspectos, inclusive em sua organização institucional. Neste sentido, o presente documento tem por objetivo apresentar o mapeamento das entidades envolvidas e seus fluxos nos processos de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes no Brasil.

As principais atividades realizadas para formalizar a compreensão sobre o processo de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes estão sumarizadas na figura abaixo. Elas incluem o mapeamento das entidades participantes, das etapas do processo de um modo geral e dos fluxos por modo de transporte. Então, analisa os fluxos, especialmente no que diz respeito aos procedimentos e aos métodos fundamentais para dar solidez ao Business Case que se busca construir no futuro.

Figura 1 - Atividades realizadas pela Consultoria



O mapeamento das entidades envolvidas no processo de estruturação de projetos é o primeiro passo para entender quem são atualmente os principais interlocutores e suas respectivas funções, assim como identificar gargalos, sobreposições e lacunas no fluxograma da estruturação de projetos. Para que seja possível estruturar um Business Case robusto, é preciso identificar em que estágio está o planejamento de infraestrutura de transportes no Brasil no atual momento e quais os intervenientes envolvidos nesse processo.

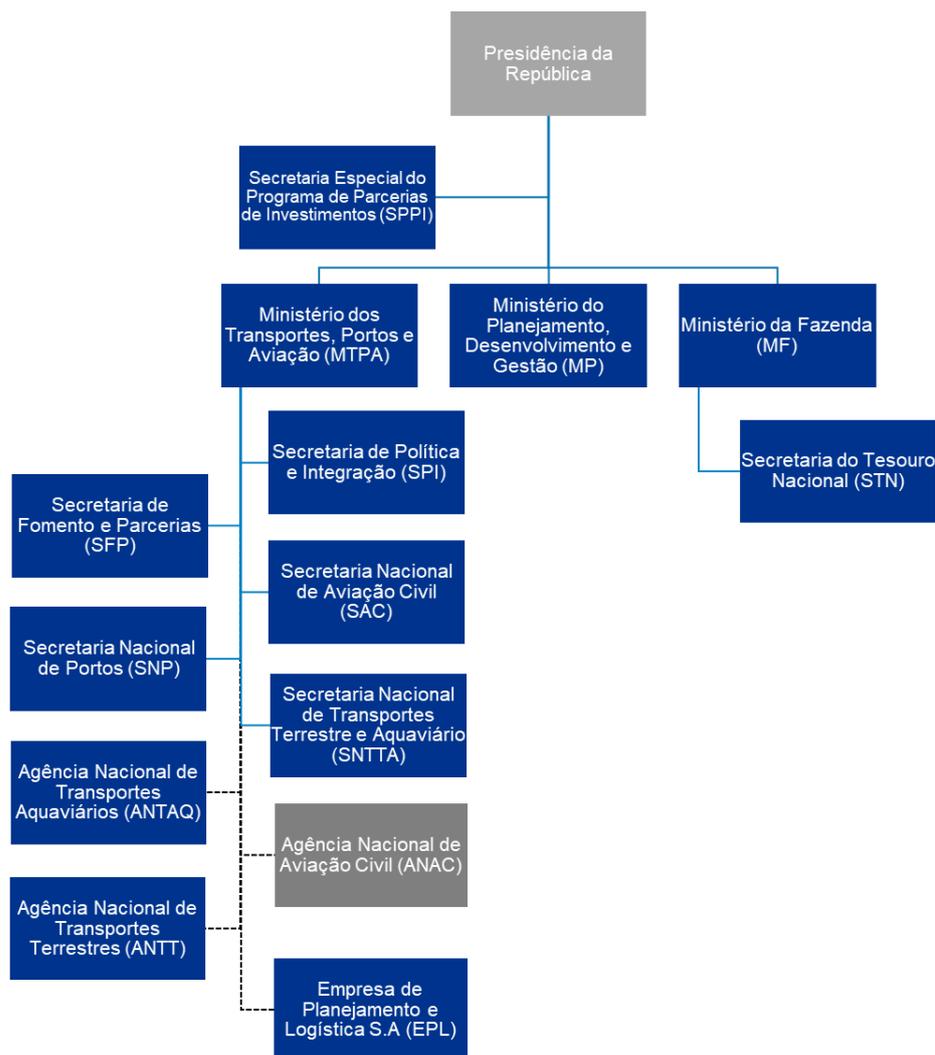
Ao longo deste documento, será ilustrado o processo de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, de acordo com as informações recebidas durante as reuniões presenciais, realizadas nos dias 20, 26 e 27 de setembro e 29 e 30 de outubro de 2018, com as seguintes entidades:

- Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ);
- Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL);
- Ministério da Fazenda e Tesouro (MF);
- Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MP);

- Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA);
 - Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC);
 - Secretaria de Fomento e Parcerias (SFP);
 - Secretaria Nacional de Portos (SNP);
 - Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário (SNTTA);
 - Secretaria de Política e Integração (SPI); e
- Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI).

Ressalta-se que o Relatório apresenta e estuda as estruturas e os fluxos adequados ao quadro governamental brasileiro estabelecido no ano de 2018 e não agrega atualizações que possam ter vindo a ocorrer a partir de novembro do referido ano. A Figura 2 apresenta um organograma com as entidades entrevistadas.

Figura 2 - Entidades Entrevistadas



*A ANAC não foi entrevistada

Na sequência do documento, serão apresentados, no Capítulo 2, os principais intervenientes do processo de estruturação de projetos, de delegação de ativos e serviços públicos no setor de transportes. No Capítulo 3, serão expostas as principais etapas do processo de estruturação de projetos no setor de transportes. Os capítulos 4, 5, 6 e 7 apresentam, respectivamente, o mapeamento dos fluxos para estruturação de projetos rodoviários, ferroviários, portuários e aeroportuários. Finalmente, o capítulo 8 traz uma análise dos fluxos e considerações finais, a fim de indicar, sucintamente, percepções de melhorias no processo de estruturação de projetos vigente no Brasil.

2. Os intervenientes

Um dos passos fundamentais para se obter um entendimento completo acerca do processo de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes no Brasil é o mapeamento das principais entidades envolvidas, ou intervenientes. Este capítulo apresenta uma síntese sobre o papel de cada interveniente, suas principais atribuições e competências. Ao todo, 19 entidades da administração direta e indireta foram mapeadas.

Em geral, o arcabouço legal que estabelece as competências de cada entidade é recente. A Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, por exemplo, foi criada a partir de uma lei em 2016; a lei que cria a EPL data de 2012; o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (assim como as secretarias que o compõem) tiveram sua organização e atribuições revistas pelo Decreto nº 9.000, de 2017; a criação do DNIT, da Agência Nacional de Transportes Terrestres e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários ocorreu em 2001 e a Agência Nacional de Aviação Civil somente em 2005. O Anexo I contém um extrato das leis, das diretrizes e das portarias que especificam com detalhes as atribuições e competências de cada interveniente.

2.1. Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) e Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI)¹

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) foi criado em 2016 por meio da Lei nº 13.334. Tem como objetivo a ampliação e o fortalecimento das interações entre o Estado e a iniciativa privada, seja por meio da celebração de contratos de parceria, seja de outras medidas de desestatização.

Por meio da lei do PPI, duas estruturas foram criadas na Administração Federal: a Secretaria do PPI (SPPI) e o Conselho do PPI (CPPI).

A SPPI está vinculada ao Presidente da República e atua em apoio aos Ministérios e às Agências Reguladoras para a execução das atividades do PPI. Por meio da SPPI ocorre a divulgação, a coordenação, o monitoramento e a avaliação dos projetos do PPI e a articulação entre investidores e outros interessados.

O CPPI é um órgão colegiado, ou seja, onde há representações diversas e tomadas de decisões conjuntas, que avalia e recomenda ao Presidente da República os projetos que irão compor o PPI, bem como o modo de execução dos contratos de parcerias e desestatizações.

Vale destacar que o CPPI foi criado assumindo as responsabilidades do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), órgão de assessoramento que era vinculado à Presidência da República e presidido pelo Ministro dos Transportes. O objetivo do CONIT era a elaboração de um relatório anual, a ser encaminhado ao

¹ Disponível em: <<https://www.ppi.gov.br/sobre-o-programa>> e <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/99-conit.html>>

Presidente da República, das atividades integradas desenvolvidas pelos diversos setores ligados ao transporte aéreo, aquaviário e terrestre.

As competências da SPPI e do CPPI, regidas por lei, estão apresentadas no item 1 do Anexo I deste Relatório.

2.2. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)²

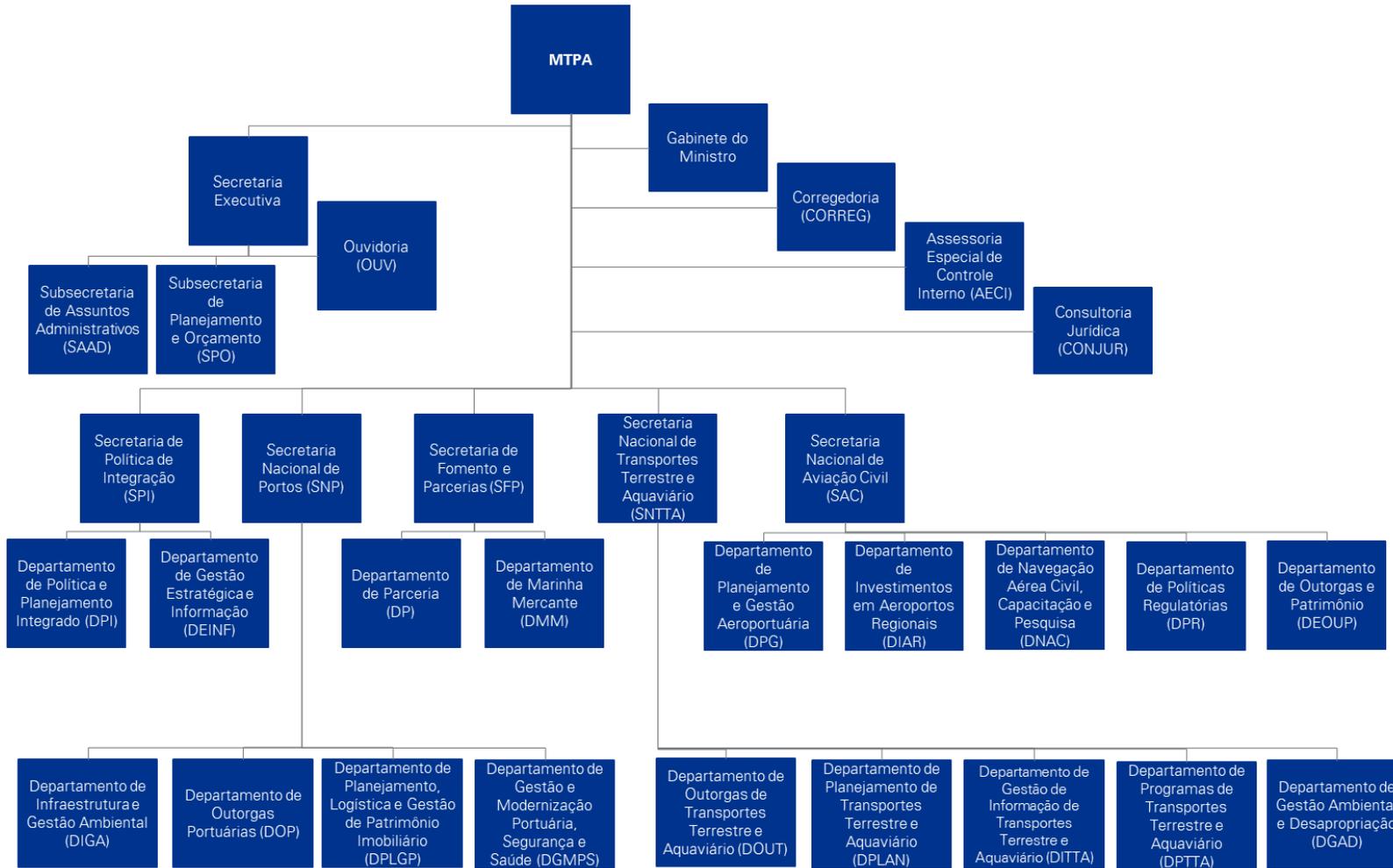
O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA) é o ministério responsável pela definição, pela coordenação e pela supervisão das políticas nacionais públicas de transporte do país, pela aprovação do planejamento setorial, pela elaboração e aprovação dos planos de outorga e pela aprovação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das concessões, assim como pela articulação entre as instituições do setor.

O detalhamento de suas atribuições e competências está apresentado no Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, disponível para consulta no item 2 do Anexo I deste Relatório.

Adicionalmente, conforme Decreto nº 9.000, é apresentado abaixo o organograma do MTPA:

² Disponível em: <<http://portal.transportes.gov.br>>

Figura 3 - Organograma MPTA



Fonte: Serviço de Informação e Organização - DIMAD/COAA/CGRL/SAAD, apresentado no Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017.

O MTPA possui em seu organograma seis secretarias, além do Gabinete do Ministro, a Corregedoria, a Assessoria Especial de Controle Interno e a Consultoria Jurídica. As secretarias são:

- Secretaria Executiva, que possui controle da Ouvidoria, da Subsecretaria de Assuntos Administrativos e da Subsecretaria de Planejamento e Orçamento.
- Secretaria de Política e Integração (SPI).
- Secretaria de Fomento e Parcerias (SFP).
- Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC).
- Secretaria Nacional de Portos (SNP).
- Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário (SNNTA).

As descrições da SPI, da SFP, da SAC, da SNP e da SNTTA estão apresentadas nos subitens a seguir.

2.2.1. Secretaria de Política e Integração (SPI)³

A Secretaria de Política e Integração (SPI), do MTPA, possui dois departamentos, sendo o Departamento de Política e Planejamento Integrado (DPI) e o Departamento de Gestão Estratégica e Informação (DEINF).

Conforme art. 10º, do Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, as competências da SPI referem-se à formulação e à avaliação da política nacional de transportes dos subsistemas ferroviário, rodoviário, aquaviário, portuário e aeroviário, além da proposição das diretrizes para as ações governamentais, em articulação com as demais secretarias do MTPA.

A SPI é a coordenadora do processo de gestão estratégica do MTPA e busca a promoção da integração da política nacional de transportes com as diversas esferas de governo e com a sociedade civil. Além disso, possui a finalidade de assessorar o Ministro de Estado nas atividades do PPI, visando à integração das políticas de transporte.

As atribuições e as competências da SPI, do DPI e do DEINF estão apresentadas no Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, disponível para consulta no item 2.1 do Anexo I deste Relatório.

2.2.2. Secretaria de Fomento e Parcerias (SFP)⁴

A Secretaria de Fomento e Parceria (SFP) é composta por outros dois departamentos: o Departamento de Parcerias (DP) e o Departamento de Marinha Mercante (DMM).

³ Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/133-secretaria-de-politica-nacional-de-transportes-spnt.html>

⁴ Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/icm-indicador-de-qualidade-das-rodovias/54-institucional.html>> e <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/d9000.htm>

As competências da SFP também estão apresentadas no Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, como responsável pela proposição e pela supervisão da implementação de políticas e diretrizes para a captação de recursos para os subsistemas ferroviário, rodoviário, aquaviário, portuário e aeroviário.

De acordo com a natureza da SFP, esta identifica as fontes de recursos existentes com o objetivo de desenvolver instrumentos de financiamento para os subsistemas de transportes. A SFP é a responsável pela coordenação, pela supervisão e pelo auxílio na execução das atividades relacionadas a financiamentos internacionais.

As atribuições e as competências da SFP, do DP e do DMM detalhadas estão disponíveis para consulta no item 2.2 do Anexo I deste Relatório.

2.2.3. Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC)

A Secretaria Nacional da Aviação Civil (SAC), secretaria do MTPA, tem suas competências definidas no art. 16, do Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017.

No tocante ao setor de aviação civil, infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil, a SAC realiza as seguintes atividades: propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes relativas ao setor; coordenar e acompanhar os assuntos relativos ao setor, propor atualizações e orientar a implementação referente a programas e ações em relação ao Sistema Nacional de Viação (SNV).

A Secretaria também possui diversas, entre elas: elaboração e proposição de aprovação de planos de outorgas; aprovação de planos de investimentos, tanto do setor de aviação civil, quanto no de infraestrutura aeroportuária, e aeronáutica civil; celebração de instrumentos de cooperação técnica; delegação de exploração de aeródromos públicos, aprovação dos planos de zoneamento civil e militar dos aeródromos públicos de uso compartilhado e no tocante à infraestrutura aeroportuária atribuída à Infraero.

A SAC possui os seguintes departamentos:

- Departamento de Planejamento e Gestão Aeroportuária (DPG)
- Departamento de Investimentos em Aeroportos Regionais (DIAR)
- Departamento de Navegação Aérea Civil, Capacitação e Pesquisa (DNAC)
- Departamento de Políticas Regulatórias (DPR)
- Departamento de Outorgas e Patrimônio (DEOUP).

Em específico, a SAC é responsável por todos os assuntos relacionados ao modo aeroviário.

As atribuições e as competências da SAC estão disponíveis para consulta no item 2.3 do Anexo I deste Relatório.

2.2.4. Secretaria Nacional de Portos (SNP)

A Secretaria Nacional de Portos (SNP) é a secretaria do MTPA responsável pelo modo hidroviário e possui os seguintes departamentos em sua composição:

- Departamento de Infraestrutura e Gestão Ambiental (DIGA).
- Departamento de Outorgas Portuárias (DOP).
- Departamento de Planejamento, Logística e Gestão do Patrimônio Imobiliário (DPLGP).
- Departamento de Gestão e Modernização Portuária, Segurança e Saúde (DGMPS).

A Secretaria Nacional de Portos é regulamentada pelo Decreto nº 9.000 de março de 2017, e suas competências estão estabelecidas no art. 22 do mesmo decreto. As atividades da Secretaria se relacionam com o setor de portos, instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres, sendo elas: propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes relativas ao setor; participar, formular e implementar o planejamento estratégico do Ministério; coordenar e acompanhar os assuntos do setor; propor atualizações e orientar a implementação referente a programas e ações destinadas à SNV.

Há também diversas atividades relacionadas ao Ministro de Estado, sendo elas: assessoria ao mesmo na coordenação e na supervisão de órgãos e entidades vinculadas ao setor; elaboração e proposição ao Ministro de aprovação de planos de outorgas para exploração de infraestrutura; propor ao ministro a aprovação de planos de investimentos; celebração de instrumentos de cooperação técnica; delegação de exploração do setor portuário, aprovação do plano de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres.

As atribuições e as competências da SNP estão disponíveis para consulta no item 2.4 do Anexo I deste Relatório.

2.2.5. Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário (SNTTA)

A Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário (SNTTA) tem suas competências definidas no art. 28, do Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017. Adicionalmente, na Portaria GM nº 961, de 24 de novembro de 2017, publicada em 25 de novembro de 2017, está conceituada sua competência perante a política de outorgas e estabelecimento de procedimentos relativos à estruturação de projetos de parceria, no que se refere à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário e aquaviário no Brasil.

A secretaria realiza as seguintes atividades no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário: implementação e monitoramento da política nacional de transportes; participação da formulação e implementação do planejamento estratégico relativo ao setor; coordenar e acompanhar os assuntos do setor de transporte; atualizações e orientação referentes a programas de ações destinadas ao SNV.

Há diversas atividades relacionadas com o Ministro de Estado, sendo elas: assessoria ao mesmo na coordenação e na supervisão de órgãos e entidades vinculados ao setor; elaboração e proposição ao Ministro de aprovação de planos de outorgas para exploração de infraestrutura; proposição ao ministro da aprovação de planos de investimentos; celebração de instrumentos de cooperação técnica; delegação de exploração do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

A SNTTA possui os seguintes departamentos sobre sua responsabilidade:

- Departamento de Outorgas de Transportes Terrestre e Aquaviário (DOUT).
- Departamento de Planejamento de Transportes Terrestre e Aquaviário (DPLAN).
- Departamento de Gestão da Informação de Transportes Terrestres e Aquaviário (DITTA).
- Departamento de Programas de Transportes Terrestre e Aquaviário (DPTTA).
- Departamento de Gestão Ambiental e Desapropriação (DGAD).

As atribuições e competências da SNTTA, assim como dos seus departamentos, DOUT, DPLAN, DITTA, DPTTA e DGAD, estão disponíveis para consulta no item 2.5 do Anexo I deste Relatório.

2.2.6. Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)⁵

A Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) foi criada pela Lei nº 12.743, de 19 de dezembro de 2012, como responsável pelo planejamento integrado de logística no Brasil e está vinculada ao MTPA. A empresa governamental estrutura e qualifica, através de pesquisas e estudos, a integração dos meios rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário ao longo de todo o território brasileiro.

Quando solicitada e demandada, a empresa pode realizar pesquisas, planejamento e estruturação de projetos para outros intervenientes, bem como estabelecer acordos de cooperação para pesquisas e desenvolvimento.

Compete à EPL a elaboração de estudos de curto, médio e longo prazos referentes aos planos de expansão da infraestrutura dos setores de logística e transportes, propondo os planos de metas para esses setores.

A EPL possui, além de sua Presidência, as seguintes diretorias abaixo de sua Diretoria Executiva:

- Diretoria de Planejamento
- Diretoria de Gestão.

Todas as competências da EPL regidas por lei estão apresentadas no item 2.6 do Anexo I deste Relatório.

⁵ Disponível em: <<https://www.epl.gov.br/index.php>>

2.2.7. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)⁶

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal vinculada ao MTPA, responsável por implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação (SFV), por meio de recursos da União. O DNIT realiza a operação, a manutenção, a restauração e a reposição necessária nas infraestruturas viárias, bem como a adequação da capacidade e ampliação mediante construção de novas vias e terminais.

Assim, o DNIT é o órgão gestor e executor, sob a jurisdição do MTPA, das vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações de vias de transbordo e de interface intermodal e instalações portuárias fluviais e lacustres.

Suas atribuições estão apresentadas no art. 82, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e estão listadas no item 2.7 do Anexo I deste Relatório.

2.2.8. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)⁷

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foi criada através da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, como entidade integrante da Administração Federal. A ANTT é uma autarquia sob regime especial, vinculada ao MTPA.

A finalidade da ANTT é regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes terrestres (ferroviário e rodoviário) no Brasil exercida por terceiros, por meio de concessão, autorização ou permissão.

A ANTT possui sede e foro no Distrito Federal e se faz presente em todo o território nacional por meio de Unidades Regionais e Postos de Fiscalização.

As atribuições gerais da ANTT, apresentadas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estão listadas no item 2.8 do Anexo I deste Relatório.

2.2.9. Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)⁸

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) foi criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e instalada em 17 de fevereiro de 2002. É uma entidade que integra a Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada ao MTPA.

⁶ Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes>>

⁷ Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/institucional/index.html>>

⁸ Disponível em: <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/institucional/a-antaq/>>

A ANTAQ é a responsável pela regulação, pela supervisão e pela fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Conforme apresentado no portal da ANTAQ, por meio da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, o marco regulatório do setor portuário foi aprimorado.

As atribuições gerais da ANTAQ estão listadas no item 2.9 do Anexo I deste Relatório.

2.2.10. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)⁹

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) é uma das Agências Reguladoras federais do País, criada para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil.

Foi criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e instalada por meio do Decreto nº 5.731, de 20 de março 2006.

A ANAC é uma autarquia federal de regime especial, vinculada ao MTPA. As ações da ANAC se enquadram nas atividades de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional.

As atribuições gerais da ANAC estão listadas no item 2.10 do Anexo I deste Relatório.

2.2.11. Comissão Permanente de Outorgas Rodoviárias (CPOR)¹⁰

O MTPA e a Secretaria Geral da Presidência da República criaram a Comissão Permanente de Outorgas Rodoviárias (CPOR) através da Portaria Interministerial nº 2, de 12 de junho de 2017, que atribui à CPOR a responsabilidade pela implementação e pelo acompanhamento dos projetos de concessões rodoviárias, de modo a atender às diretrizes, às normas e aos cronogramas firmados pelo Governo Federal. A Comissão é composta por representantes do MTPA, da SPPI, da ANTT e da EPL.

As atribuições gerais da CPOR, apresentadas no art. 2, da Portaria Interministerial nº 2/2017, estão listadas no item 2.11 do Anexo I deste Relatório.

⁹ Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/>>

¹⁰ Disponível em: <<http://transportes.gov.br/ultimas-noticias/4840-futuras-concess%C3%B5es-de-rodovias-ser%C3%A3o-acompanhadas-por-comiss%C3%A3o-permanente.html>>

2.2.12. Comissão Permanente de Outorgas Ferroviárias (CPFER)¹¹

O MTPA e a Secretaria Geral da Presidência da República criaram a Comissão Permanente de Outorgas Ferroviárias (CPFER) através da Portaria Interministerial nº 3, de 21 de agosto de 2017, com o objetivo de realizar o acompanhamento e a implementação da estruturação de projetos referentes à exploração da infraestrutura de transporte ferroviário, de que trata a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, e dá outras providências. A Comissão é composta por representantes do MTPA, da SPPI, da ANTT, da EPL e da VALEC.

As atribuições gerais da CPFER, apresentadas no art. 2, da Portaria Interministerial nº 3/2017, estão listados no item 2.12 do Anexo I deste Relatório.

2.3. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MP)¹²

O Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MP) é responsável pelo planejamento e pela coordenação das políticas de gestão da administração pública federal. Neste relatório, o MP é considerado, pois o mesmo integra-se à visão de Poder Concedente, junto ao MTPA, no processo de validação das propostas de soluções para o planejamento logístico apresentadas pela EPL.

Entre as atribuições do MP no fluxo de estruturação de projetos, realizada através da Secretaria de Desenvolvimento da Indústria (SDI), está o apoio na definição e na validação de alguns pontos do modelo de negócios de uma PPP, tais quais: aferição da comportabilidade do projeto no orçamento do Governo Federal, modelo de garantia, entre outros.

No art. 2º, da Portaria Interministerial nº 2/2017, estão listadas as atribuições do MP, as quais estão apresentadas no item 3 do Anexo I deste Relatório.

2.4 Ministério da Fazenda (MF)¹³

O Ministério da Fazenda (MF) é o órgão responsável pela formulação e pela execução da política econômica brasileira. Por meio do Decreto nº 9.003, de 13 de março de 2017, são elencadas as competências do Ministério, apresentadas também no item 4 do Anexo I deste Relatório.

Assim como o MP, o MF participa do fluxo de estruturação de projetos nas discussões referentes ao modelo da PPP, em especial sobre o modelo de garantia. O MF também

¹¹ Disponível em: < http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19251282/do1-2017-08-22-portaria-interministerial-n-3-de-21-de-agosto-de-2017-19251139>

¹² Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/>>

¹³ Disponível em: <<http://www.fazenda.gov.br/>> e <<http://www.tesouro.fazenda.gov.br/documents/10180/376244/Decreto+Nova+Estrutura+MF+201703/802e407f-88ff-4c13-b16f-e4daa34b1802>>

é o responsável hoje pelo desenvolvimento e cálculo do *Weighted Average Cost of Capital (WACC)* setorial.

2.4.1 Secretaria do Tesouro Nacional (STN)¹⁴

A Secretaria do Tesouro Nacional (STN) foi criada em 10 de março de 1986, por meio do Decreto nº 92.452, e assumiu as inúmeras atribuições, entre elas as seguintes competências: controlar as operações realizadas por conta do Tesouro Nacional (TN) e nas quais o TN figure como mutuário ou financiador; controlar as responsabilidades assumidas pelo TN, em decorrência de contratos de empréstimos e financiamentos, a fim de assegurar compromissos; autorizar pagamentos necessários à satisfação de compromissos financeiros; adotar medidas legais tendentes à regularização e à recuperação de recursos despendidos pelo TN; controlar os valores mobiliários representativos de participação societária da União; compatibilizar, com os objetos da execução financeira e orçamentária da União; assessorar o presidente do Conselho Monetário Nacional no controle de execução de programas de recursos e aplicações das instituições financeiras; conferir tratamento financeiro específico a projetos e/ou atividades contemplados pelo Orçamento Geral da União; planejar, organizar, supervisionar e controlar a realização do pagamento do pessoal civil dos órgãos e das entidades federais que recebem transferências à conta do Tesouro Nacional; realizar as auditorias especiais que lhe forem determinadas pelo Presidente da República.

No item 4.1 do Anexo I deste Relatório estão apresentadas as atribuições da STN, de acordo com o Decreto nº 92.452/1986.

2.5 Tribunal de Contas da União (TCU)¹⁵

O Tribunal de Contas da União (TCU) é um órgão colegiado e suas principais competências estão dispostas na Constituição Brasileira de 1988, adicionalmente são atribuídas outras atividades mais específicas na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), na Lei nº 4.320/1964 (Disposições sobre Direito Financeiro) e na Lei nº 8.666/1993 (Lei de Licitações e Contratos).

As competências do TCU dispostas pela Constituição estão regulamentadas no art. 71, da seção IX, e entre elas se destacam: deve apreciar as contas prestadas anualmente pelo Presidente da República; realizar inspeções e auditoria de natureza, contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, nas unidades dos três poderes; fiscalizar as contas de empresas supranacionais; aplicar, em caso de irregularidades sanções previstas em lei; representar ao Poder competente sobre irregularidades ou abusos apurados.

No item 5, do Anexo I, deste Relatório estão apresentadas as atribuições do TCU, de acordo com Constituição Federal de 1988.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.tesouro.fazenda.gov.br/>>

¹⁵ Disponível em: <<https://portal.tcu.gov.br/inicio/#submenu-tcu>>

3 As etapas do processo de estruturação de projetos

Foi identificado junto à EPL que existem, basicamente, cinco etapas no processo de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, a saber:

Figura 4 - Etapas do processo de estruturação de projetos



Planejamento Estratégico

- 1- **Planejamento Estratégico:** fase que consiste na definição de premissas públicas setoriais, identificação e análise das lacunas/gargalos existentes hoje na malha de transportes brasileira, análise de opções e soluções, e a elaboração do planejamento estratégico dos projetos de infraestrutura para cada setor. Esta fase resulta na definição e na priorização da carteira de projetos.

Estudos Técnicos

- 2- **Estudos Técnicos:** fase que consiste na elaboração e no desenvolvimento dos estudos técnicos de cada segmento de infraestrutura de transportes.

Consultas Públicas

- 3- **Consultas Públicas:** fase de apresentação dos documentos editalícios, estudos e projetos para consulta da sociedade civil e potenciais privados interessados no projeto.

Órgão de Controle

- 4- **Órgão de Controle:** fase na qual são realizadas as validações dos documentos editalícios, estudos e projetos.

Edital e Leilão

- 5- **Edital e Leilão:** é a última etapa, em que é publicado o Edital e ocorre o Leilão do projeto.

É importante ressaltar que, para cada modo do setor de transportes (aeroportuário, rodoviário, ferroviário e portuário), existem particularidades em cada umas das fases

elencadas acima, deste modo o mapeamento foi realizado inicialmente para o setor rodoviário e, em seguida, para os demais setores.

Na sequência, foi criada uma legenda de modo a apoiar a compreensão do fluxograma de cada setor, considerando os seguintes aspectos:

Figura 5 - Legenda do Fluxograma



Fonte: Elaboração própria



Atividade: Indica um determinado processo, função ou atividade.



Programa: Referente a uma etapa na qual há enquadramento do projeto ou da atividade em um programa.



Modalidade: Representa os enquadramentos dos projetos ou das atividades em diferentes modalidades.



Interferência: Momento em que há uma interferência de alguma atividade ou ação.



Escolha: Representa a realização de uma escolha.



Ponto de atenção: Indica que há necessidade de atenção.



Selo de Priorização do PPI: Retrata a priorização do projeto no âmbito do PPI.

Gatekeeper: É a entidade responsável pela atividade, pelo programa, pela modalidade ou pela interferência do fluxo.

Entidades envolvidas: São entidades que exercem apoio ou possuem envolvimento na atividade, no programa, na modalidade ou na interferência retratados no fluxo, e, assim, fornecem apoio ao Gatekeeper na sua execução.

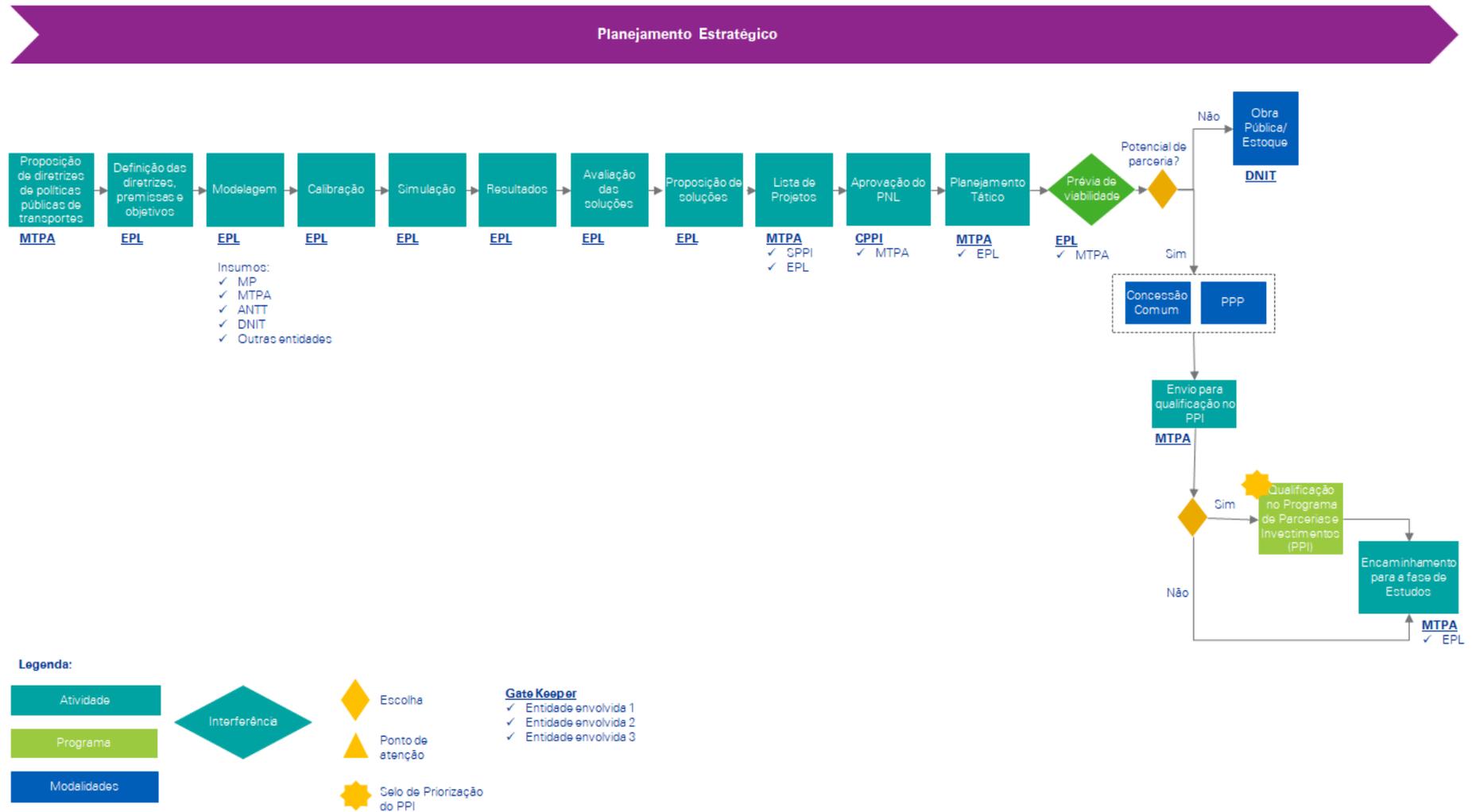
Nos próximos capítulos (4,5,6 e 7), as fases serão detalhadas, com a identificação das entidades envolvidas, suas respectivas funções e os processos necessários e realizados durante cada uma delas.

4 Fluxo de estruturação de projetos para o setor rodoviário

4.1 Planejamento estratégico

A figura a seguir ilustra o fluxo completo da fase de planejamento da estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, especificamente para o setor rodoviário. Na sequência, serão detalhadas as atividades de cada processo do fluxo.

Figura 3 - Fluxo rodoviário - Etapa 1: Planejamento



Fonte: Elaboração KPMG.

Proposição de
diretrizes de
políticas públicas de
transportes

Gatekeeper: MTPA

A primeira etapa do planejamento estratégico inicia no MTPA, que define as políticas públicas de transportes através de orientações e indicações para os projetos de infraestrutura do setor rodoviário em todo o Brasil.

Definição das
diretrizes,
premissas e
objetivos

Gatekeeper: EPL

Em seguida, a EPL, através das políticas públicas de transportes definidas pelo MTPA, irá definir quais serão as diretrizes, as premissas e os objetivos dos parâmetros técnicos que norteiam o processo de modelagem e simulação do PNL.

Modelagem

Gatekeeper: EPL

Entidades envolvidas: MP, MTPA, ANTT, DNIT e outras entidades

O planejamento estratégico de médio e longo prazos da rede logística rodoviária é uma atribuição da EPL, responsável também pela modelagem inicial.

Na etapa de modelagem, ocorre a coleta de premissas referentes às necessidades da infraestrutura de transportes, que inclui o levantamento dos dados históricos e a obtenção das demais informações técnicas aplicáveis ao modelo de simulações.

As premissas coletadas provêm, em parte, da equipe técnica da EPL, e parte de outras aproximadamente 40 entidades parceiras, tais como MP, MTPA, ANTT e DNIT. A EPL, como Gatekeeper dessa atividade, é a responsável pela compilação das informações para a realização da modelagem.

Calibração

Gatekeeper: EPL

Na etapa de calibração, são realizadas operações que estabelecem a relação entre os valores obtidos no modelo e as medidas de referências definidas na segunda etapa do planejamento, referente à definição das diretrizes, premissas e objetivos.

Esta etapa fornece segurança no que se refere à confiabilidade dos dados e valores obtidos das demais fontes fornecedoras de insumos.

Simulação

Gatekeeper: EPL

Após a calibragem do modelo, a EPL prossegue com a fase de simulação da malha logística a partir da utilização de um *software* que, por sua vez, proporciona a visualização da atual configuração da rede logística de transporte nacional e realiza uma simulação de novos cenários de evolução.

Resultados

Gatekeeper: EPL

Nesta etapa, são observados os resultados obtidos por meio da simulação da rede logística atual existente. Em busca de obter uma melhor eficiência logística através dos objetivos e das diretrizes definidos, a EPL realiza estudos de novos cenários para a rede de transportes rodoviários através dos gargalos identificados no sistema.

Avaliação das
soluções

Gatekeeper: EPL

Após a apresentação dos resultados da modelagem, realizam-se análises dos cenários observados e propõem-se soluções para os gargalos identificados.

Proposição de
soluções

Gatekeeper: EPL

A proposição das soluções é feita pela EPL.

Lista de projetos

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: SPPI e EPL

Após a proposição das soluções pela EPL, o MTPA elabora uma lista de projetos. Vale ressaltar que, nesse momento, os EVTEAs que alimentam o planejamento ainda não estão completos, tampouco padronizados, sendo a EPL a responsável pela revisão da efetividade e do rigor técnico dos estudos existentes até o momento.

Nesta etapa, o MTPA consulta a SPPI e a EPL para definir quais estudos técnicos, desenvolvidos até o momento, estão em conformidade com as diretrizes definidas.



Aprovação do PNL

Gatekeeper: CPPI

Entidades envolvidas: MTPA

Após a definição da lista de projetos, o CPPI realiza a análise da carteira sugerida e a aprovação do PNL.



Planejamento Tático

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

Após a aprovação do PNL pelo CPPI, o MTPA, com o apoio da EPL, realiza o planejamento tático do projeto, ou seja, a criação de metas e condições para que as ações estabelecidas no planejamento estratégico nacional sejam atingidas no nível do planejamento estratégico setorial.



Prévia de
viabilidade

Gatekeeper: EPL

Entidades envolvidas: MTPA

Após o planejamento tático, realiza-se uma prévia de viabilidade dos projetos. Nesta etapa, analisa-se o potencial do projeto a ser desenvolvido com recursos de parceria com a iniciativa privada ou não. Com base nas análises de viabilidade, verifica-se se um determinado projeto tem potencial para ser uma Concessão Comum, PPP ou Obra Pública.

No fluxo em questão, a depender do potencial modelo de contratação (Concessão Comum, PPP ou Obra Pública), os projetos seguem por caminhos distintos.

Obra Pública /
Estoque

Gatekeeper: DNIT

Caso o projeto seja enquadrado como Obra Pública, deverá seguir para análise e execução do DNIT. O projeto poderá ficar como estoque caso não haja orçamento disponível.

Concessão Comum

PPP

Após os estudos de viabilidade, caso seja identificada uma possibilidade de parceria privada, o projeto é enquadrado como Concessão Comum ou PPP.

Envio para
qualificação no PPI

Gatekeeper: MTPA

A partir do enquadramento como Concessão Comum ou PPP, o MTPA então encaminha os projetos para análise e qualificação no PPI.

Qualificação no
Programa de
Parcerias e
Investimentos (PPI)

Os projetos de Concessão Comum ou PPP que forem qualificados no PPI serão tratados como prioridade nacional.

Conforme orientação do PPI, com o enquadramento em prioridade nacional, os órgãos e as entidades envolvidos no projeto devem atuar para que os processos necessários à estruturação, à liberação e à execução deste ocorram de forma eficiente e econômica.

Encaminhamento
para a fase de
Estudos

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

Na etapa final do planejamento estratégico, o MTPA, com o apoio da EPL, solicita a realização dos estudos técnicos.

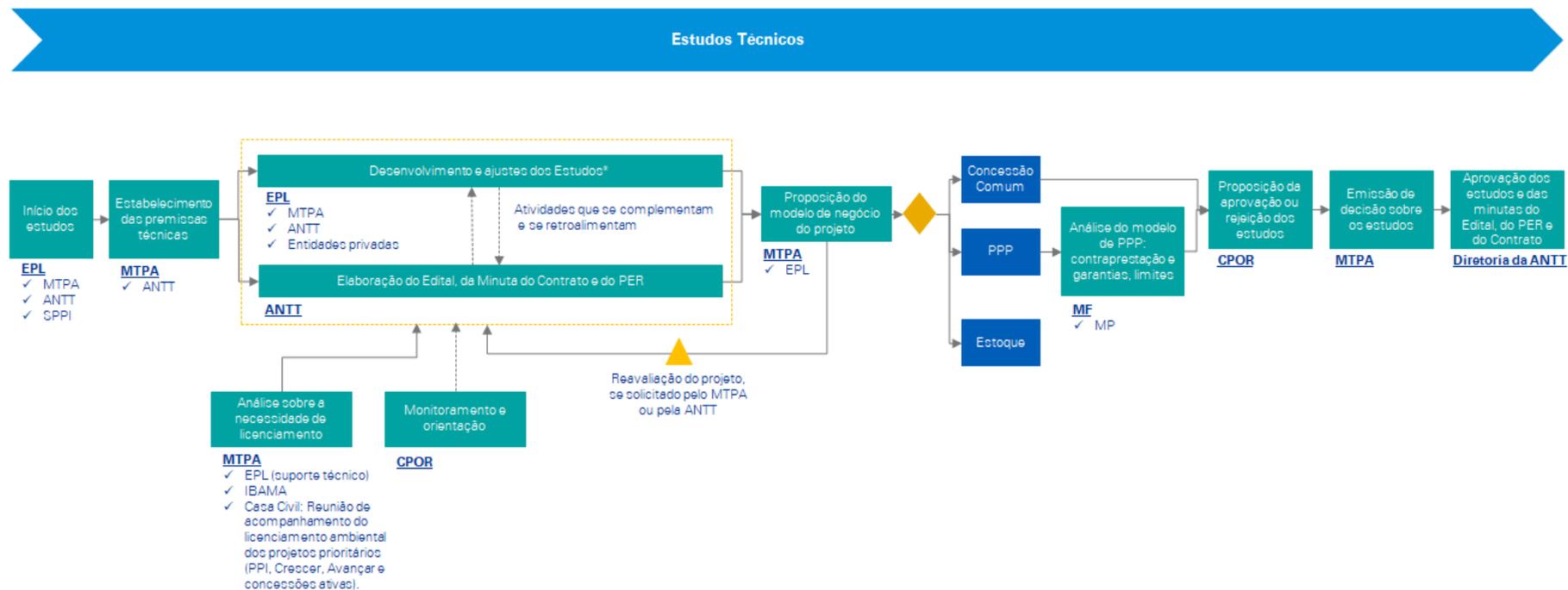
Vale destacar que são solicitados estudos tanto para projetos enquadrados no PPI quanto para outros projetos que não foram incluídos no Programa, mas que o MTPA compreende que possui relevância para a infraestrutura de transportes do Brasil, recomendando-os para aprofundamento e realização de estudos.

4.2 Estudos técnicos

A segunda etapa, denominada Estudos Técnicos, é a etapa do processo de estruturação de projetos em que há maior ênfase no detalhamento dos EVTEAs, ou seja, dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental dos projetos que foram enquadrados como prioridade nacional.

A seguir, será ilustrada a fase de Estudos Técnicos, assim como será detalhada cada uma de suas atividades.

Figura 4 - Fluxo rodoviário - Etapa 2: Estudos Técnicos



* Os estudos podem ser elaborados via PMI, Contratação Direta (Lei 8.666/RDG), Contratação Indireta (BNDES, IFC ou outros) ou via Doação.

Legenda:



Fonte: Elaboração KPMG.

Início dos estudos

Gatekeeper: EPL

Entidades envolvidas: MTPA, ANTT e SPPI

A primeira etapa da fase de Estudos Técnicos consiste no início dos estudos; trata-se de uma atividade de responsabilidade da EPL, que possui o MTPA, a ANTT e a SPPI como entidades envolvidas nessa ação.

Atualmente, a elaboração dos estudos pode ocorrer de quatro maneiras: (i) por meio de doações, (ii) por Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), conforme Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015; (iii) por meio de Contratação Direta (Lei nº 8.666/RDG); ou (iv) por meio de Contratação Indireta (BNDES, IFC ou outros).

Vale destacar que não existe padronização no desenvolvimento dos EVTEAs, o que resulta em análises e relatórios pouco comparáveis entre si.

Estabelecimento
das premissas
técnicas

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: ANTT

Com o início dos estudos, o MTPA, com o apoio da ANTT, estabelecerá as premissas técnicas a ser consideradas nos estudos.

Desenvolvimento e
ajustes dos Estudos

Elaboração do
Edital, da Minuta do
Contrato e do PER

Gatekeeper: EPL

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: MTPA,

ANTT e entidades privadas

O processo de desenvolvimento dos estudos (EVTEAs) é de responsabilidade da EPL, que pode contar com o apoio do MTPA, da ANTT ou de outras entidades privadas, uma vez que, como mencionado anteriormente, os estudos podem ser elaborados via PMI, Contratação Direta (Lei nº 8.666/RDG), Contratação Indireta (BNDES, IFC ou outros) ou via Doação.

Paralelamente ao desenvolvimento e ao ajuste dos EVTEAs, também é feita a elaboração do Edital, da Minuta do Contrato e do PER, itens de responsabilidade da ANTT.

Monitoramento e orientação

Gatekeeper: CPOR

O monitoramento e as orientações quanto ao desenvolvimento e ajustes dos EVTEAs e da elaboração do Edital, da Minuta do Contrato e do PER são realizados pela CPOR por meio de reuniões de controle. Estas tem como objetivo verificar se os estudos atendem às diretrizes, às normas e aos cronogramas estabelecidos pelo Governo Federal.

Com base nos resultados dos estudos, define-se o modelo de contratação do projeto, isto é, se o projeto será desenvolvido via Concessão Comum ou uma PPP.

Análise sobre a necessidade de licenciamento

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL, IBAMA e Casa Civil

Adicionalmente à etapa de desenvolvimento e ajustes dos EVTEAs e da elaboração do Edital, da Minuta do Contrato e do PER, a EPL também realiza análises da necessidade de licenciamento dos empreendimentos. Esta etapa conta com o corpo técnico da EPL e apoio do IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), bem de um grupo técnico da Casa Civil, responsável por reuniões de acompanhamento do licenciamento ambiental dos projetos prioritários (PPI, Crescer, Avançar e concessões ativas).

Proposição do modelo de negócio do projeto

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

O MTPA, com o apoio da EPL, é responsável pela proposição do modelo de negócio do projeto, seja ele concessão comum, PPP ou estoque.

Concessão Comum

PPP

Estoque


Reavaliação do projeto,
se solicitado pelo
MTPA ou pela ANTT

Caso o MTPA ou a ANTT compreendam que uma reavaliação do projeto deve ser realizada antes do enquadramento, este retorna para a etapa de desenvolvimento do EVTEA e da Elaboração do Edital e Minuta do Contrato para revisão ou realização de ajustes.

Os projetos nos quais não foram observadas características de Concessão Comum ou PPP, mas foram compreendidos pelo MTPA como possuindo estudos satisfatórios, são mantidos em estoque para uma futura consulta nesta carteira.

Análise do modelo de PPP: contraprestação e garantias, limites

Gatekeeper: MF

Entidades envolvidas: MP

Caso o projeto seja uma PPP, antes do encaminhamento do projeto para a proposição de aprovação ou rejeição final pela CPOR, há o envolvimento do MF e do MP para apoio na definição e na validação de pontos importantes de uma PPP, nomeadamente: aferição da comportabilidade do projeto no orçamento do Governo Federal, modelo de garantia, entre outros. No caso de Concessão Comum, é encaminhado diretamente para a análise da CPOR.

Proposição da aprovação ou rejeição dos estudos

Gatekeeper: CPOR

A CPOR realiza a proposição da aprovação ou rejeição dos estudos para o MTPA.

Emissão de decisão sobre os estudos

Gatekeeper: MTPA

A aprovação ou a rejeição dos estudos ficam sob responsabilidade do MTPA.

Aprovação dos estudos e das minutas do Edital, do PER e do Contrato

Gatekeeper: Diretoria da ANTT

Aprovado o estudo pelo MTPA, a diretoria da ANTT é responsável pela aprovação final dos estudos e das minutas do Edital, do PER e do Contrato, encerrando a segunda etapa do processo de Estudos Técnicos.

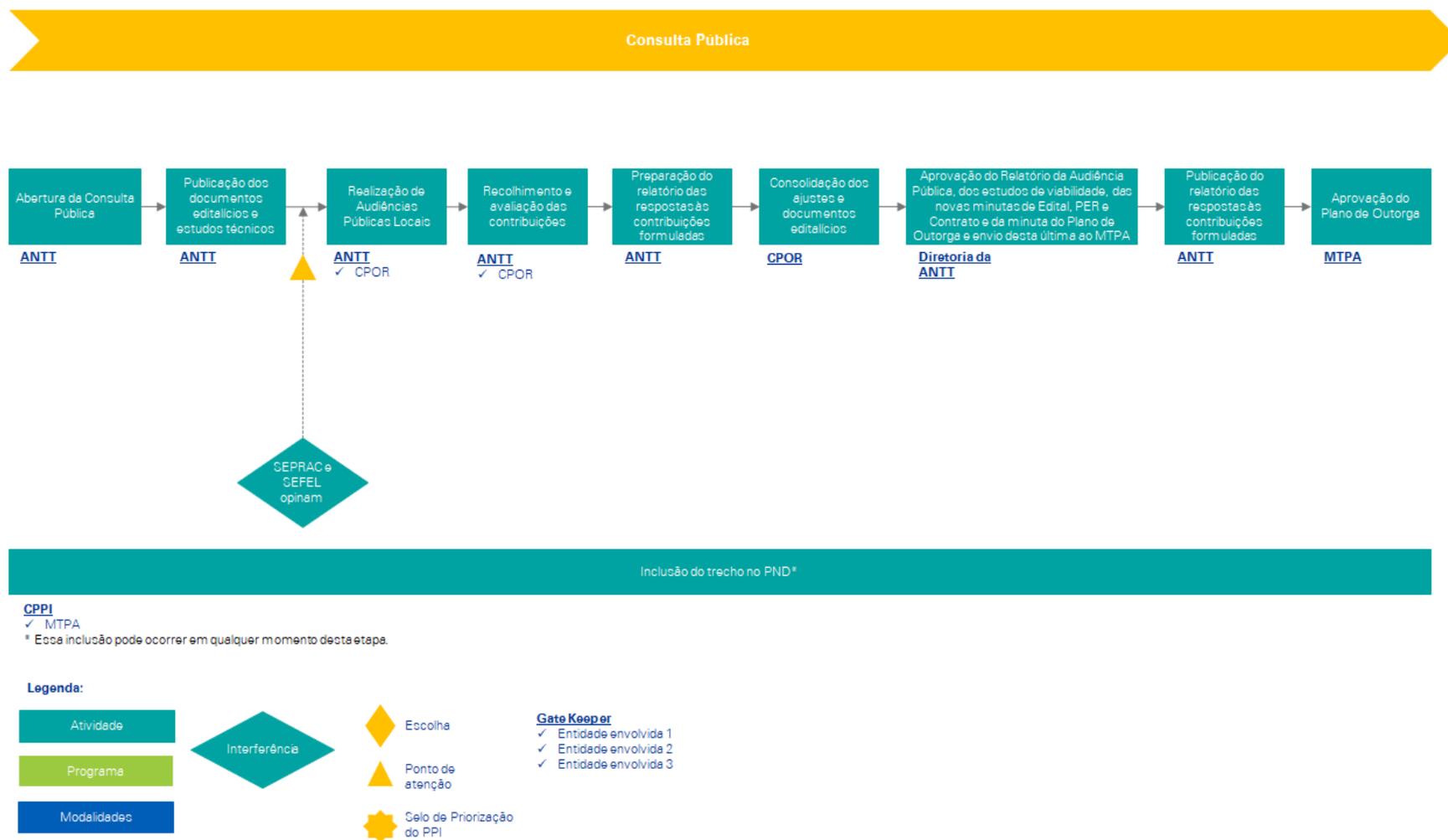
4.3 Consultas Públicas

A Consulta Pública constitui a terceira etapa do processo de estruturação de projetos e é um processo democrático obrigatório por lei.

Neste contexto de análise de estruturação de projetos para o setor rodoviário, a ANTT é o órgão licitante responsável pelo processo de Consultas Públicas, visto que esta atua na regulamentação de atividades ligadas ao transporte terrestre.

Ilustra-se a seguir a etapa de Consulta Pública, com o posterior detalhamento das fases desta etapa no decorrer deste capítulo.

Figura 5 - Fluxo rodoviário - Etapa 3 Consulta Pública



Fonte: Elaboração KPMG.

Abertura da
Consulta Pública

Gatekeeper: ANTT

A ANTT é responsável pela abertura da fase de Consulta Pública.

Publicação dos
documentos
editais e estudos
técnicos

Gatekeeper: ANTT

A partir da abertura da fase de Consulta Pública, a ANTT realiza a publicação das minutas do Edital, do Contrato e do PER (documentos editais), bem como dos estudos técnicos realizados, possibilitando a consulta e a análise dos estudos e dos documentos para quaisquer interessados.

É neste momento que os interessados no projeto podem enviar questionamentos, críticas, sugestões de alterações ou comentários sobre o projeto, de acordo com os documentos disponibilizados.

O envio das contribuições deve ser realizado em até dez dias antes da data indicada como fim do período de Consulta Pública. Este prazo pode ser maior, dependendo da complexidade, da relevância e do interesse público do projeto em análise. O período determinado para a Consulta Pública também pode ser prorrogado.

No portal da ANTT é possível verificar os projetos em fase de Consulta Pública em andamento, bem como os detalhes e os respectivos prazos.



É somente nesta fase da Consulta Pública que a SEPRAC (Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência) e a SEFEL (Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria), secretarias do MF têm a oportunidade de analisar os documentos disponibilizados e realizar seus comentários acerca dos assuntos de seu conhecimento. É importante destacar que as secretarias do MF não são envolvidas em nenhuma fase anterior, ou seja, é a primeira vez que obtêm acesso às informações e aos estudos do projeto, sendo este um ponto de atenção do fluxo em questão.

Realização de Audiências Públicas Locais

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPOR

A etapa de Audiências Públicas locais possui a finalidade de fortalecer e articular os mecanismos e as instâncias democráticas de abertura de diálogo e a atuação conjunta entre a instituição e a comunidade. Nesta etapa, há a promoção da participação social por meio de depoimentos de pessoas com experiência e autoridade, em suas várias vertentes.

Durante a Audiência Pública local, são esclarecidas as questões técnicas, científicas, administrativas, políticas, econômicas e sociais envolvidas no projeto, com base nos estudos técnicos e nos documentos editalícios disponibilizados.

Recolhimento e avaliação das contribuições

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPOR

Encerrado o prazo de recebimento de contribuições, as avaliações, as críticas, as sugestões e as demais contribuições são recolhidas pela ANTT, com o apoio da CPOR.

Preparação do relatório das respostas às contribuições formuladas

Gatekeeper: ANTT

Posteriormente, a ANTT realiza a preparação do relatório das avaliações e das recomendações quanto aos documentos editalícios e estudos, baseando-se nas contribuições analisadas.

A ANTT endereça as questões, as quais são objeto de análise, a cada uma das respectivas entidades responsáveis, de modo a proporcionar os ajustes necessários nos estudos e nos documentos.

Consolidação dos ajustes e documentos editalícios

Gatekeeper: CPOR

Nesta etapa, a CPOR realiza a consolidação dos ajustes nos estudos técnicos e nas minutas de edital, contrato e PER.

Aprovação do relatório da Audiência Pública, dos estudos de viabilidade, das novas minutas de Edital, PER e Contrato e da minuta do Plano de Outorga e envio desta última ao MTPA

Gatekeeper: Diretoria da ANTT

Sequencialmente, a Diretoria da ANTT realiza a aprovação do relatório da Audiência Pública, dos estudos de viabilidade, das novas minutas de Edital, PER e Contrato e da minuta do Plano de Outorga, assim como o envio desta última ao MTPA.

Publicação do relatório das respostas às contribuições formuladas

Gatekeeper: ANTT

Através da Diretoria da ANTT, a própria ANTT realiza a publicação do relatório das respostas às contribuições realizadas durante a fase da Consulta Pública.

Aprovação do Plano de Outorga

Gatekeeper: MTPA

Na última etapa da Consulta Pública, o MTPA realiza a aprovação do Plano de Outorga.

Inclusão do trecho no PND

Gatekeeper: CPPI

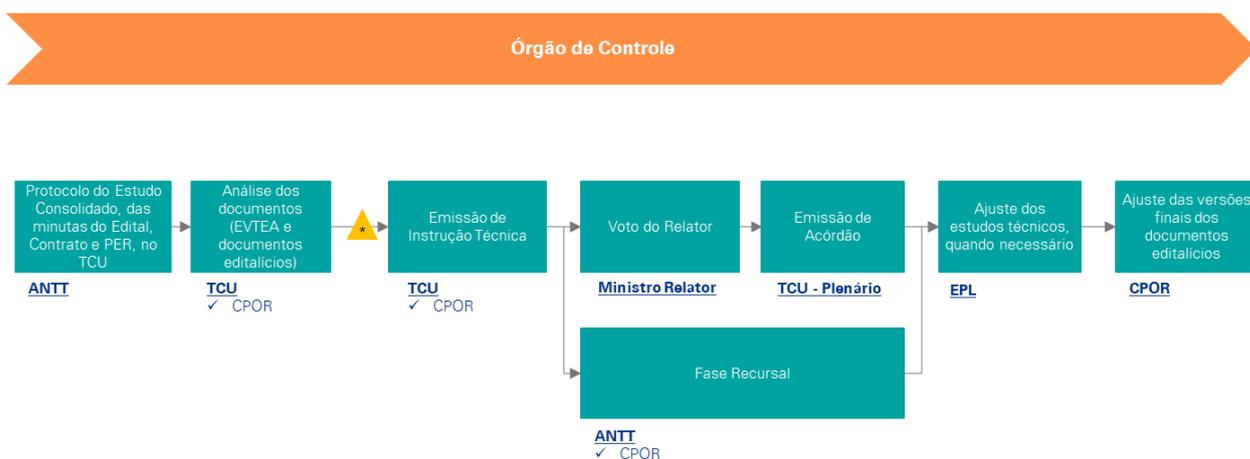
Entidades envolvidas: MTPA

A qualquer momento ao longo de toda a etapa de Consulta Pública, o CPPI pode realizar a inclusão do trecho no PND.

4.4 Órgão de Controle

A fase seguinte caracteriza-se pela discussão com Órgãos de Controle e é a quarta etapa do processo de estruturação de projetos. Apesar de a responsabilidade desta etapa recair sobre a ANTT, a SPPI tem tido papel relevante neste processo, sendo porta-voz do processo junto ao TCU.

Figura 6 - Fluxo rodoviário - Etapa 4: Discussão com Órgãos de Controle



Aprovação da modalidade operacional do projeto**

CPPI
 ✓ MTPA
 ** Essa aprovação pode ocorrer em qualquer momento dessa etapa

Legenda:



Fonte: Elaboração KPMG.

Protocolo do Estudo Consolidado, das minutas do Edital, Contrato e PER, no TCU

Gatekeeper: ANTT

A primeira etapa da fase, denominada Órgãos de Controle, refere-se ao ato de a ANTT protocolar o estudo consolidado, as minutas do Edital, o Contrato e o PER no TCU.

Análise dos documentos (EVTEA e documentos editais)

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: CPOR

O TCU analisa os documentos e tem como responsabilidade a emissão das Instruções Normativas cabíveis, podendo solicitar eventuais alterações nos estudos. Nesta etapa, o TCU conta com o apoio técnico da CPOR para realizar a análise.



Após a análise dos documentos e a emissão da Instrução Técnica, ambas atividades realizadas pelo TCU, pode haver a necessidade de o projeto retornar para etapas anteriores do fluxo, de modo que os estudos sejam ajustados de acordo com as exigências do TCU perante suas análises.

Emissão de
Instrução Técnica

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: CPOR

Posteriormente, o TCU realiza a emissão da Instrução Técnica, sendo essa atividade apoiada também pela CPOR.

Voto do Relator

Emissão de
Acórdão

Gatekeeper: Ministro Relator

Gatekeeper: TCU - Plenário

Após o voto do Relator, o Plenário do TCU emite o Acórdão com a conclusão daquele Órgão e as exigências apresentadas no Edital.

Fase Recursal

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPOR

A apresentação de recursos pode ocorrer a qualquer momento após a emissão da instrução técnica e a emissão do acórdão.

Ajuste dos estudos
técnicos, quando
necessário

Gatekeeper: EPL

A EPL é responsável pelos ajustes técnicos, quando necessário, após a emissão do Acórdão.

Ajuste das versões
finais dos
documentos
editalícios

Gatekeeper: CPOR

Para a conclusão desta etapa, a CPOR coordena a realização dos ajustes das versões finais dos documentos editalícios.

Aprovação da
modalidade
operacional do
projeto

Gatekeeper: CPPI

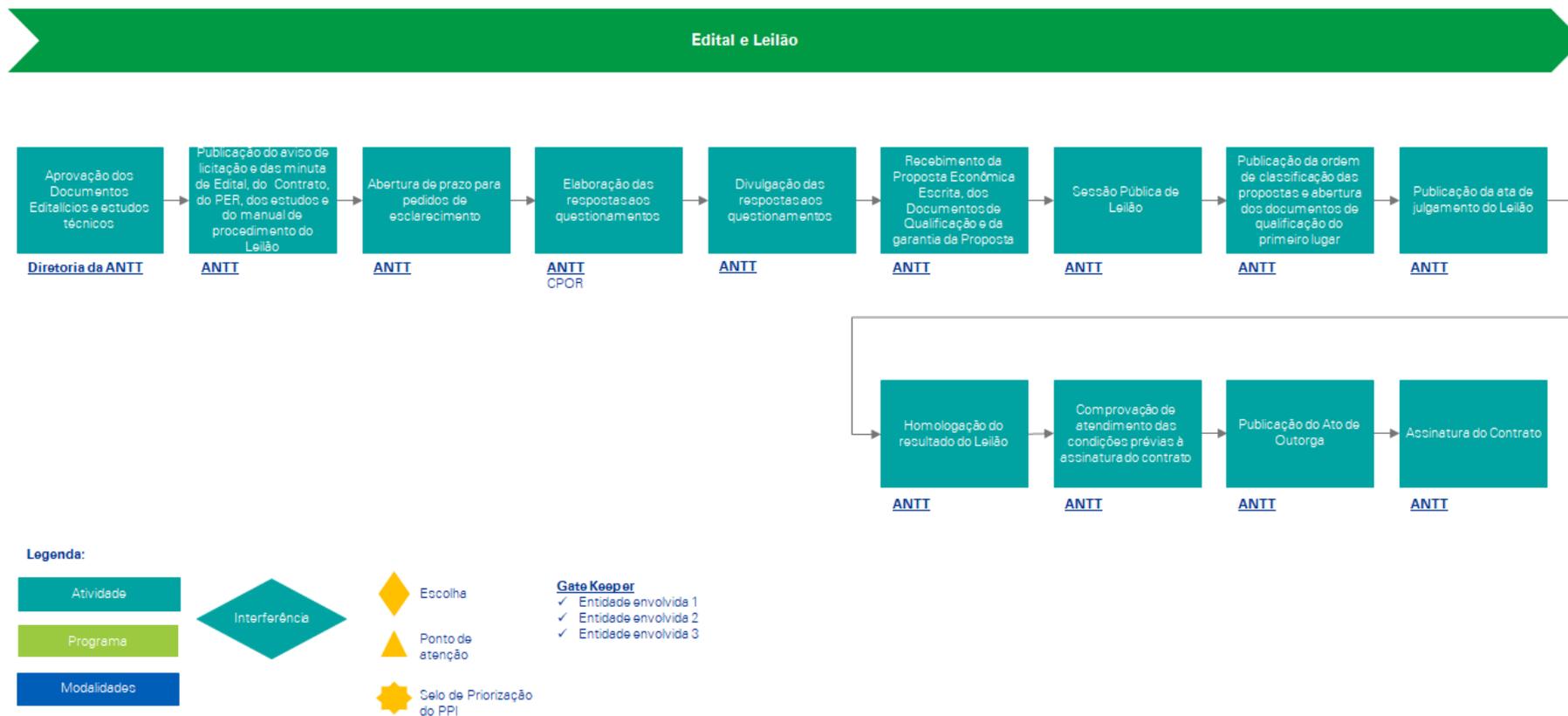
Entidades envolvidas: MTPA

Ao longo de toda a etapa transcorrida no Órgão de Controle, o CPPI, com apoio do MTPA, deverá aprovar a modalidade operacional do projeto.

4.5 Edital e Leilão

Na última etapa do processo de estruturação de projetos, ocorre, então, a publicação da Licitação e o Leilão.

Figura 7 - Fluxo rodoviário - Etapa 5: Preparação de Edital e Leilão



Fonte: Elaboração KPMG.

Aprovação dos documentos editalícios e estudos técnicos

Gatekeeper: Diretoria da ANTT

A diretoria da ANTT é responsável pela primeira etapa da fase de Edital e Leilão, sendo ela a responsável pela aprovação dos documentos editalícios e dos estudos técnicos finais.

Publicação do aviso de licitação e das minutas de Edital, do Contrato, do PER, dos estudos e do manual de procedimento do Leilão

Gatekeeper: ANTT

Após a aprovação dos estudos e dos documentos, a ANTT publica o aviso de licitação e as minutas de Edital, do Contrato, do PER, dos estudos e do manual de procedimento do Leilão.

Abertura de prazo para pedidos de esclarecimento

Gatekeeper: ANTT

Concluída a publicação, abre-se o prazo para pedidos de esclarecimentos referentes ao material disponibilizado para a consulta.

Elaboração das respostas aos questionamentos

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPOR

Com base nos esclarecimentos solicitados, a ANTT, com apoio da CPOR, responde a todos os questionamentos apresentados.

Divulgação das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANTT

A ANTT divulga as respostas aos esclarecimentos solicitados e analisados.

Recebimento da proposta
econômica escrita, dos
documentos de qualificação
e da garantia da proposta

Gatekeeper: ANTT

A ANTT recebe a proposta econômica escrita, os documentos de qualificação e a garantia da proposta dos entes participantes do Leilão.

Sessão Pública de
Leilão

Gatekeeper: ANTT

A ANTT realiza a Sessão Pública de Leilão, que é uma sessão pública presencial destinada a sanar dúvidas relativas exclusivamente aos procedimentos do Leilão.

Publicação da ordem de
classificação das propostas e
abertura dos documentos de
qualificação do primeiro lugar

Gatekeeper: ANTT

Após a Sessão Pública do Leilão, a ANTT publica a ordem de classificação das propostas econômicas e realiza a abertura dos documentos de qualificação do primeiro lugar classificado.

Publicação da ata de
julgamento do
Leilão

Gatekeeper: ANTT

A ANTT publica a ata de julgamento do Leilão.

Homologação do
resultado do Leilão

Gatekeeper: ANTT

A ANTT realiza a homologação do resultado do Leilão.

Comprovação de
atendimento das condições
prévias à assinatura do
contrato

Gatekeeper: ANTT

A ANTT verifica os documentos de qualificação de forma a assegurar o atendimento das condições prévias à assinatura do contrato.

Publicação do Ato
de Outorga

Gatekeeper: ANTT

Após a qualificação a ANTT publica do Ato de Outorga.

Assinatura do
Contrato

Gatekeeper: ANTT

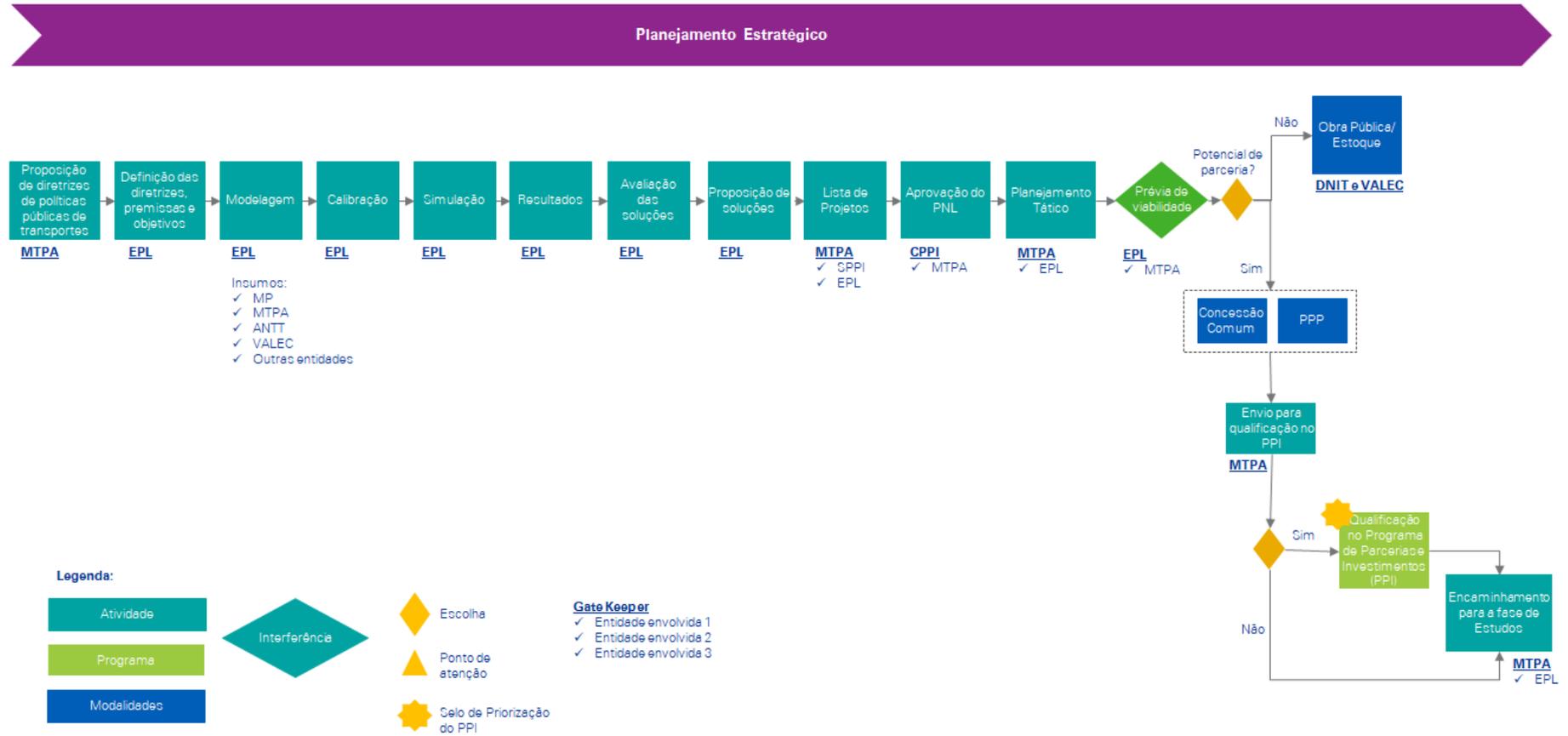
Como última etapa do processo, há a assinatura do contrato.

5 Fluxo ferroviário

5.1 Planejamento estratégico

A figura a seguir ilustra o fluxo completo da fase de planejamento da estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, especificamente para o setor ferroviário. Na sequência, serão detalhadas as atividades de cada processo do fluxo.

Figura 8 - Fluxo ferroviário - Etapa 1: Planejamento



Fonte: Elaboração KPMG.

Proposição de diretrizes de políticas públicas de transportes

Gatekeeper: MTPA

A primeira etapa do planejamento estratégico provém do MTPA, que define as políticas públicas de transportes através de orientações e indicações esperadas para os projetos de infraestrutura do setor ferroviário em todo o Brasil.

Definição das diretrizes, premissas e objetivos

Gatekeeper: EPL

Em seguida, a EPL, através das políticas públicas de transportes definidas pelo MTPA, irá definir quais serão as diretrizes, as premissas e os objetivos dos parâmetros técnicos que norteiam o processo de modelagem e simulação do PNL.

Modelagem

Gatekeeper: EPL

Entidades envolvidas: MP, MTPA, ANTT, VALEC e outras entidades

O planejamento estratégico de médio e longo prazos é uma atribuição da EPL, que também é a responsável também pela modelagem inicial do projeto.

Na etapa de modelagem, ocorre a coleta de premissas referentes às necessidades da infraestrutura de transportes, que inclui o levantamento dos dados históricos e a obtenção das demais informações técnicas aplicáveis ao modelo de simulações.

As premissas coletadas provém parte da equipe técnica da EPL, bem como de outras 40 entidades parceiras, tais como MP, MTPA, ANTT e VALEC. A EPL é o Gatekeeper desta atividade e a responsável pela compilação das informações para a realização da modelagem.

Calibração

Gatekeeper: EPL

Na etapa de calibração, realizada pela equipe técnica da EPL, são realizadas operações que estabelecem a relação entre os valores obtidos no modelo e as medidas de referências definidas na segunda etapa do planejamento, referente à definição das diretrizes, das premissas e dos objetivos.

Esta etapa é importante, pois fornece segurança quanto à confiabilidade dos dados e dos valores obtidos das demais fontes fornecedoras de insumos.

Simulação

Gatekeeper: EPL

Após a calibragem do modelo, a EPL prossegue com a fase de simulação da malha logística a partir da utilização de um *software*, que por sua vez proporciona a visualização da atual configuração da rede logística de transporte nacional e realiza uma simulação de novos cenários de evolução.

Resultados

Gatekeeper: EPL

Nesta etapa são observados os resultados obtidos por meio da simulação da rede logística atual existente. Em busca de uma melhor eficiência logística através dos objetivos e das diretrizes definidos, a EPL realiza estudos de novos cenários para a rede de transportes ferroviários através dos gargalos identificados no sistema.

Avaliação das
soluções

Gatekeeper: EPL

Após a apresentação dos resultados da modelagem, realizam-se análises dos cenários observados e propõem-se soluções para os gargalos identificados.

Proposição de
soluções

Gatekeeper: EPL

A proposição das soluções é feita pela EPL.

Lista de projetos

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: SPPI e EPL

Após a proposição das soluções pela EPL, o MTPA realiza a listagem dos projetos. Vale ressaltar que, neste momento, os EVTEAs que alimentam o planejamento ainda não estão completos, tampouco padronizados, e a EPL é a responsável pela revisão da efetividade e do rigor técnico dos estudos existentes até o momento.

Neste momento, o MTPA possui apoio da SPPI no que se refere à realização da escolha que mais se alinhe com as diretrizes definidas, e da EPL, no que se refere aos estudos técnicos desenvolvidos até o momento.

Aprovação do PNL

Gatekeeper: CPPI

Entidades envolvidas: MTPA

Com a lista de projetos definida, o CPPI analisa a carteira e a aprovação do PNL.

Planejamento Tático

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

Após a aprovação do PNL, o MTPA, com apoio da EPL, realiza o planejamento tático do projeto, ou seja, a criação de metas e condições para que as ações estabelecidas no planejamento estratégico nacional sejam atingidas em um nível de planejamento estratégico setorial.

Prévia de
viabilidade

Gatekeeper: EPL

Entidades envolvidas: MTPA

Após o planejamento tático, realiza-se uma prévia de viabilidade dos projetos. Nesta etapa, analisa-se o potencial do projeto a ser desenvolvido com recursos de parceria com a iniciativa privada ou não. Com base nas análises de viabilidade, verifica-se se um

determinado projeto tem potencial para ser uma Concessão Comum, PPP ou Obra Pública.

Em termos de fluxo, dependendo do seu potencial modelo de contratação (Concessão Comum, PPP ou Obra Pública), os projetos seguem por caminhos distintos.

Obra Pública /
Estoque

Gatekeeper: DNIT e VALEC

Caso o projeto seja enquadrado como Obra Pública, deverá seguir para análise e execução do DNIT e da VALEC, em suas respectivas atribuições.

Concessão Comum

PPP

Após os estudos de viabilidade, caso seja identificada uma possibilidade de parceria privada, o projeto é enquadrado como Concessão Comum ou PPP.

Envio para
qualificação no PPI

Gatekeeper: MTPA

A partir do enquadramento como Concessão Comum ou PPP, o MTPA então encaminha os projetos para análise e qualificação no PPI.

Qualificação no
Programa de
Parcerias e
Investimentos (PPI)

Os projetos de Concessão Comum ou PPP que forem qualificados no PPI serão tratados como prioridade nacional.

Conforme orientação do PPI, com o enquadramento em prioridade nacional, os órgãos e as entidades envolvidos no projeto devem atuar para que os processos necessários à estruturação, à liberação e à execução deste ocorram de forma eficiente e econômica.

Encaminhamento
para a fase de
Estudos

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

Na etapa final do planejamento estratégico, o MTPA, com o apoio da EPL, solicita a realização dos estudos técnicos.

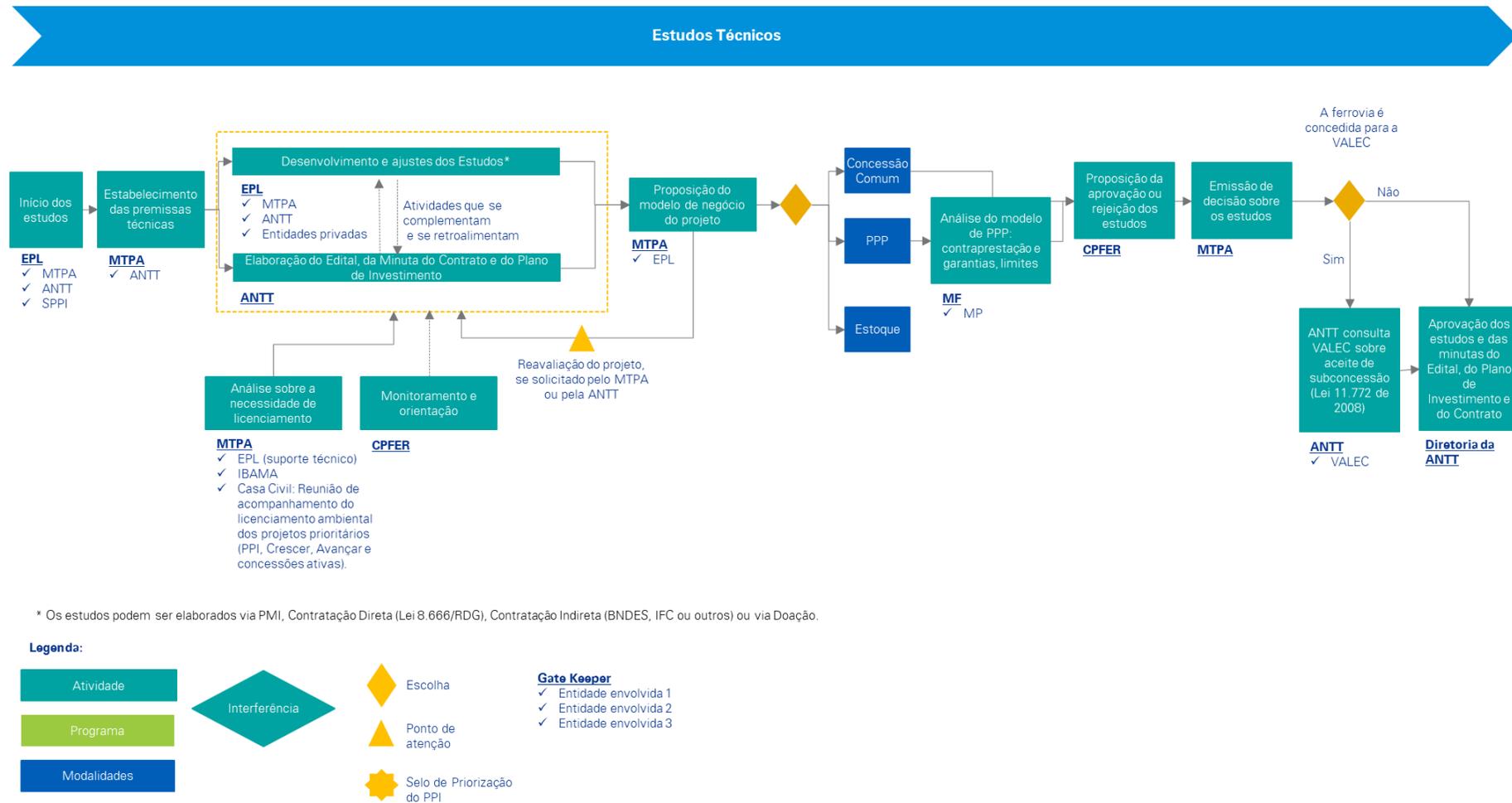
Vale destacar que são solicitados estudos tanto para projetos enquadrados no PPI quanto para outros projetos que não foram incluídos no Programa, mas que o MTPA compreende que possui relevância para a infraestrutura de transportes do Brasil, e os recomenda para aprofundamento e realização de estudos.

5.2 Estudos Técnicos

A segunda etapa, denominada Estudos Técnicos, é a etapa do processo de estruturação de projetos em que há maior ênfase no detalhamento dos EVTEAs, ou seja, dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental dos projetos que foram enquadrados como prioridade nacional.

A seguir será ilustrada a fase de Estudos Técnicos, assim como será detalhada cada uma de suas atividades.

Figura 9 - Fluxo ferroviário - Etapa 2: Estudos Técnicos



Fonte: Elaboração KPMG.

Início dos estudos

Gatekeeper: EPL

Entidades envolvidas: MTPA, ANTT e SPPI

O início dos estudos é a primeira fase desta etapa, de responsabilidade da EPL, que possui o MTPA, a ANTT e a SPPI como entidades envolvidas desta ação.

Atualmente, a elaboração dos estudos pode ocorrer de quatro maneiras: (i) por meio de doações; (ii) por Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) (conforme Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015); (iii) por meio de Contratação Direta (Lei nº 8.666/RDG); ou (iv) por meio de Contratação Indireta (BNDES, IFC ou outros).

Vale destacar que não existe padronização no desenvolvimento dos EVTEAs, que resulta em análises e relatórios pouco comparáveis entre si.

Estabelecimento
das premissas
técnicas

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: ANTT

Com o início dos estudos, o MTPA, com o apoio da ANTT, estabelece as premissas técnicas a ser consideradas nos estudos.

Desenvolvimento e
ajustes dos estudos

Elaboração do
Edital, da Minuta do
Contrato e do Plano
de Investimento

Gatekeeper: EPL

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: MTPA,

ANTT e entidades privadas

O desenvolvimento dos estudos (EVTEAs) é um processo de responsabilidade da EPL, que pode contar com o apoio do MTPA, da ANTT ou de outras entidades privadas, uma vez que, como mencionado anteriormente, os estudos podem ser elaborados via PMI, Contratação Direta (Lei nº 8.666/RDG), Contratação Indireta (BNDES, IFC ou outros) ou via Doação.

Paralelamente ao desenvolvimento e ao ajuste dos EVTEAs, também é feita a elaboração do Edital, da Minuta do Contrato e do Plano de Investimento, sendo estes realizados pela ANTT.

Monitoramento e orientação

Gatekeeper: CPFER

O monitoramento e as orientações quanto ao desenvolvimento e aos ajustes dos EVTEAs e da elaboração do Edital, da Minuta do Contrato e do Plano de Investimento são realizados pela CPFER por meio de reuniões de controle. Estas possuem o objetivo de verificar se os estudos atendem às diretrizes, às normas e aos cronogramas estabelecidos pelo Governo Federal.

Com base nos resultados dos estudos, define-se o modelo de contratação do projeto, isto é, se o projeto será desenvolvido via Concessão Comum ou PPP.

Análise sobre a necessidade de licenciamento

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL, IBAMA e Casa Civil

Adicionalmente à etapa de desenvolvimento e ajustes dos EVTEAs e da elaboração do Edital, Minuta do Contrato e Plano de Investimento, a EPL também realiza análise da necessidade de licenciamento dos empreendimentos. Esta etapa conta com a equipe técnica da EPL e com o apoio do IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), bem como de um grupo técnico da Casa Civil, responsável por reuniões de acompanhamento do licenciamento ambiental dos projetos prioritários (PPI, Crescer, Avançar e concessões ativas).

Proposição do modelo de negócio do projeto

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

O MTPA, com o apoio da EPL, é responsável pela proposição do modelo de negócio do projeto, seja ele concessão comum, PPP ou estoque.

Concessão Comum

PPP

Estoque


Reavaliação do projeto, se solicitado pelo MTPA ou pela ANTT

Caso o MTPA ou a ANTT compreendam que uma reavaliação do projeto deve ser realizada antes do enquadramento, este retorna para a etapa de desenvolvimento do EVTEA e da Elaboração do Edital e Minuta do Contrato para revisão ou realização de ajustes.

Os projetos nos quais não foram observadas características de Concessão Comum ou PPP, mas que segundo o MTPA possuem estudos satisfatórios, são mantidos em estoque para uma futura consulta nesta carteira.

Análise do modelo de PPP: contraprestação e garantias, limites

Gatekeeper: MF

Entidades envolvidas: MP

Caso o projeto seja classificado como uma PPP, antes do encaminhamento do projeto para a proposição de aprovação ou rejeição final dos estudos a ser realizada pela CPFER, há o envolvimento do MF e do MP para apoio na definição e validação de pontos importantes de uma PPP, nomeadamente: aferição da comportabilidade do projeto no orçamento do Governo Federal, modelo de garantia, entre outros. No caso de Concessão Comum, este é encaminhado diretamente para a análise da CPFER.

Proposição da aprovação ou rejeição dos estudos

Gatekeeper: CPFER

A CPFER propõe a aprovação ou a rejeição dos estudos para o MTPA.

Emissão de decisão sobre os estudos

Gatekeeper: MTPA

A aprovação ou a rejeição dos estudos ficam sob responsabilidade do MTPA.

A ferrovia é concedida para a VALEC



ANTT consulta VALEC sobre aceite de subconcessão (Lei 11.772 de 2008)

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: VALEC

Caso a ferrovia seja concedida para a VALEC, a ANTT consulta a VALEC sobre aceite de disponibilizar a ferrovia para uma subconcessão, de acordo com a Lei nº 11.772 de 2008.

Aprovação dos estudos e das minutas do Edital, do Plano de Investimento e do Contrato

Gatekeeper: Diretoria da ANTT

Todos os projetos, incluindo aqueles concedidos ou não para a VALEC, devem ter seus estudos finais e minutas do Edital, do Plano de Investimento e do Contrato encaminhados para a aprovação da diretoria da ANTT, encerrando a segunda etapa do processo de Estudos Técnicos.

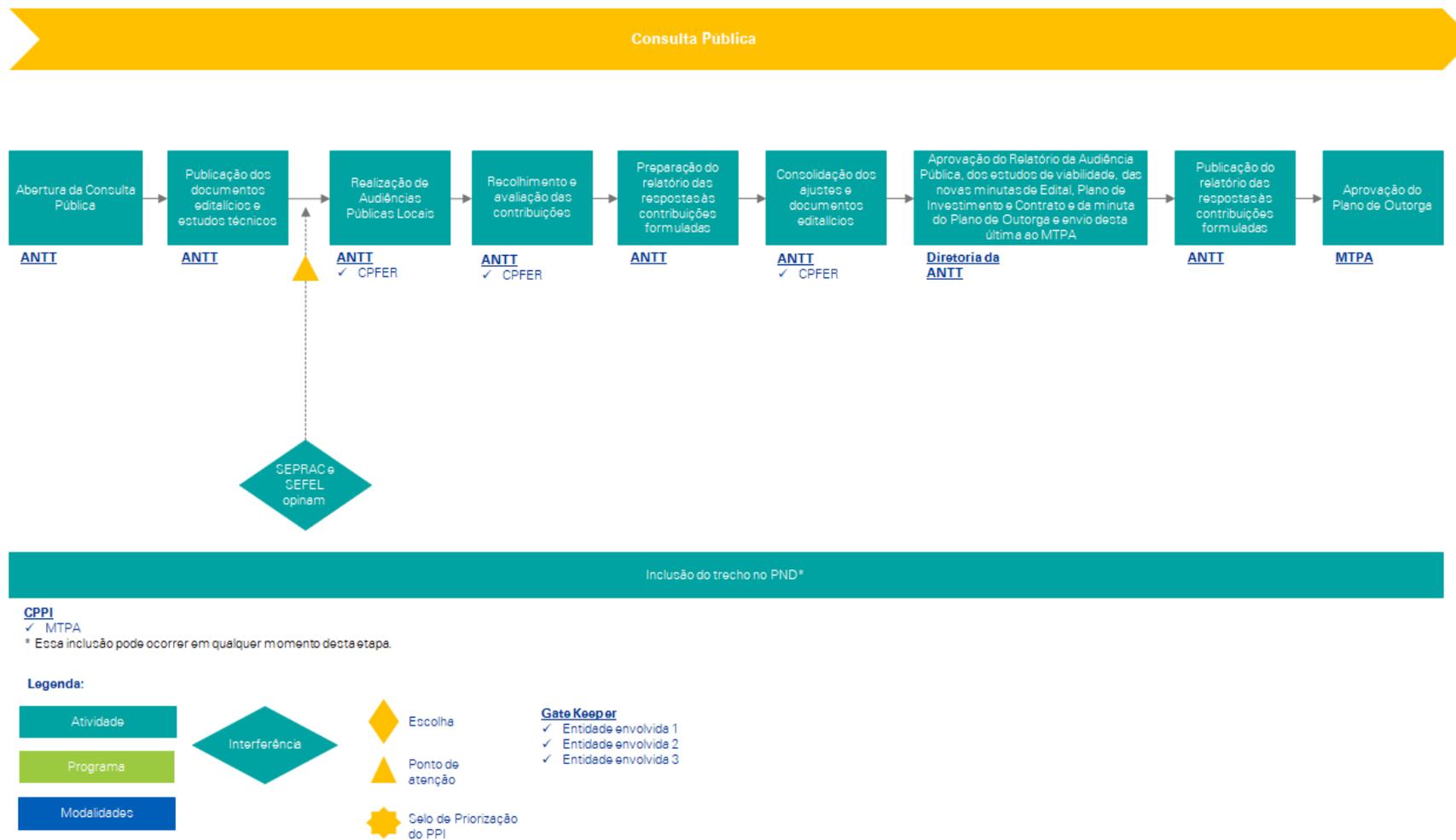
5.3 Consultas Públicas

A Consulta Pública constitui a terceira etapa do processo de estruturação de projetos e é um processo democrático obrigatório por lei.

Neste contexto de análise de estruturação de projetos para o setor ferroviário, a ANTT é o órgão licitante responsável pelo processo de Consultas Públicas, visto que esta atua sobre a regulamentação de atividades ligadas ao transporte terrestre.

Ilustra-se a seguir a etapa de Consulta Pública, com o posterior detalhamento das fases desta etapa no decorrer deste capítulo.

Figura 10 - Fluxo ferroviário - Etapa 3 Consulta Pública



Fonte: Elaboração KPMG.

Abertura da
Consulta Pública

Gatekeeper: ANTT

A ANTT é responsável pela abertura da fase de Consulta Pública.

Publicação dos
documentos
editais e estudos
técnicos

Gatekeeper: ANTT

A partir da abertura da fase de Consulta Pública, a ANTT realiza a publicação das minutas do Edital, do Contrato e do Plano de Investimento (documentos editais), bem como dos estudos técnicos realizados, possibilitando a consulta e a análise dos estudos e dos documentos para quaisquer interessados.

É neste momento que os interessados no projeto podem enviar questionamentos, críticas, sugestões de alterações ou comentários sobre o projeto, de acordo com os documentos disponibilizados.

O envio das contribuições deve ser realizado em até dez dias antes da data indicada como fim do período de Consulta Pública. Este prazo pode ser maior, dependendo da complexidade, da relevância e do interesse público do projeto em análise. O período determinado para a Consulta Pública também pode ser prorrogado.

No portal da ANTT, é possível verificar os projetos em fase de Consulta Pública em andamento, bem como os detalhes e os respectivos prazos.



É somente nesta fase da Consulta Pública que a SEPRAC (Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência) e a SEFEL (Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria), secretarias do MF, têm a oportunidade de analisar os documentos disponibilizados e realizar seus comentários acerca dos assuntos de seu conhecimento. É importante destacar que as secretarias do MF não são envolvidas em nenhuma fase anterior, ou seja, é a primeira vez que obtêm acesso às informações e aos estudos do projeto, sendo este um ponto de atenção do fluxo em questão.

Realização de Audiências Públicas Locais

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPFER

A etapa de Audiências Públicas locais tem como finalidade fortalecer e articular os mecanismos e as instâncias democráticas de abertura de diálogo e a atuação conjunta entre a instituição e a comunidade. No decorrer desta, há a promoção da participação social por meio de depoimentos de pessoas com experiência e autoridade, em suas várias vertentes.

Durante a Audiência Pública local, são esclarecidas as questões técnicas, científicas, administrativas, políticas, econômicas e sociais envolvidas projeto, com base nos estudos técnicos e nos documentos editalícios disponibilizados.

Recolhimento e avaliação das contribuições

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPFER

Encerrado o prazo de recebimento de contribuições, as avaliações, as críticas, as sugestões e as demais contribuições são recolhidas pela ANTT, com o apoio da CPFER.

Preparação do relatório das respostas às contribuições formuladas

Gatekeeper: ANTT

Posteriormente, a ANTT realiza a preparação do relatório das respostas às avaliações e às recomendações quanto aos documentos editalícios, baseando-se nas contribuições analisadas.

A ANTT endereça as questões, as quais são objeto de análise, a cada uma das respectivas entidades responsáveis, de modo a proporcionar os ajustes necessários nos estudos e nos documentos.

Consolidação dos
ajustes e
documentos
editais

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPFER

Nesta etapa, a ANTT, com apoio da CPFER, consolida os ajustes nos estudos técnicos e nas minutas de edital, contrato e Plano de Investimento.

Aprovação do relatório da Audiência Pública, dos estudos de viabilidade, das novas minutas de Edital, Plano de Investimento e Contrato e da minuta do Plano de Outorga e envio desta última ao MTPA

Gatekeeper: Diretoria da ANTT

Sequencialmente, a Diretoria da ANTT aprova o relatório da Audiência Pública, os estudos de viabilidade, as novas minutas de Edital, Contrato e Plano de Investimento e a minuta do Plano de Outorga e envia esta última ao MTPA.

Publicação do relatório das respostas às contribuições formuladas

Gatekeeper: ANTT

Após a aprovação pela Diretoria da ANTT, a própria ANTT publica o relatório das respostas às contribuições realizadas durante a fase da Consulta Pública.

Aprovação do Plano de Outorga

Gatekeeper: MTPA

Na última etapa da Consulta Pública, o MTPA aprova o Plano de Outorga.

Inclusão do trecho no PND

Gatekeeper: CPPI

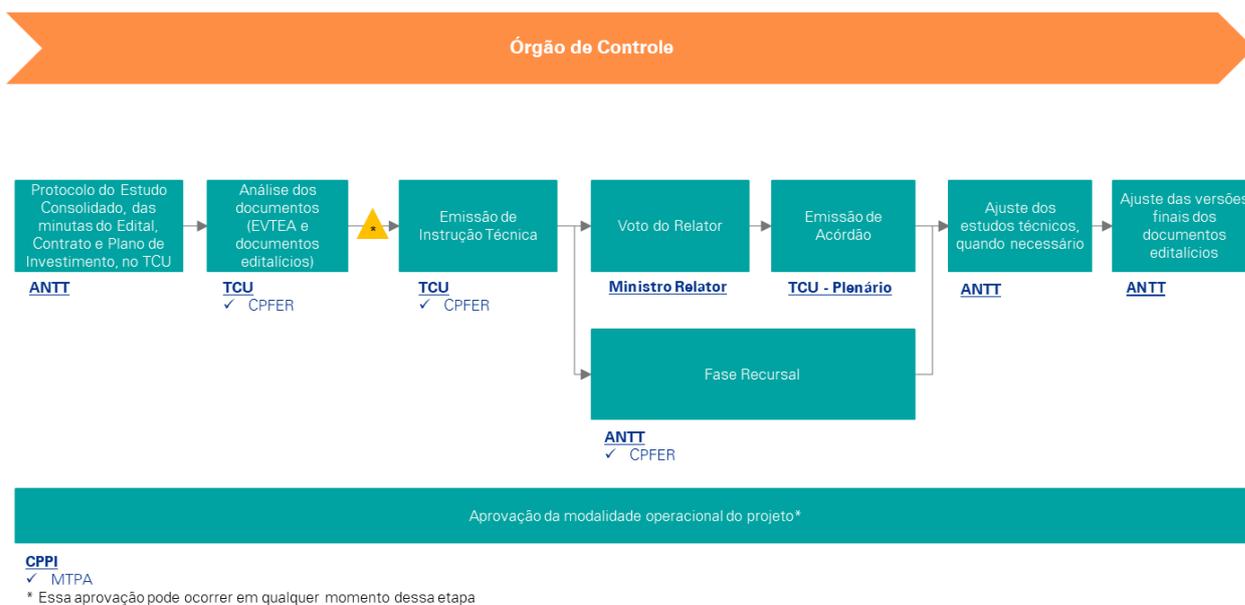
Entidades envolvidas: MTPA

A qualquer momento ao longo de toda a etapa de consulta pública, o CPPI pode incluir o trecho em questão no PND.

5.4 Órgão de Controle

A fase seguinte caracteriza-se pela discussão com Órgãos de Controle e é a quarta etapa do processo de estruturação de projetos. Apesar de a responsabilidade desta etapa recair sobre a ANTT, a SPPI tem tido papel relevante neste processo, sendo porta-voz do processo com o TCU.

Figura 11 - Fluxo ferroviário - Etapa 4: Discussão com Órgãos de Controle



Legenda:



Fonte: Elaboração KPMG.

Protocolo do Estudo Consolidado, das minutas do Edital, Contrato e Plano de Investimento, no TCU

Gatekeeper: ANTT

A primeira etapa da fase, denominada Órgãos de Controle, refere-se ao ato de a ANTT protocolar o estudo consolidado, as minutas do Edital, o Contrato e o PER no TCU.

Análise dos documentos (EVTEA e documentos editalícios)

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: CPFER

O TCU analisa os documentos e tem como responsabilidade a emissão das Instruções Normativas cabíveis, podendo solicitar eventuais alterações aos estudos. Nesta etapa, o TCU conta com o apoio técnico da CPFER na análise.



Após a análise dos documentos e a emissão da Instrução Técnica, ambas atividades realizadas pelo TCU, pode haver a necessidade de o projeto retornar para etapas anteriores do fluxo, de modo que os estudos sejam ajustados de acordo com as exigências do TCU.

Emissão de Instrução Técnica

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: CPFER

Posteriormente, o TCU realiza a emissão da Instrução Técnica, sendo essa atividade apoiada pela CPFER.

Voto do Relator

Emissão de Acórdão

Gatekeeper: Ministro Relator

Gatekeeper: TCU - Plenário

Após o voto do Relator, o Plenário do TCU emite o Acórdão apresentando a conclusão do TCU.

Fase Recursal

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPFER

A apresentação de recursos pode ocorrer a qualquer momento após a emissão da instrução técnica e a emissão do acórdão.

Ajuste dos estudos técnicos, quando necessário

Gatekeeper: ANTT

A ANTT é responsável pelos ajustes técnicos, quando necessário, após a emissão de Acórdão e Fase Recursal.

Ajuste das versões finais dos documentos editalícios

Gatekeeper: ANTT

Na última fase desta etapa, a ANTT realiza os ajustes das versões finais dos documentos editalícios.

Aprovação da modalidade operacional do projeto

Gatekeeper: CPPI

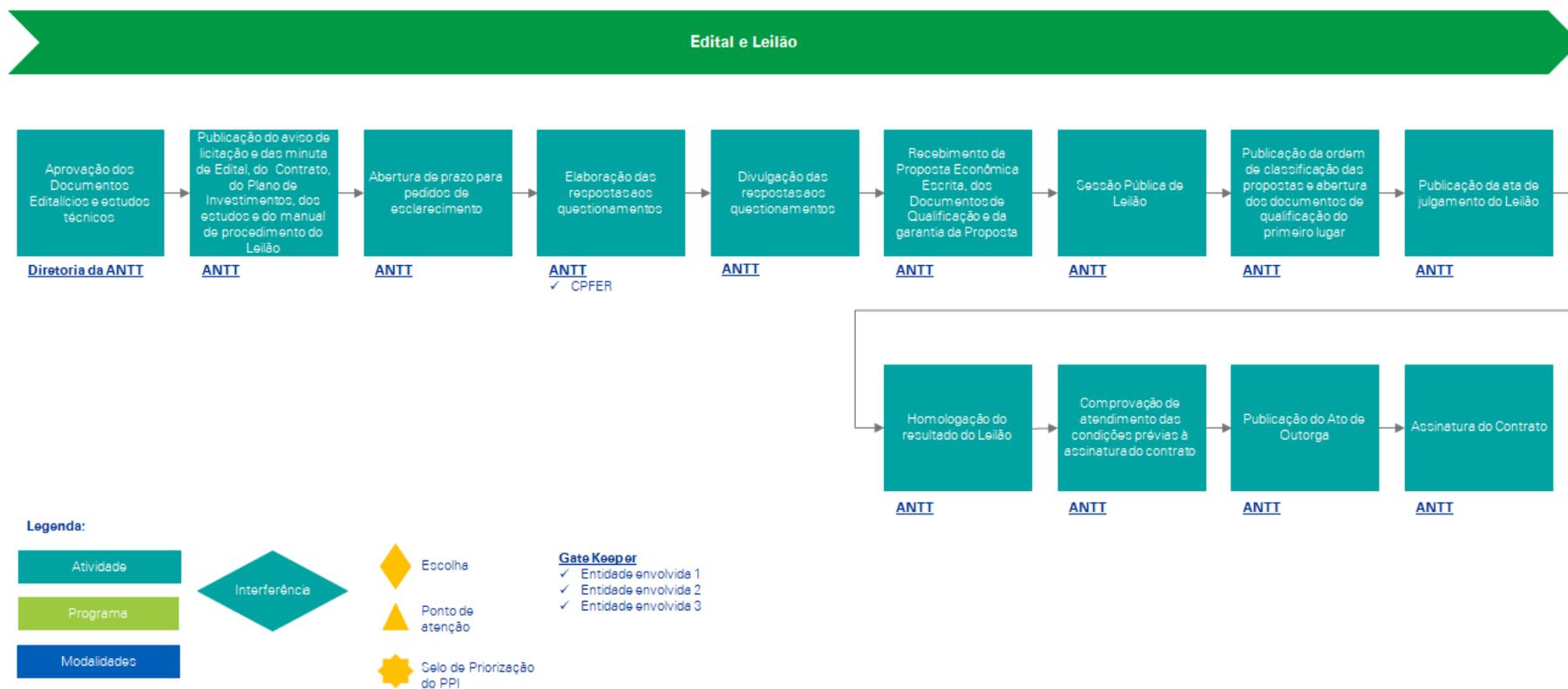
Entidades envolvidas: MTPA

Ao longo de toda a etapa de Órgão de Controle, o CPPI, com apoio do MTPA, poderá realizar a aprovação da modalidade operacional do projeto.

5.5 Edital e Leilão

Na última etapa do processo de estruturação de projetos, ocorre, então, a publicação da Licitação e o Leilão.

Figura 12 – Fluxo ferroviário - Etapa 5: Preparação de Edital e Leilão



Fonte: Elaboração KPMG.

Aprovação dos
Documentos
Editalícios e
estudos técnicos

Gatekeeper: Diretoria da ANTT

A diretoria da ANTT é responsável pela primeira etapa da fase de Edital e Leilão, sendo ela a responsável pela aprovação dos documentos editalícios e dos estudos técnicos finalizados.

Publicação do aviso de licitação e das
minutas de Edital, do Contrato, do
Plano de Investimento, dos estudos e
do manual de procedimento do Leilão

Gatekeeper: ANTT

Após a aprovação dos estudos e dos documentos, a ANTT publica o aviso de licitação e das minutas de Edital, do Contrato, do Plano de Investimento, dos estudos técnicos e do manual de procedimento do Leilão.

Abertura de prazo
para pedidos de
esclarecimento

Gatekeeper: ANTT

Após a publicação, a ANTT abre o prazo para pedidos de esclarecimentos referentes ao material disponibilizado para a consulta.

Elaboração das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANTT

Entidades envolvidas: CPFER

Com base nos esclarecimentos solicitados, a ANTT, com apoio da CPFER, elabora as respostas a todos os questionamentos realizados.

Divulgação das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANTT

A ANTT divulga as respostas aos esclarecimentos solicitados e analisados.

Recebimento da Proposta
Econômica Escrita, dos
Documentos de Qualificação
e da garantia da Proposta

Gatekeeper: ANTT

A ANTT recebe a Proposta Econômica Escrita, os Documentos de Qualificação e a garantia da Proposta dos entes participantes do Leilão.

Sessão Pública de
Leilão

Gatekeeper: ANTT

A ANTT realiza a Sessão Pública de Leilão, que consiste em uma sessão pública presencial destinada a sanar dúvidas relativas exclusivamente aos procedimentos do Leilão.

Publicação da ordem de
classificação das propostas e
abertura dos documentos de
qualificação do primeiro lugar

Gatekeeper: ANTT

Após a Sessão Pública do Leilão, a ANTT publica a ordem de classificação das propostas e realiza a abertura dos documentos de qualificação do primeiro lugar classificado.

Publicação da ata de
julgamento do
Leilão

Gatekeeper: ANTT

A ANTT publica a ata de julgamento do Leilão.

Homologação do
resultado do Leilão

Gatekeeper: ANTT

A ANTT realiza a homologação do resultado do Leilão.

Comprovação de
atendimento das condições
prévias à assinatura do
contrato

Gatekeeper: ANTT

A ANTT verifica os documentos de qualificação de forma a assegurar o atendimento das condições prévias à assinatura do contrato.

Publicação do Ato
de Outorga

Gatekeeper: ANTT

Após a qualificação, a ANTT realiza a publicação do Ato de Outorga.

Assinatura do
Contrato

Gatekeeper: ANTT

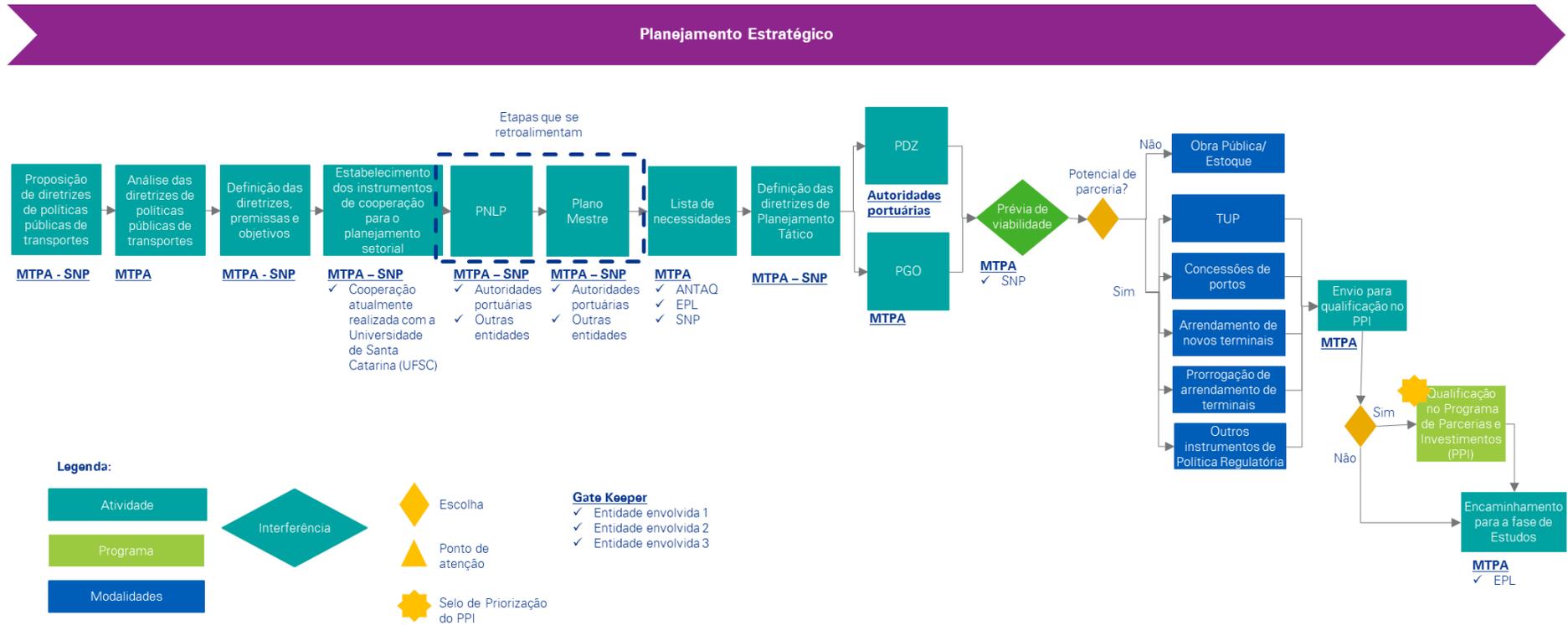
Como última etapa do processo, há a assinatura do contrato.

6 Fluxo Portuário

6.1 Planejamento Estratégico

A figura a seguir ilustra o fluxo completo da fase de planejamento da estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, especificamente para o setor portuário. Na sequência, serão detalhadas as atividades de cada processo do fluxo.

Figura 13 - Fluxo portuário - Etapa 1: Planejamento



Fonte: Elaboração KPMG.

Proposição de
diretrizes de
políticas públicas de
transportes

Gatekeeper: MTPA - SNP

A primeira etapa do planejamento estratégico provém da Secretaria Nacional de Portos, do MTPA, que define as políticas públicas de transportes através de orientações e indicações para os projetos de infraestrutura do setor portuário em todo o Brasil.

Análise das
diretrizes de
políticas públicas de
transportes

Gatekeeper: MTPA

Sequencialmente, o MTPA analisa as diretrizes de políticas públicas de transportes propostas pela SNP.

Definição das
diretrizes,
premissas e
objetivos

Gatekeeper: MTPA - SNP

De acordo com as análises do MTPA, a SNP define as diretrizes, as premissas e os objetivos que orientarão os projetos de infraestrutura de transportes do setor portuário.

Estabelecimento dos
instrumentos de
cooperação para o
planejamento setorial

Gatekeeper: MTPA - SNP

Entidades envolvidas: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Atualmente, a UFSC é responsável por apoiar tecnicamente o MTPA, através de um acordo de cooperação existente entre a universidade e o MTPA - SNP.



Gatekeeper: MTPA - SNP

Entidades envolvidas: Autoridades

Portuárias e outras entidades

Gatekeeper: MTPA - SNP

Entidades envolvidas: Autoridades

Portuárias e outras entidades

Após a definição dos instrumentos de cooperação, a SNP, com o apoio das autoridades portuárias e outras entidades, definem o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e o Plano Mestre, atividades que se retroalimentam.

O PNLP é um instrumento de Estado de planejamento estratégico do setor portuário nacional. Seu principal objetivo é identificar vocações dos diversos portos, com base nas áreas de influência, definindo, assim, os cenários de curto, médio e longo prazos com alternativas de intervenção na infraestrutura e nos sistemas de gestão. Nesses cenários, há a busca pela garantia da eficiente alocação de recursos a partir da priorização de investimentos.

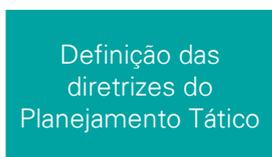
Já o Plano Mestre é um instrumento de planejamento de Estado voltado à unidade portuária, que considera as perspectivas do planejamento estratégico do setor portuário nacional constante do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP). O objetivo do Plano Mestre é direcionar as ações, as melhorias e os investimentos de curto, médio e longo prazos no porto e em seus acessos.



Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: ANTAQ, EPL e SNP

Após o estabelecimento do PNLP e do Plano Mestre, o MTPA, com apoio da ANTAQ, da EPL e da SNP, compila uma lista de necessidades que apresenta as prioridades no planejamento estratégico.

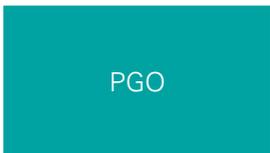


Gatekeeper: MTPA-SNP

Após a priorização das necessidades, a SNP realiza o planejamento tático do projeto, ou seja, a criação das metas e das condições para que as ações estabelecidas no planejamento estratégico nacional sejam atingidas em um nível de planejamento estratégico setorial.



PDZ



PGO

Gatekeeper: Autoridades portuárias

Gatekeeper: MTPA

Com a definição do Plano Tático, são desenvolvidos o PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) e o PGO (Plano Geral de Outorgas) do Setor Portuário.

O PDZ é um plano elaborado pelas autoridades portuárias e segue as diretrizes estabelecidas no PNLP e respectivo Plano Mestre, considerando as atividades de gestão interna das companhias portuárias, bem como dos interesses locais, aproximando as diretrizes mais macro com as realidades e demandas locais observadas no porto objeto do PDZ.

O PGO é um instrumento de planejamento de Estado que consiste em um plano de ação para a execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados. Assim, considera as áreas a ser destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação, com respectivos horizontes de implantação, tomando como base o planejamento do Poder Concedente, das Administrações Portuárias e da iniciativa privada, estabelecidos no PNLP e respectivo Plano Mestre.



Prévia de
viabilidade

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: SNP

Após o planejamento tático, realiza-se o estudo prévio de viabilidade dos projetos. Nesta etapa, analisa-se o potencial do projeto ser desenvolvido com recursos de parceria com a iniciativa privada ou não. Com base nas análises de viabilidade, verifica-se se um determinado projeto tem potencial de parceria, podendo seguir os caminhos de Terminais de Uso Privado (TUP), concessão portuária, arrendamento de novos terminais, prorrogação dos contratos de arrendamento de terminais ou como algum outro instrumento de política regulatória.



Obra Pública /
Estoque

Caso o projeto seja enquadrado como Obra Pública, deverá seguir para análise e execução via obra pública ou mantido como estoque de projeto para consultas futuras.



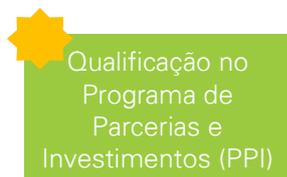
Após os estudos de viabilidade, caso seja identificada uma possibilidade de parceria privada, há cinco possibilidades para o projeto: TUP, concessão portuária, arrendamento de novos terminais, prorrogação do contrato de arrendamento de terminais ou como algum outro instrumento de política regulatória.

Os TUP são os empreendimentos cuja exploração das atividades portuárias ocorre sob o regime da iniciativa privada, sendo estes outorgados pela ANTAQ. A concessão de portos e o arrendamento de novos terminais são os meios de conceder o direito de exploração aos concessionários. A possibilidade da prorrogação de arrendamento de terminais pode ocorrer por meio de novos investimentos. Por fim, há também a possibilidade de uma outra medida ser tomada, na forma de um instrumento de política regulatória.



Gatekeeper: MTPA

A partir do enquadramento do projeto, o MTPA, então, encaminha os projetos para análise e qualificação no PPI.



Os projetos que forem qualificados no PPI serão tratados como prioridade nacional.

Conforme orientação do PPI, com o enquadramento em prioridade nacional, os órgãos e as entidades envolvidos no projeto devem atuar para que os processos necessários à estruturação, à liberação e à execução deste ocorram de forma eficiente e econômica.



Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

Na etapa final do planejamento estratégico, solicita-se a realização dos estudos técnicos, sendo esta atribuição responsabilidade do MTPA e realizada com o apoio da EPL.

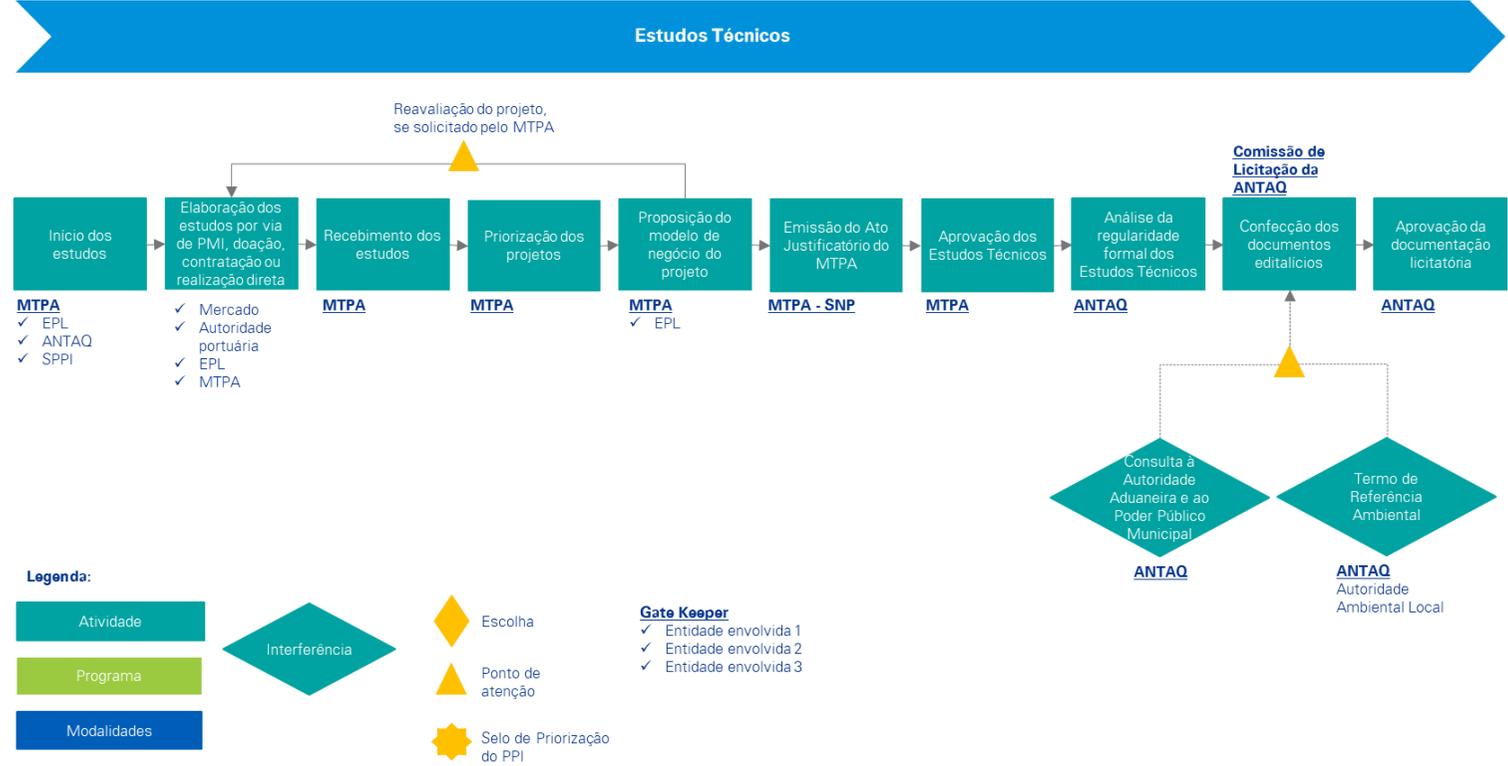
Vale destacar que são solicitados estudos tanto para projetos enquadrados no PPI quanto para outros projetos que não foram incluídos no Programa, mas que o MTPA compreende que possui relevância para a infraestrutura de transportes do Brasil, recomendando-os para aprofundamento e realização de estudos.

6.2 Estudos Técnicos

A segunda etapa, denominada Estudos Técnicos, é a etapa do processo de estruturação de projetos em que há maior ênfase no detalhamento dos EVTEAs, ou seja, dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental dos projetos que foram enquadrados como prioridade nacional.

A seguir, será ilustrada a fase de Estudos Técnicos, assim como será detalhada cada uma de suas atividades.

Figura 14 - Fluxo portuário - Etapa 2: Estudos Técnicos



Fonte: Elaboração KPMG.

Início dos estudos

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL, ANTAQ e SPPI

O início dos estudos, é responsabilidade do MTPA, que tem a EPL, a ANTT e a SPPI como entidades envolvidas dessa ação.

Vale destacar que não existe padronização no desenvolvimento dos EVTEAs, resultando em análises e relatórios pouco comparáveis entre si.

Elaboração dos estudos por via de PMI, doação, contratação ou realização direta

Entidades envolvidas: Mercado, Autoridade portuária, EPL e MTPA

A elaboração dos estudos pode ser feita de quatro maneiras: pelo mercado, por uma autoridade portuária, pela EPL ou pelo MTPA.

Atualmente, no caso da elaboração por parte do mercado, esta pode ocorrer: (i) por meio de doações; (ii) por Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) (conforme Decreto nº 8.428, de 2 de abril de 2015); (iii) por meio de Contratação Direta (Lei nº 8.666/RDG); ou (iv) por realização direta dos estudos.

Recebimento dos estudos

Gatekeeper: MTPA

O MTPA é o responsável pelo recebimento dos estudos realizados.

Priorização dos projetos

Gatekeeper: MTPA

Em seguida, o MTPA também é o responsável pela priorização dos projetos.

Proposição do modelo de negócio do projeto

Reavaliação do projeto, se solicitado pelo MTPA

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: EPL

Após a priorização, o MTPA, com o apoio da EPL, propõe o modelo de negócio do projeto. Caso entenda que o projeto deve ser reavaliado, este retorna para a etapa de “Elaboração dos estudos por via de PMI, doação, contratação ou realização direta”.

Emissão do Ato Justificatório do MTPA

Gatekeeper: MTPA - SNP

Sequencialmente, a SNP emite o Ato Justificatório do MTPA.

Aprovação dos Estudos Técnicos

Gatekeeper: MTPA

Após a emissão do Ato, o MTPA aprova os estudos técnicos.

Análise da regularidade formal dos Estudos Técnicos

Gatekeeper: ANTAQ

Após a aprovação dos estudos técnicos pelo MTPA, a ANTAQ verifica e analisa a regularidade formal destes.

Confecção dos documentos editalícios

Consulta à Autoridade Aduaneira e ao Poder Público Municipal

Termo de Referência Ambiental

Gatekeeper: Comissão de Licitação da ANTAQ

Gatekeeper: ANTAQ

Gatekeeper: ANTAQ

Entidades envolvidas:

Autoridade Ambiental Local

A confecção dos documentos editalícios é de responsabilidade da Comissão de Licitação da ANTAQ, podendo ser necessário realizar outras duas consultas. A primeira é a

consulta que a ANTAQ pode realizar à Autoridade Aduaneira e ao Poder Público Concedente, bem como o Termo de Referência Ambiental, que é de responsabilidade da ANTAQ e da autoridade ambiental local.

Aprovação da
documentação licitatória

Gatekeeper: ANTAQ

Com os documentos finalizados, a ANTAQ verifica a documentação licitatória.

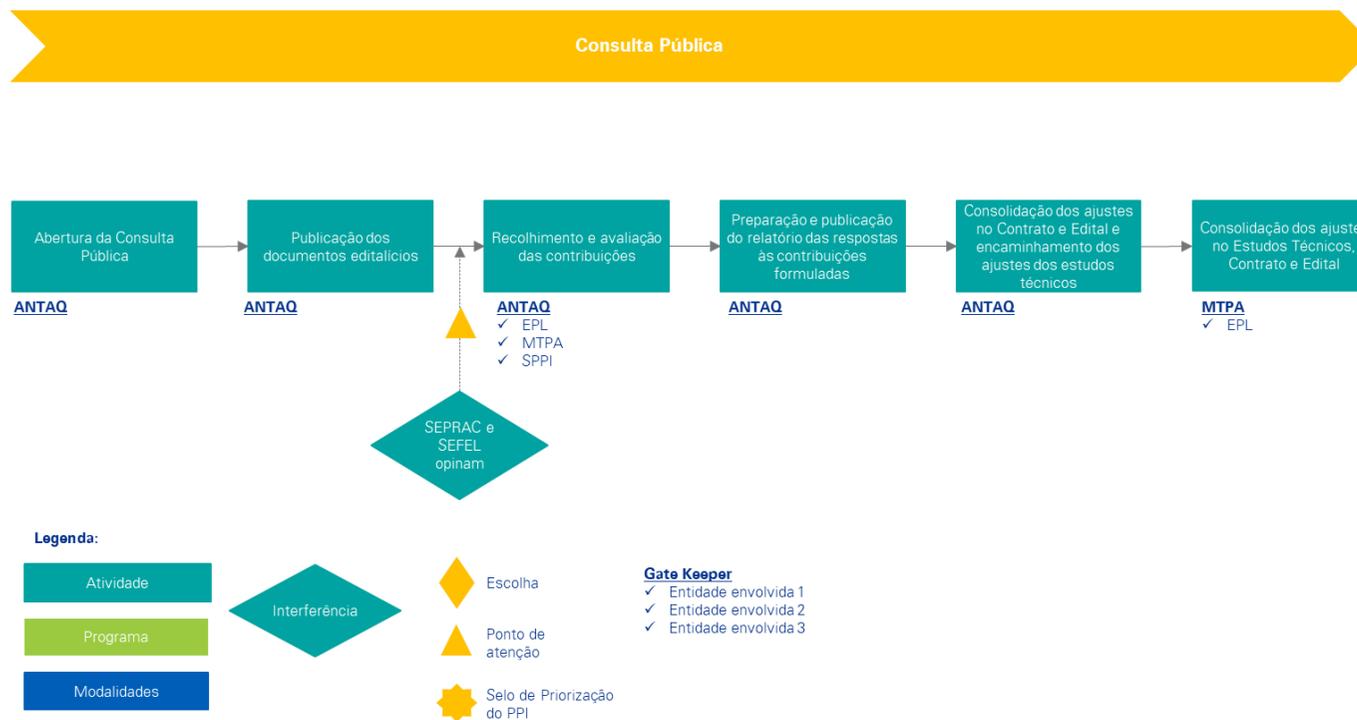
6.3 Consultas Públicas

A Consulta Pública constitui a terceira etapa do processo de estruturação de projetos, sendo este um processo democrático obrigatório por lei.

Neste contexto de análise de estruturação de projetos para o setor portuário, a ANTAQ é o órgão licitante responsável pelo processo de Consultas Públicas, visto que esta atua sob a regulamentação de atividades ligadas ao transporte aquaviário.

Demonstra-se a seguir a ilustração da etapa de Consulta Pública, com o posterior detalhamento das fases desta etapa no decorrer deste capítulo.

Figura 15 - Fluxo portuário - Etapa 3 Consulta Pública



Fonte: Elaboração KPMG.

Abertura da
Consulta Pública

Gatekeeper: ANTAQ

A ANTAQ é responsável pela abertura da fase de Consulta Pública.

Publicação dos
documentos
editais

Gatekeeper: ANTAQ

A partir da abertura da fase de Consulta Pública, a ANTAQ publica as minutas dos documentos editais, possibilitando a consulta e a análise dos documentos por quaisquer interessados.

É neste momento que os interessados no projeto podem enviar questionamentos, críticas, sugestões de alterações ou comentários sobre os documentos.

O envio das contribuições deve ser realizado em até dez dias antes da data indicada como fim do período de Consulta Pública; esse prazo pode ser maior, dependendo da complexidade, da relevância e do interesse público do projeto em análise. O período determinado para a Consulta Pública também pode ser prorrogado.

No portal da ANTAQ é possível verificar os projetos em fase de Consulta Pública em andamento, bem como os detalhes e os respectivos prazos.



É somente nesta fase da Consulta Pública que a SEPRAC (Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência) e a SEFEL (Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria), secretarias do MF, têm a oportunidade de analisar os documentos disponibilizados e realizar seus comentários acerca dos assuntos de seu conhecimento. É importante destacar que as secretarias do MF não são envolvidas em nenhuma fase anterior, ou seja, é a primeira vez que obtêm acesso às informações e aos estudos do projeto, sendo este um ponto de atenção do fluxo em questão.

Recolhimento e
avaliação das
contribuições

Gatekeeper: ANTAQ

Entidades envolvidas: EPL, MTPA e SPPI

Encerrado o prazo de recebimento de contribuições, avaliações, críticas e sugestões são recolhidas pela ANTAQ, com o apoio da EPL, do MTPA e da SPPI.

Preparação e publicação do
relatório das respostas às
contribuições formuladas

Gatekeeper: ANTAQ

Posteriormente, a ANTAQ realiza a preparação e a publicação do relatório das respostas às contribuições formuladas quanto aos documentos editalícios, baseando-se nas contribuições analisadas.

Consolidação dos ajustes no
Contrato e Edital e
encaminhamento dos
ajustes dos estudos técnicos

Gatekeeper: ANTAQ

Nessa etapa, a ANTAQ consolida os ajustes no Edital e no Contrato e endereça as questões técnicas, as quais são objeto de análise, a cada uma das respectivas entidades responsáveis, de modo a proporcionar os ajustes necessários nos estudos.

Consolidação dos
ajustes nos Estudos
Técnicos, Contrato
e Edital

Gatekeeper: MTPA

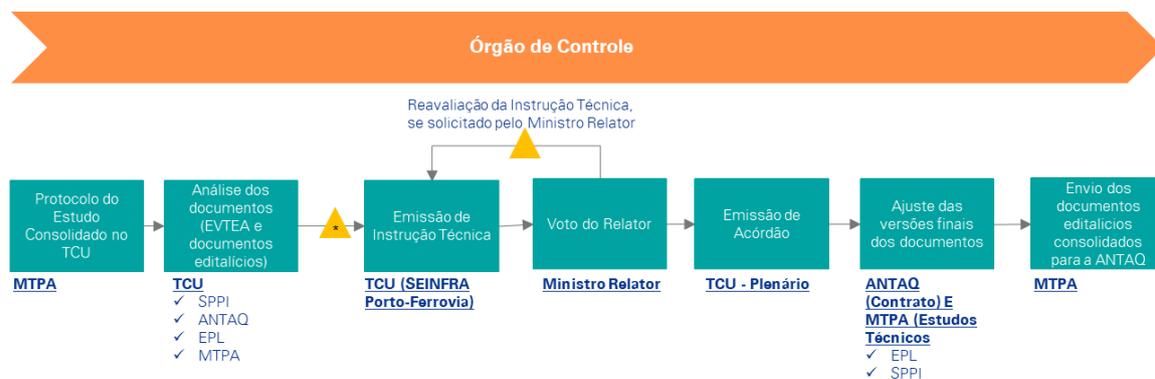
Entidades envolvidas: EPL

Sequencialmente, o MTPA, com apoio da EPL, consolida os ajustes nos estudos técnicos, no Contrato e no Edital.

6.4 Órgão de Controle

A fase seguinte caracteriza-se pela discussão com Órgãos de Controle e é a quarta etapa do processo de estruturação de projetos. A responsável por esta etapa é a ANTAQ com o TCU.

Figura 16 - Fluxo portuário - Etapa 4: Discussão com Órgãos de Controle



* Após a análise dos documentos pelo TCU pode haver a necessidade de retornar o fluxo para etapas anteriores, de modo a ajustar os estudos considerando as exigências do TCU.

Legenda:



Fonte: Elaboração KPMG.

Protocolo do Estudo Consolidado no TCU

Gatekeeper: MTPA

A primeira etapa da fase, denominada Órgãos de Controle, refere-se ao ato de o MTPA protocolar o estudo consolidado, as minutas do Edital, do Contrato e do Plano de Investimento no TCU.

Análise dos documentos (EVTEA e documentos editalícios)

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: SPPI, ANTAQ, EPL e MTPA

O TCU analisa os documentos e tem como responsabilidade a emissão das Instruções Normativas cabíveis, podendo solicitar eventuais alterações aos estudos. Nesta etapa, o TCU conta com o apoio técnico na análise dos documentos da SPPI, da ANTAQ, da EPL e do MTPA.



Após a análise dos documentos e a emissão da Instrução Técnica, ambas atividades realizadas pelo TCU, pode haver a necessidade de o projeto retornar para etapas anteriores do fluxo, de modo que os estudos sejam ajustados de acordo com as exigências do TCU.

Emissão de Instrução Técnica

Gatekeeper: TCU e SEINFRA Porto-Ferrovia

Posteriormente, o TCU e a SEINFRA Porto-Ferrovia realizam a emissão da Instrução Técnica.

Voto do Relator



Reavaliação da Instrução Técnica, se solicitado pelo Ministro Relator

Gatekeeper: Ministro Relator

O Ministro Relator irá fornecer o parecer frente a Instrução Técnica emitida. Caso o voto seja favorável, há a emissão do Acórdão, caso contrário, pode haver a reavaliação da Instrução Técnica pelo TCU (SEINFRA Porto-Ferrovia).

Emissão de Acórdão

Gatekeeper: TCU - Plenário

Após o voto do Relator, o Plenário do TCU emite o Acórdão apresentando a conclusão do TCU.

Ajuste das versões
finais dos
documentos

Gatekeeper: ANTAQ (Contrato) e MTPA (Estudos Técnicos)

Entidades envolvidas: EPL e SPPI

Nessa etapa, a ANTAQ consolida os ajustes, tanto no Edital quanto no Contrato, endereçando, posteriormente, as questões técnicas, as quais são objeto de análise, a cada uma das respectivas entidades responsáveis, como EPL e SPPI, de modo a proporcionar os ajustes necessários nos estudos, que são de responsabilidade do MTPA.

Envio dos documentos
editais
consolidados para a
ANTAQ

Gatekeeper: MTPA

O MTPA envia os documentos editais consolidados para a ANTAQ.

Por fim, ao longo de toda esta etapa, após a análise dos documentos pelo TCU, pode haver a necessidade de retornar o fluxo para etapas anteriores, de modo a ajustar os estudos, considerando as exigências do TCU.

6.5 Edital e Leilão

Na última etapa do processo de estruturação de projetos, ocorre, então, a publicação da Licitação e o Leilão.

Figura 17 - Fluxo portuário - Etapa 5: Preparação de Edital e Leilão



Fonte: Elaboração KPMG.

Aprovação dos
documentos
editais

Gatekeeper: Diretoria da ANTAQ

Entidades envolvidas: Comissão de Licitações e Procuradoria Jurídica da ANTAQ

A diretoria da ANTAQ, com o apoio da Comissão de Licitações e Procuradoria Jurídica da ANTAQ, é responsável pela primeira etapa da fase de Edital e Leilão, sendo ela a responsável pela aprovação dos documentos editais finalizados.

Publicação do aviso
de licitação e das
minutas de Edital e
Contrato

Gatekeeper: ANTAQ

Após a aprovação dos documentos editais, a ANTAQ publica o aviso de licitação e das minutas de Edital e Contrato.

Abertura de prazo
para pedidos de
esclarecimento

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

Após a publicação, a Comissão de Licitações da ANTAQ abre o período para pedidos de esclarecimentos referentes ao material disponibilizado para a consulta.

Elaboração das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

Entidades envolvidas: EPL, MTPA, SPPI e Autoridades Portuárias

Com base nos esclarecimentos solicitados, a Comissão de Licitações da ANTAQ, com apoio da EPL, do MTPA, da SPPI e autoridades portuárias, elabora as respostas a todos os questionamentos realizados.

Divulgação das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

A Comissão de Licitações da ANTAQ divulga as respostas aos esclarecimentos solicitados e analisados.

Fase de
impugnação do
Edital

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

A Comissão de Licitações da ANTAQ é a responsável pela fase de impugnação do Edital.

Recebimento da Proposta
Econômica Escrita e dos
Documentos de
Representação

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

A Comissão de Licitações da ANTAQ recebe, então, as Propostas Econômicas Escritas, bem como os documentos de representação.

Sessão Pública de
Leilão

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

A Comissão de Licitações da ANTAQ realiza a Sessão Pública de Leilão, que é uma sessão pública presencial destinada a sanar dúvidas relativas exclusivamente aos procedimentos do Leilão.

Publicação da ata de
julgamento do
Leilão

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

Após a Sessão Pública do Leilão, a Comissão de Licitações da ANTAQ publica a ata de julgamento do Leilão.

Recebimento do
Documentos de
Qualificação

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

A Comissão de Licitações da ANTAQ recebe os documentos de qualificação.

Aprovação dos
documentos de
habilitação

Gatekeeper: ANTAQ - Comissão de Licitações

Em seguida, a Comissão de Licitações da ANTAQ também é a responsável pela aprovação dos documentos de habilitação.

Homologação e
adjudicação do
resultado do Leilão

Gatekeeper: MTPA

O MTPA realiza a homologação e a adjudicação do resultado do Leilão.

Aprovação do PBI – Projeto
Básico de Implantação e
demais requisitos para a
assinatura do contrato

Gatekeeper: MTPA

O MTPA é o encarregado de aprovar o PBI (Projeto Básico de Implantação) e demais requisitos para a assinatura do contrato.

Assinatura do
Contrato

Gatekeeper: MTPA

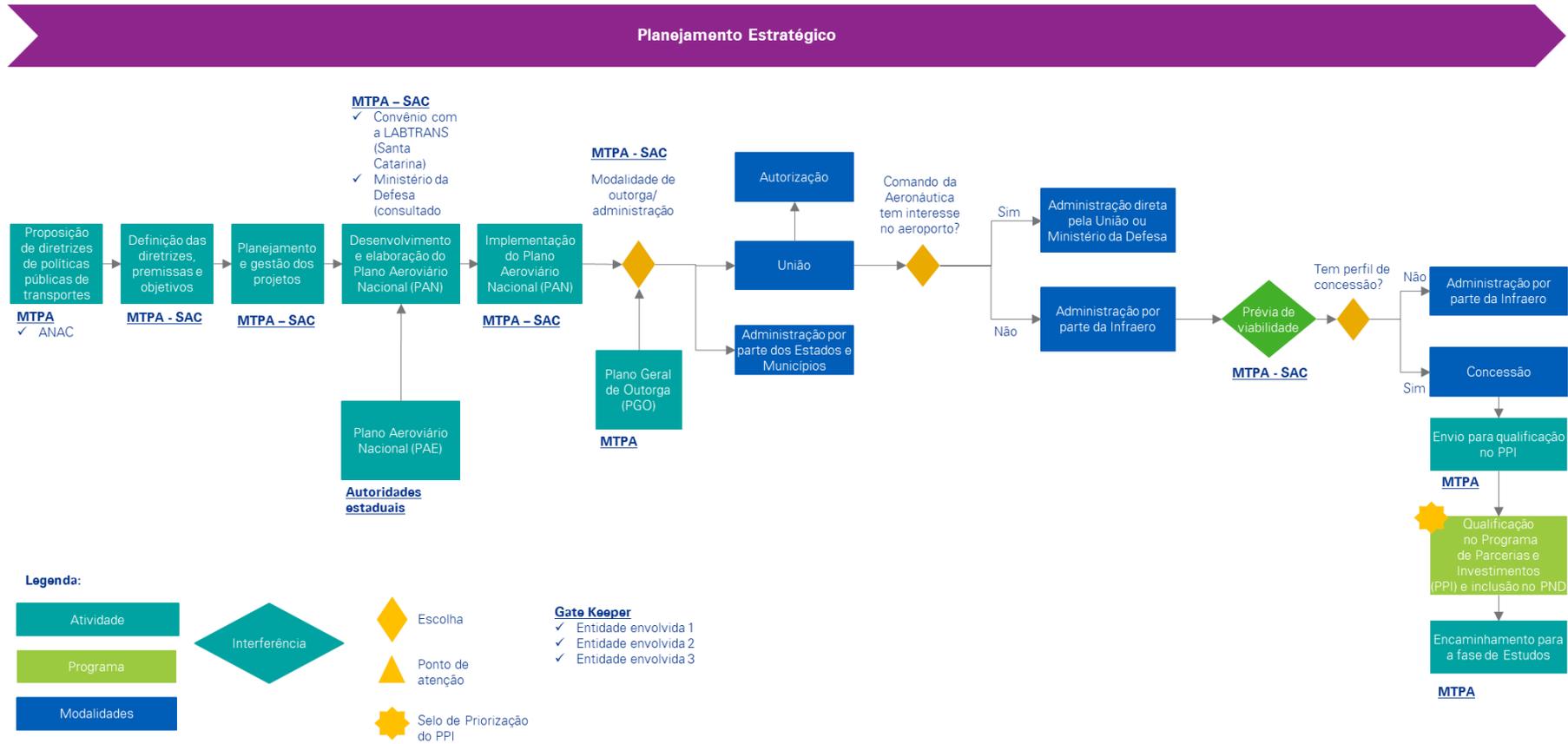
A última etapa do processo é caracterizada pela assinatura do contrato entre o MTPA e o vencedor do Leilão.

7 Fluxo aeroportuário

7.1 Planejamento estratégico

A figura a seguir ilustra o fluxo completo da fase de planejamento da estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, especificamente para o setor aeroportuário. Na sequência, serão detalhadas as atividades de cada processo do fluxo.

Figura 18 - Fluxo aeroportuário - Etapa 1: Planejamento



Fonte: Elaboração KPMG.

Proposição de diretrizes de políticas públicas de transportes

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: ANAC

A primeira etapa do planejamento estratégico provém do MTPA, com apoio da ANAC, que define as políticas públicas de transportes através de orientações e indicações para os projetos de infraestrutura do setor aeroportuário em todo o Brasil.

Definição das diretrizes, premissas e objetivos

Gatekeeper: MTPA - SAC

Posteriormente à etapa de proposição de diretrizes, a SAC, do MTPA, define as diretrizes, as premissas e os objetivos que orientarão os projetos de infraestrutura de transportes do setor portuário.

Planejamento e gestão dos projetos

Gatekeeper: MTPA - SAC

A partir da definição das diretrizes, das premissas e dos objetivos, a SAC é a responsável pelo planejamento e pela gestão dos projetos.

Desenvolvimento e elaboração do Plano Aeroviário Nacional (PAN)

Planos Aeroviários Estaduais (PAE)

Gatekeeper: MTPA - SAC

Gatekeeper: Autoridades estaduais

Entidades envolvidas: Convênio

com a LabTrans - UFSC e

Ministério da Defesa

A SAC é a responsável pelo desenvolvimento e pela elaboração do Plano Aeroviário Nacional (PAN) e, para tanto, tem contado com o apoio do Laboratório de Transportes e Logística da Universidade de Santa Catarina (LabTrans - UFSC) (colaboração realizada mediante convênio) e também consulta o Ministério da Defesa.

Para a elaboração do PAN, a SAC também considera os Planos Aeroviários Estaduais (PAEs), de modo a alinhar os planos nacionais e estaduais.

Implementação do
Plano Aeroviário
Nacional (PAN)

Gatekeeper: MTPA – SAC

Após o desenvolvimento e elaboração do PAN, a SAC é responsável pela implementação do mesmo em todo o território.

Plano Geral de
Outorga (PGO)

Modalidade de outorga/
administração



Gatekeeper: MTPA

Gatekeeper: MTPA – SAC

Com o PAN implementado, a SAC define a modalidade de outorga e administração de cada projeto com a apresentação do PGO.

Autorização

União

Administração por
parte dos Estados e
Municípios

Existem três possibilidades de enquadramento dos projetos aeroportuários: autorização da União, controle pela própria União ou, ainda, administração de competência estadual e municipal.

No contexto deste trabalho, será considerado somente o fluxo da União para análise dos projetos de concessão.



Comando da
Aeronáutica
tem interesse
no aeroporto?

Administração direta
pela União ou
Ministério da Defesa

Administração por
parte da Infraero

Sequencialmente, caso o aeroporto seja de responsabilidade da União, o MTPA verifica se o Comando da Aeronáutica tem interesse no aeroporto. Em caso positivo, a administração aeroportuária será realizada diretamente pela União ou pelo Ministério da Defesa, não havendo continuidade de análise deste fluxo para esses casos. Em caso negativo, este será administrado pela Infraero e seguirá as próximas etapas apresentadas a seguir.

Vale destacar que a Infraero é uma empresa pública federal brasileira de administração indireta vinculada ao MTPA. Foi autorizada pela Lei nº 5.862 e fundada em 31 de maio de 1973, sendo responsável pela administração de alguns aeroportos do país.



Tem perfil de concessão?



Gatekeeper: MTPA - SAC

Para os fluxos que são administrados pela Infraero, realiza-se um estudo prévio de viabilidade dos projetos. Nesta etapa, analisa-se o potencial do projeto a ser desenvolvido com recursos de parceria com a iniciativa privada (concessão) ou não.

Administração por parte da Infraero

Caso o projeto não possua perfil de concessão, este passa a ser administrado pela Infraero.

Concessão

O projeto também pode ser caracterizado pela SAC como um projeto de potencial concessão. Assim, esses projetos deverão continuar no fluxo, conforme detalhado abaixo.

Envio para qualificação no PPI

Gatekeeper: MTPA

A partir do enquadramento como concessão, o MTPA encaminha os projetos para análise e qualificação no PPI.



Qualificação no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) e inclusão no PND

Os projetos que forem qualificados no PPI serão tratados como prioridade nacional. Adicionalmente, nessa etapa também há a inclusão do projeto no PND.

Conforme orientação do PPI e definição de prioridade nacional, os órgãos e as entidades envolvidos no projeto devem atuar para que os processos necessários à estruturação, à liberação e à execução deste ocorram de forma eficiente e econômica.

Encaminhamento para a fase de Estudos

Gatekeeper: MTPA

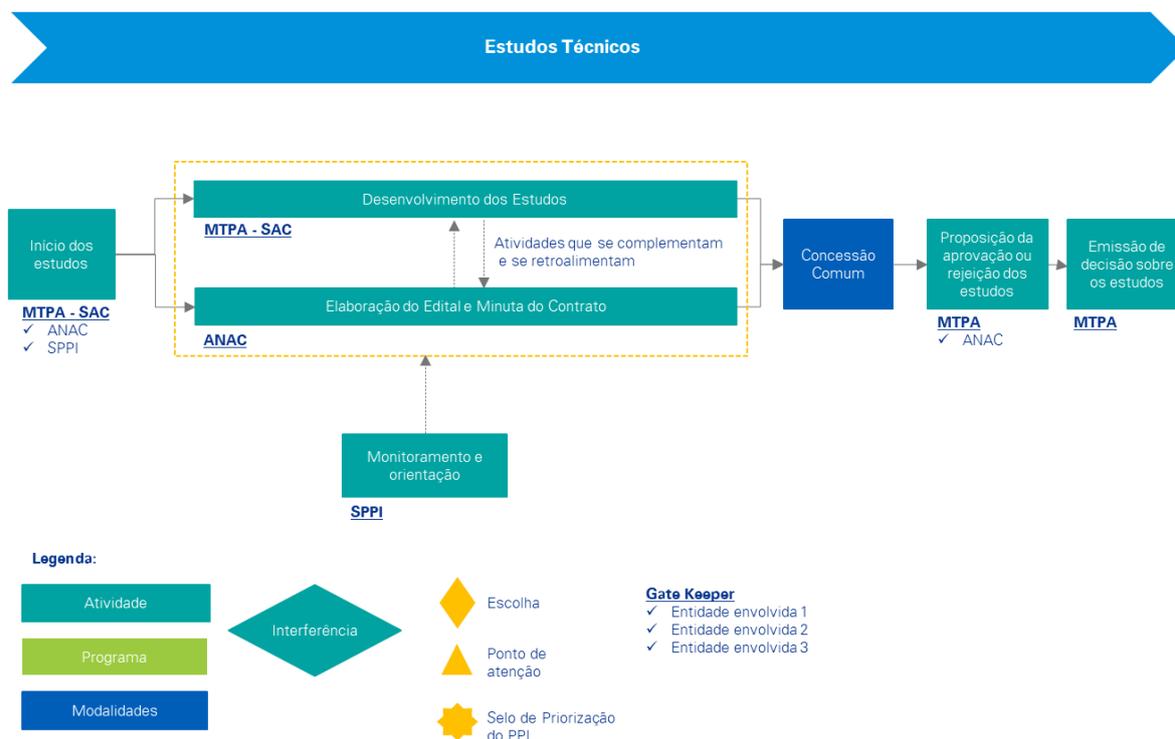
Na etapa final do planejamento estratégico, solicita-se a realização dos estudos técnicos, sendo essa atribuição responsabilidade do MTPA.

7.2 Estudos Técnicos

A segunda etapa, denominada de Estudos Técnicos, é a etapa do processo de estruturação de projetos em que há maior ênfase no detalhamento dos EVTEAs, ou seja, dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental dos projetos que foram enquadrados como prioridade nacional.

A seguir, será ilustrada a fase de Estudos Técnicos, assim como será detalhada cada uma de suas atividades.

Figura 19 - Fluxo aeroportuário - Etapa 2: Estudos Técnicos



Fonte: Elaboração KPMG

Início dos estudos

Gatekeeper: MTPA - SAC

Entidades envolvidas: ANAC e SPPI

O início dos estudos é uma atividade de responsabilidade do MTPA que conta com o apoio da ANAC e da SPPI.

Desenvolvimento
dos Estudos

Elaboração do Edital
e da Minuta do
Contrato

Gatekeeper: MTPA - SAC

Gatekeeper: ANAC

O desenvolvimento dos estudos (EVTEAs) é um processo de responsabilidade da SAC.

Paralelamente ao desenvolvimento dos EVTEAs, também é feita a elaboração do Edital e da Minuta do Contrato, sendo esta uma responsabilidade da ANAC.

Monitoramento e
orientação

Gatekeeper: SPPI

O monitoramento e as orientações quanto ao desenvolvimento e aos ajustes dos EVTEAs e da elaboração do Edital e da Minuta do Contrato são realizados pela SPPI.

Concessão
Comum

Proposição da
aprovação ou
rejeição dos estudos

Gatekeeper: MTPA

Entidades envolvidas: ANAC

Com base nos resultados dos estudos das concessões, o MTPA realiza a proposição da aprovação ou rejeição dos estudos, com o apoio da ANAC.

Emissão de decisão sobre os estudos

Gatekeeper: MTPA

A aprovação ou a rejeição dos estudos ficam sob responsabilidade do MTPA.

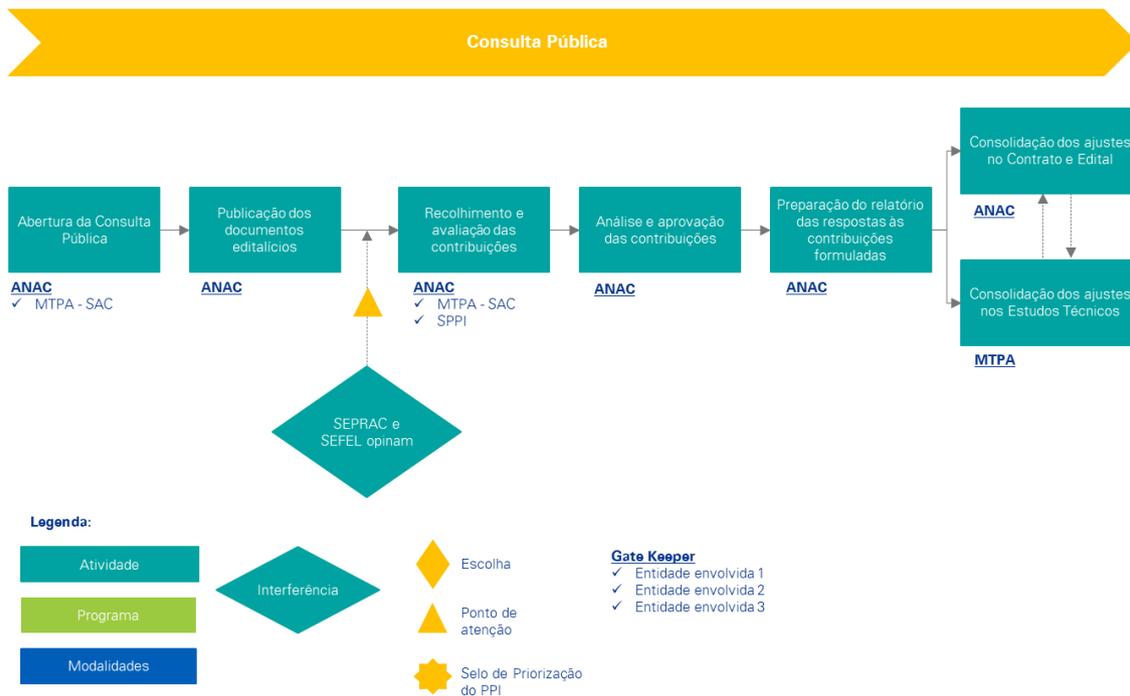
7.3 Consultas Públicas

A Consulta Pública constitui a terceira etapa do processo de estruturação de projetos, sendo este um processo democrático obrigatório por lei.

Neste contexto de análise de estruturação de projetos para o setor aeroportuário, a ANAC é o órgão licitante responsável pelo processo de Consultas Públicas, visto que atua sob a regulamentação de atividades ligadas ao transporte aéreo.

A seguir, uma ilustração da etapa de Consulta Pública, com detalhamento das fases desta etapa no decorrer deste capítulo.

Figura 20 - Fluxo aeroportuário - Etapa 3 Consulta Pública



Fonte: Elaboração KPMG

Abertura da
Consulta Pública

Gatekeeper: ANAC

Entidades envolvidas: MTPA - SAC

A ANAC é responsável pela abertura da fase de Consulta Pública.

Publicação dos
documentos
editais

Gatekeeper: ANAC

A partir da abertura da fase de Consulta Pública, a ANAC publica as minutas dos documentos editais, possibilitando a consulta e a análise dos estudos e dos documentos para quaisquer interessados.

É neste momento que os interessados no projeto podem enviar questionamentos, críticas, sugestões de alterações ou comentários sobre o projeto de acordo com os documentos disponibilizados.

O envio das contribuições deve ser realizado em até dez dias antes da data indicada como fim do período de Consulta Pública, e esse prazo pode ser maior, dependendo da complexidade, da relevância e do interesse público do projeto em análise. O período determinado para a Consulta Pública também pode ser prorrogado.

No portal da ANAC é possível verificar os projetos em fase de Consulta Pública em andamento, bem como os detalhes e os respectivos prazos.



É somente nesta fase da Consulta Pública que a SEPRAC (Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência) e a SEFEL (Secretaria de Acompanhamento Fiscal, Energia e Loteria), secretarias do MF, têm a oportunidade de analisar os documentos disponibilizados e realizar seus comentários acerca dos assuntos de seu conhecimento. É importante destacar que as secretarias do MF não são envolvidas em nenhuma fase anterior, ou seja, é a primeira vez que obtêm acesso às informações e aos estudos do projeto, sendo este um ponto de atenção do fluxo em questão.

Recolhimento e
avaliação das
contribuições

Gatekeeper: ANAC

Entidades envolvidas: MTPA - SAC e SPPI

Encerrado o prazo de recebimento das contribuições, as avaliações, as críticas e as sugestões são recolhidas pela ANAC, com o apoio da SAC, do MTPA e da SPPI.

Análise e aprovação
das contribuições

Gatekeeper: ANAC

Posteriormente, a ANAC analisa e aprova as contribuições feitas na Consulta Pública.

Preparação do relatório
das respostas às
contribuições
formuladas

Gatekeeper: ANAC

Nesta etapa, a ANAC realiza a preparação do relatório das respostas às contribuições formuladas.

Consolidação dos
ajustes no Contrato
e Edital

Gatekeeper: ANAC

Consolidação dos
ajustes nos Estudos
Técnicos

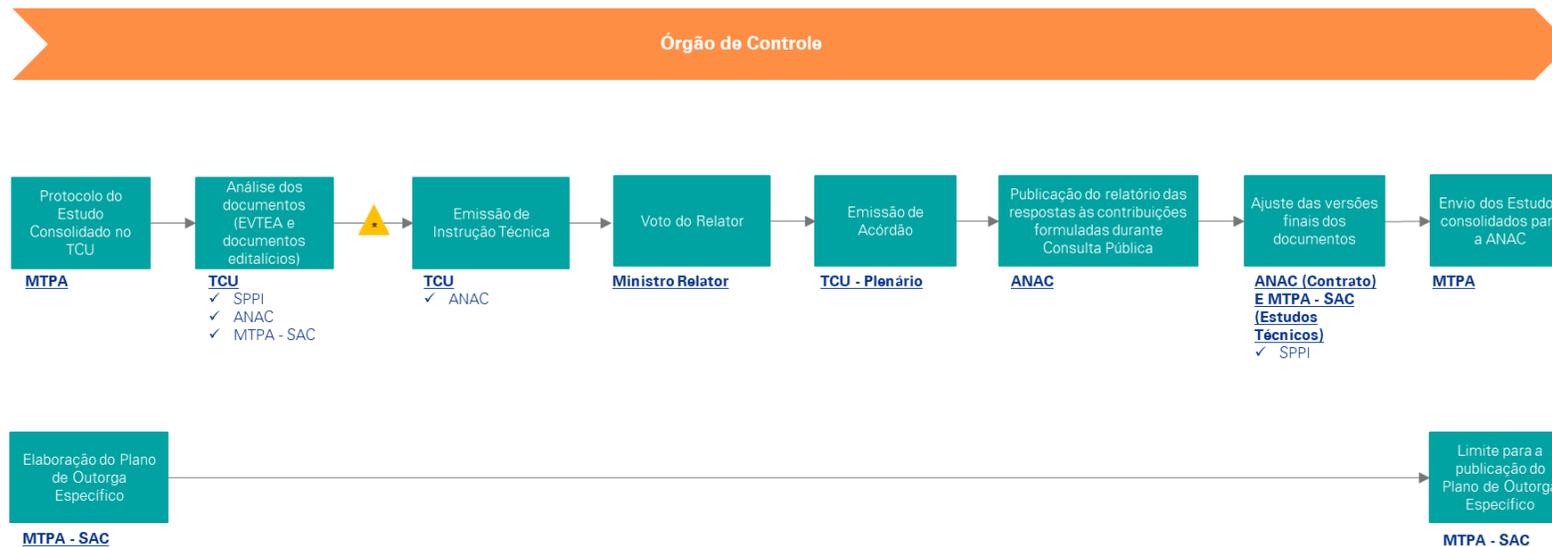
Gatekeeper: MTPA

Sequencialmente, a ANAC realiza a consolidação dos ajustes no Contrato e no Edital, e o MTPA realiza a consolidação dos ajustes nos estudos técnicos. Ambas as consolidações ocorrem de forma simultânea e se retroalimentam de modo que todos os documentos e todos os estudos estejam alinhados.

7.4 Órgão de Controle

A fase seguinte caracteriza-se pela discussão com Órgãos de Controle e é a quarta etapa do processo de estruturação de projetos. A responsável por esta etapa é a ANAC, junto ao TCU.

Figura 21 - Fluxo aeroportuário - Etapa 4: Discussão com Órgãos de Controle



* Após a análise dos documentos pelo TCU pode haver a necessidade de retornar o fluxo para etapas anteriores, de modo a ajustar os estudos considerando as exigências do TCU.

Legenda:



Fonte: Elaboração KPMG.

Protocolo do Estudo Consolidado no TCU

Gatekeeper: MTPA

A primeira etapa da fase, denominada Órgãos de Controle, refere-se ao ato de o MTPA protocolar o estudo consolidado, as minutas do Edital, o Contrato e o estudo consolidado no TCU.

Análise dos documentos (EVTEA e documentos editalícios)

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: SPPI, ANAC e MTPA - SAC

O TCU analisa os documentos e tem como responsabilidade a emissão das Instruções Normativas cabíveis, podendo solicitar eventuais alterações aos estudos. Nesta etapa, o TCU conta com o apoio técnico na análise da SPPI, da ANAC e da SAC e do MTPA.



Após a análise dos documentos e a emissão da Instrução Técnica, ambas atividades realizadas pelo TCU, pode haver a necessidade de o projeto retornar para etapas anteriores do fluxo, de modo que os estudos sejam ajustados de acordo com as exigências do TCU.

Emissão de Instrução Técnica

Gatekeeper: TCU

Entidades envolvidas: ANAC

Posteriormente, a ANAC apoia os técnicos do TCU na compreensão dos termos dos estudos técnicos e das exigências do Edital. Assim, a competência para emissão das Instruções Técnicas é exclusiva do TCU.

Voto do Relator

Gatekeeper: Ministro Relator

O Ministro Relator apresenta seu parecer em relação à Instrução Técnica emitida.

Emissão de
Acórdão

Gatekeeper: TCU - Plenário

Após o voto do Relator, o Plenário do TCU emite o Acórdão apresentando a conclusão do TCU.

Publicação do relatório das
respostas às contribuições
formuladas durante
Consulta Pública

Gatekeeper: ANAC

A ANAC é a responsável pela publicação do relatório das respostas às contribuições formuladas durante Consulta Pública.

Ajuste das versões
finais dos
documentos

Gatekeeper: ANAC (Contrato) e MTPA - SAC (Estudos Técnicos)

Entidades envolvidas: SPPI

A ANAC é responsável pelos ajustes do Contrato, quando necessário, e o MTPA - SAC pelos ajustes nos estudos técnicos. Nesta etapa, a SPPI apoia a ANAC e o MTPA - SAC na realização dos ajustes.

Envio dos Estudos
consolidados para a
ANAC

Gatekeeper: MTPA

O MTPA é o responsável pelo envio dos estudos consolidados para a ANAC.

Elaboração do Plano
de Outorga
Específico

Limite para a
publicação do Plano
de Outorga
Específico

Gatekeeper: MTPA - SAC

Gatekeeper: MTPA - SAC

Paralelamente ao fluxo das etapas apresentados anteriormente, a SAC pode elaborar o Plano de Outorga Específico, sendo a etapa de “Envio dos Estudos consolidados para a ANAC” o limite máximo para sua publicação.

Adicionalmente, ao longo desta etapa, após a análise dos documentos pelo TCU, pode haver a necessidade de retornar o fluxo para etapas anteriores, de modo a ajustar os estudos considerando as exigências do TCU.

7.5 Edital e Leilão

Na última etapa do processo de estruturação de projetos, ocorre, então, a publicação da Licitação e o Leilão.

Figura 22 - Fluxo aeroportuário - Etapa 5: Preparação de Edital e Leilão



Fonte: Elaboração KPMG.

Aprovação dos
documentos
editais

Gatekeeper: Diretoria da ANAC

A diretoria da ANAC é a responsável pela primeira etapa da fase de Edital e Leilão, responsável pela aprovação dos documentos editais.

Publicação do aviso
de licitação e das
minutas de Edital e
Contrato

Gatekeeper: ANAC

Após a aprovação dos documentos editais, a ANAC publica o aviso de licitação e das minutas de Edital e Contrato.

Abertura de prazo
para pedidos de
esclarecimento

Gatekeeper: ANAC

Após a publicação, a ANAC abre o prazo para pedidos de esclarecimentos referentes ao material disponibilizado para a consulta.

Elaboração das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANAC

Entidades envolvidas: MTPA - SAC e SPPI

Com base nos esclarecimentos solicitados, a ANAC, com o apoio da SAC e da SPPI, elabora as respostas aos questionamentos realizados.

Divulgação das
respostas aos
questionamentos

Gatekeeper: ANAC e MTPA - SAC

A ANAC e a SAC divulgam as respostas aos esclarecimentos solicitados e analisados.

Fase de
impugnação do
Edital

Gatekeeper: ANAC e Comissão de Licitação

A ANAC e a Comissão de Licitação são as responsáveis pela fase de impugnação do Edital.

Recebimento da Proposta
Econômica Escrita e dos
Documentos de
Qualificação

Gatekeeper: ANAC e Comissão de Licitação

A ANAC e a Comissão de Licitação recebem as Propostas Econômicas Escritas, bem como os documentos de representação. Vale destacar que essa etapa ocorre dois dias antes da Sessão Pública de Leilão.

Sessão Pública de
Leilão e Abertura da
proposta econômica

Gatekeeper: ANAC e Comissão de Licitação

A ANAC e a Comissão de Licitação realizam a Sessão Pública de Leilão na qual abrem as propostas econômicas recebidas.

Abertura dos
documentos de
habilitação

Gatekeeper: ANAC e Comissão de Licitação

De cinco a seis dias após a Sessão Pública do Leilão, a ANAC e a Comissão de Licitações realizam a abertura dos documentos de habilitação.

Publicação da ata de
julgamento do
Leilão

Gatekeeper: ANAC e Comissão de Licitação

A ANAC e a Comissão de Licitação publicam a ata do julgamento do Leilão.

Homologação do
resultado do Leilão

Gatekeeper: ANAC

A ANAC é a responsável pela homologação do resultado do Leilão.

Assinatura do
Contrato

Gatekeeper: ANAC

Como última etapa do processo, há a assinatura do contrato.

8 Análise dos fluxos

Análise dos fluxos e considerações finais

Ao longo do presente Relatório, foram apresentadas as etapas do processo de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, assim como os fluxos específicos para os diferentes modos de transporte, incluindo rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário.

Dessa forma, é relevante retomar alguns aspectos que se destacaram, como complemento ao trabalho de mapeamento, e que foram observados durante as interações, as entrevistas e as discussões sobre os processos em questão.

Inicialmente, percebeu-se que o arcabouço institucional que abrange a estruturação de projetos de infraestrutura de transportes ainda não está completamente consolidado. Além daqueles órgãos mais recentes, sua existência é marcada por alterações de atribuições e competências, como, por exemplo, o MTPA, que teve suas atribuições alteradas por Decreto¹⁶ em 2017.

Este arcabouço institucional não consolidado pode ser, em parte, justificado por ser definido por decretos associados às entidades intervenientes. Das 19 entidades mapeadas, 11 têm suas competências e atribuições regidas por decretos ou portarias, instrumentos legislativos de hierarquia inferior e, portanto, mais facilmente revogados ou alterados (já que não transitam pelo Poder Legislativo) e sensíveis a mudanças políticas. Além disso, em muitos casos, os cargos de liderança dessas instituições são cargos comissionados, e a transitoriedade dos administradores comissionados traz recorrentes “curvas de aprendizado”, desacelerando a consolidação dos fluxos e dos processos.

A fragilidade dos instrumentos, somada à transitoriedade dos mandatos nos cargos de liderança, impactam negativamente o processo de “consolidação”, fato que prejudica, também, o aprendizado por parte das equipes intervenientes, o que é esperado que ocorra ao longo do tempo. Uma ação mitigadora importante seria a elaboração de trabalhos como esse em tela, que documenta os fluxos e pode ser usado como referência na interlocução entre as equipes dos Ministérios envolvidos e demais interlocutores.

Adicionalmente, foi constatada a existência de um grande número de intervenientes no processo mapeado, relacionado tanto à estruturação de projetos de desestatização dos ativos de infraestrutura quanto à concessão da prestação de serviços no setor de transportes. Inclusive, observa-se esse fato para os diversos modos de transporte analisados, o que faz com que o processo seja consideravelmente segmentado. Este não é necessariamente um ponto negativo, uma vez que se tem, em teoria, a revisão e a consideração de órgãos que possuem funções e conhecimentos específicos em todos os aspectos relacionados à estruturação de projetos de infraestrutura de transporte, nos diversos modos. Entretanto, cabe um ponto de atenção, pois a comunicação efetiva e o cumprimento de prazos, por exemplo, são pontos sensíveis nesses cenários. Assim,

16 Decreto nº 9.000, de 8 de março de 2017, disponível para consulta no item 2 do Anexo I.

ressalta-se a importância de sistematizar a comunicação entre os diferentes órgãos e estabelecer padrões de prazos coerentes.

Neste sentido, a inexistência de pontos de contato definidos entre as diferentes entidades, em que, eventualmente, não se encontra uma comunicação interinstitucional padronizada ou sistematizada, pode interferir negativamente no processo. Dessa forma, quando revisões ou validações são necessárias, não se poderá prever os impactos em cada projeto, prejudicando o tempo de execução, a manutenção da qualidade desejada e, no limite, o senso de urgência do projeto.

De outro lado, verificou-se, positivamente, que as normas que estabelecem as competências de cada interveniente não originam sobreposições. Entretanto, percebe-se que alguns órgãos, na prática, assumem competências e atribuições além daquelas estabelecidas nos normativos existentes. Apesar de entender que ajustes acabam por ocorrer nas execuções práticas dos fluxos, cabe lembrar que, sempre que possível, se um procedimento ou atividade se afasta do modelo original é recomendável revisar continuamente o fluxo ou a atividade. Assim, poderá haver uma adequação à nova realidade, a fim de não prejudicar o entendimento do processo para os demais intervenientes e manter a coerência destes.

As etapas mais sensíveis são as de Planejamento Estratégico e de Estudos Técnicos. Pode-se perceber que a SNTTA, órgão executivo responsável pelas diretrizes nacionais de transporte terrestre, é pouco presente ao longo da etapa de Planejamento Estratégico dos setores rodoviário e ferroviário. Enquanto isso, a SAC e a SNP lideram esse processo nos respectivos setores aeroportuário e portuário. Nos setores rodoviário e ferroviário, a EPL assume a liderança desta etapa, abarcando, aparentemente, um papel maior do que suas disposições iniciais. Por outro lado, a EPL não tem a mesma liderança nos fluxos aeroportuário e portuário, o que produz uma concentração de aprendizado sobre um modo, em vez de oferecer uma visão de portfólio dos diversos modos, que permitiria aplicar o conhecimento acumulado aos diversos projetos dos diferentes modos.

Isso reforça a necessidade de haver uma entidade independente, de caráter técnico, responsável pelo planejamento e estruturação de projetos. A existência de uma entidade independente, de caráter estritamente técnico, responsável pelo planejamento e pela estruturação de projetos, garante maior transparência e despolitização do processo. Considerando a análise dos fluxos realizada, entende-se que a EPL poderá assumir esse papel com o devido destaque e independência.

Dessa forma, a definição exata das atribuições de cada órgão, também verificado em experiências internacionais, retoma a tese acima e, sucintamente, indica-se abaixo:

- Órgão que define as políticas setoriais (Ministérios)
- Órgão regulador (agências reguladoras)
- Órgão fiscalizador (órgãos de controle)
- Órgão executor (departamentos, empresas públicas, concessionárias ou outros).

Compartilhando um exemplo, apresenta-se a experiência de Portugal, que possui a Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos (UTAP), entidade tutelada pelo Ministério das Finanças, que assume responsabilidades no âmbito da preparação, do

desenvolvimento, da execução e do acompanhamento global dos processos de PPP no país, assegurando apoio técnico especializado ao Governo e em especial ao Ministério das Finanças.

Esta Unidade foi criada através do Decreto-Lei nº 111/2012 (DL nº 111/2012, ver em Anexo II), no qual se encontram (i) estabelecidos os princípios para a sua criação e (ii) definidas as normas gerais aplicáveis à intervenção do Estado Português na definição, na concepção, na preparação, no lançamento, na adjudicação, na alteração, na fiscalização e no acompanhamento global das parcerias público-privadas.

Com efeito, no DL nº 111/2012, pode ser encontrada toda a informação relevante sobre a estruturação de projetos PPP em Portugal, em que os princípios para o desenvolvimento do processo de contratação de uma PPP, desde a preparação do processo até à respectiva adjudicação, encontram-se definidos no Capítulo II do referido DL nº 111/2012.

Adicionando uma experiência mais próxima, a Colômbia possui uma unidade nacional responsável por PPPs e Concessões, sendo que, para projetos de transportes, essa responsabilidade é da Agência Nacional de Infraestrutura (ANI). O objetivo da ANI é planejar, coordenar, estruturar, contratar, executar, administrar e avaliar projetos de concessão e outras formas de PPP, sua concepção, construção, manutenção, operação, administração e/ou exploração da infraestrutura pública de transportes, em todos os modos e serviços relacionados ou correlatos. Além disso, se o Governo Nacional decidir, podem desenvolver projetos de Parceria Público-Privada para outros tipos de infraestrutura pública.

Em relação ao papel dos Órgãos de Controle, estes seguem circunscritos às suas atribuições de avaliar e fiscalizar a regularidade de atos administrativos. Tal como se pode verificar em Portugal, por exemplo, os órgãos de controle, isto é, o Tribunal de Contas, não interfere no desenvolvimento do processo de contratação de um projeto de PPP. De acordo com a Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, *“o Tribunal de Contas fiscaliza a legalidade e regularidade das receitas e das despesas públicas, aprecia a boa gestão financeira e efetiva responsabilidades por infrações financeiras”*. Com efeito, os novos contratos de parceria assinados e as alterações contratuais subsequentes são sujeitos à apreciação pelo Tribunal de Contas. Ao longo da vida dos projetos de PPP, estes estão sujeitos a auditorias concomitantes por parte do Tribunal de Contas.

Seguindo o conceito anterior, observa-se que, internacionalmente, entidades reguladoras não têm envolvimento na fase de estruturação de projetos e definição de Edital e Contratos, cabendo a elas, apenas, o papel de regulação do contrato e de órgão consultivo para definição de algumas especificidades técnicas. Cabe mencionar que a legislação brasileira que dispõe sobre a criação de agências reguladoras também não atribui a competência de estruturação de projetos às Agências (com exceção da ANTAQ), particularmente, porque a essência de uma Agência Reguladora é regular e normatizar os serviços públicos delegados ao setor privado. Novamente, há o exemplo de Portugal onde, do mesmo modo, as entidades reguladoras não interferem no desenvolvimento do processo de contratação de um projeto de PPP. De acordo com a Lei nº 67/2013, de 28 de agosto, com as alterações introduzidas pela Lei nº 12/2017, de 2 de maio, trata-se de entidades administrativas independentes com funções de regulação e de promoção e defesa da concorrência respeitantes às atividades

econômicas dos setores privado, público, cooperativo e social. No entanto, as entidades reguladoras podem emitir pareceres relativamente a novos contratos de projetos de PPP assinados e/ou a alterações contratuais subsequentes, caso os membros do Governo competentes assim o entendam.

No entanto, diferentemente de outras jurisdições, no Brasil, as agências reguladoras federais têm atuado na elaboração de editais, como aqui se verificou nos fluxos em todos os modos. Entre elas, apenas a ANTAQ possui essa atribuição, conforme lei que dispõe sobre sua estruturação. Em geral, as leis que dispõem sobre a criação das agências reguladoras federais lhes atribuem a competência de apenas publicar os editais. Além disso, cabe observar que a Lei das Concessões¹⁷ define que o responsável pela elaboração dos editais é o poder concedente. Neste sentido, as agências reguladoras, com o aval das respectivas Secretarias, têm assumido o papel de poder concedente, papel este de órgãos de administração direta.

Assim, havendo, pois, a decisão da delegação de serviços públicos para a iniciativa privada, existe a necessidade de regular tais serviços públicos, que serão realizados por particulares, sendo esta uma das funções essenciais das agências reguladoras: a fiscalização e o controle rígido e contínuo do exercício dessas atividades.

Ainda quanto aos atores intervenientes e relevantes do processo, percebe-se que o Ministério da Fazenda tem baixo envolvimento na fase de estruturação dos projetos. Da análise dos fluxos, pode-se dizer que a atuação do Ministério da Fazenda ao longo do processo é observada tardiamente perante a comparação com outros países, como consequência limitando seu papel ou, eventualmente, gerando revisões do projeto em etapas posteriores ao ideal. Adicionalmente, independentemente de um projeto representar ou não gasto público (contraprestação, aporte, investimento etc.), o MF deveria estar envolvido no processo de estruturação de projetos, antecipando a análise de materiais que necessariamente devem ser avaliados e aprovados pelo MF, tais como garantias financeiras do setor público para os projetos, contribuindo para a agilidade do processo.

Sem dúvida, não se deve deixar de ressaltar que a análise ambiental deve ser um critério formal considerado na definição e na priorização da carteira de projetos. No âmbito do planejamento estratégico, é possível verificar em outras geografias a existência de uma prévia análise ambiental, de modo a validar que os projetos listados em carteira cumprem as diretrizes do planejamento e do meio ambiente. Com isso, pretende-se garantir que a carteira de projetos contemple apenas projetos que, do ponto de vista ambiental, são viáveis, poupando tempo e recursos nas fases subsequentes da estruturação de projetos.

Indiscutivelmente, nos dias atuais, entende-se como prática saudável que a sociedade civil seja envolvida no processo de definição e priorização da carteira de projetos. Em países como Reino Unido e Portugal, durante o processo de definição e priorização da carteira de projetos, a sociedade civil, por meio de grupos de trabalho/conselhos independentes, é envolvida no processo. Esses grupos são formados por entidades públicas e privadas (associações de indústria, universidades, técnicos independentes etc.) e têm como papel apoiar os Governos na análise dos projetos, contribuindo na proposição de soluções, excluindo eventuais interferências de caráter político em

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

projetos que não possuem viabilidade. A existência desses grupos independentes permite agregar maior transparência e independência ao processo.

Por fim, o mapeamento realizado permitiu identificar oportunidades de melhorias para o processo de estruturação de projetos de desestatização no setor de transportes no Brasil, sendo elas:

- Definição clara das atribuições de cada entidade interveniente, ajustando tanto a experiência prática quanto a normativa.
- Existência de entidade independente, de caráter técnico, responsável pelo planejamento e pela estruturação de projetos relativos a todos os modos de transportes. Entende-se que a EPL, com as características atuais, pode assumir esse papel com maior destaque e independência.
- Definição e priorização da carteira de projetos com participação da sociedade civil envolvida no processo.
- Inclusão do tema “Análise ambiental” como critério para definição e priorização da carteira de projetos.
- Envolvimento tempestivo do Ministério da Fazenda no processo de estruturação dos projetos, para imprimir maior agilidade em questões econômico-financeiras dos projetos.

Anexo I - Leis e atribuições das competências por interveniente

Nesse anexo, serão apresentados os trechos das leis referentes a cada entidade envolvida no processo de estruturação de projetos de infraestrutura de transportes, em que são apresentadas suas competências atribuídas por lei:

1. Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) e Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI)

LEI Nº 13.334, DE 13 DE SETEMBRO DE 2016.

CAPÍTULO II - DO CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

“Art. 7º Fica criado o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - CPPI, com as seguintes competências:

I - opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto às propostas dos órgãos ou entidades competentes, sobre as matérias previstas no art. 4º desta Lei;

II - acompanhar a execução do PPI;

III - formular propostas e representações fundamentadas aos Chefes do Poder Executivo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - formular recomendações e orientações normativas aos órgãos, entidades e autoridades da administração pública da União;

V - exercer as funções atribuídas:

a) ao órgão gestor de parcerias público-privadas federais pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004;

b) ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

c) ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997;

VI - editar o seu Regimento Interno”.

CAPÍTULO III - DA SECRETARIA DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS

“Art. 8º Ao Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Secretaria-Geral da Presidência da República compete: (Redação dada pela Lei nº 13.502, de 2017)

I - dirigir a SPPI, superintender e coordenar suas atividades e orientar-lhe a atuação;

IV - exercer orientação normativa e supervisão técnica quanto às matérias relativas às atribuições da SPPI;

VI - editar e praticar os atos normativos e os demais atos, inerentes às suas atribuições.

Art. 9º A SPPI deverá dar amplo acesso para o Congresso Nacional aos documentos e informações dos empreendimentos em execução do PPI, fornecendo, em até trinta dias, os dados solicitados.

§ 1º Ao atender ao disposto no caput, a SPPI poderá exigir sigilo das informações fornecidas.

§ 2º Cabe à SPPI enviar ao Congresso Nacional, até 30 de março do ano subsequente, relatório detalhado contendo dados sobre o andamento dos empreendimentos e demais ações no âmbito do PPI, ocorridos no ano anterior”.

2. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA)

DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017

ANEXO I

ESTRUTURA REGIMENTAL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL - CAPÍTULO I - DA NATUREZA E COMPETÊNCIA

“Art. 1º O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, órgão da administração pública federal direta, tem como áreas de competência os seguintes assuntos:

I - política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário e aeroviário;

II - marinha mercante e vias navegáveis;

III - formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e execução e avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;

IV - formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;

V - participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes;

VI - elaboração ou aprovação dos planos de outorgas na forma da legislação específica;

VII - estabelecimento de diretrizes para a representação do País nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes às suas competências;

VIII - desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias em sua esfera de competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros; e

IX - aviação civil e infraestruturas aeroportuária e de aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.

Parágrafo único. As competências atribuídas nos incisos do caput compreendem:

I - a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas nacionais;

II - a formulação e a supervisão da execução da política referente ao Fundo de Marinha Mercante - FMM, destinado à renovação, à recuperação e à ampliação da frota mercante nacional, em articulação com os Ministérios da Fazenda e do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão;

III - o estabelecimento de diretrizes para afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas;

IV - a elaboração de estudos e projeções relativos aos assuntos de aviação civil e de infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e relativos à logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em

articulação com os demais órgãos governamentais competentes, com atenção às exigências de mobilidade urbana e acessibilidade;

V - a proposição de que se declare a utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, à manutenção e à expansão da infraestrutura em transportes, na forma da legislação específica;

VI - a coordenação dos órgãos e das entidades do sistema de aviação civil, em articulação com o Ministério da Defesa, no que couber;

VII - a transferência, para os Estados, o Distrito Federal ou os Municípios, da implantação, da administração, da operação, da manutenção e da exploração da infraestrutura integrante do Sistema Federal de Viação;

VIII - a atribuição da infraestrutura aeroportuária a ser explorada pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e

IX - a aprovação dos planos de zoneamento civil e militar dos aeródromos públicos de uso compartilhado, em conjunto com o Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa”.

2.1 Secretaria de Política e Integração (SPI)

DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017

Seção II - Dos órgãos específicos singulares

“Art. 10. À Secretaria de Política e Integração compete:

I - formular e avaliar a política nacional de transportes dos subsistemas ferroviário, rodoviário, aquaviário, portuário e aeroviário, e propor diretrizes para as ações governamentais, em articulação com as secretarias do Ministério;

II - coordenar o processo de gestão estratégica do Ministério;

III - promover a integração da política nacional de transportes com as diversas esferas de governo e com a sociedade civil;

IV - orientar as entidades vinculadas ao Ministério para o cumprimento das diretrizes da política nacional de transportes de que trata o inciso I;

V - orientar o estabelecimento de critérios e prioridades para os planos e programas em logística e infraestrutura de transportes;

VI - integrar os sistemas de informações geográficas, técnicas e estatísticas do Ministério;

VII - orientar as atualizações do Sistema Nacional de Viação - SNV;

VIII - subsidiar tecnicamente o Ministério, órgãos e entidades do Governo federal nas questões internacionais afins e correlatas com a política nacional de transportes; e

IX - assessorar o Ministro de Estado nas atividades do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI e do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos - CPPI, relacionadas à integração de políticas de transporte e demais ações pertinentes à competência da Secretaria.

Art. 11. Ao Departamento de Política e Planejamento Integrado compete:

I - coordenar a formulação da política nacional de transportes e dos subsistemas de transportes;

II - promover a participação das secretarias do Ministério, entidades vinculadas, órgãos do governo e sociedade, no processo de formulação da política nacional de transportes;

III - avaliar a implementação das políticas de transportes, considerando a infraestrutura, as operações e os serviços para o transporte e a logística de cargas e passageiros, dos subsistemas de transportes; e

IV - coordenar e orientar, em nível estratégico, o planejamento nacional de transportes, em articulação com as secretarias do Ministério, órgãos do governo e sociedade, considerando os subsistemas de transportes.

Art. 12. Ao Departamento de Gestão Estratégica e Informação compete:

I - realizar a gestão estratégica do Ministério necessária ao cumprimento das diretrizes estabelecidas pela política nacional de transportes, em articulação com as secretarias do Ministério e entidades vinculadas;

II - estabelecer diretrizes e coordenar a integração dos sistemas de informações geográficas, técnicas e estatísticas dos subsistemas de transportes em articulação com as secretarias do Ministério e entidades vinculadas;

III - promover e orientar a realização de estudos e pesquisas de novas tecnologias necessárias à gestão da informação em transportes;

IV - orientar, em articulação com as secretarias do Ministério e entidades vinculadas, a atualização da base de dados georreferenciada do SNV, considerando os subsistemas de transportes; e

V - consolidar a documentação técnica, os dados e as estatísticas, e promover a integração das informações das secretarias do Ministério e das entidades vinculadas”.

2.2 Secretaria de Fomento e Parceria (SFP)

DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017

Seção II - Dos órgãos específicos singulares

“Art. 13. À Secretaria de Fomento e Parcerias compete:

I - propor e supervisionar a implementação de políticas e diretrizes para a captação de recursos para os subsistemas ferroviário, rodoviário, aquaviário, portuário e aeroviário;

II - identificar fontes de recursos e desenvolver instrumentos de financiamento para os subsistemas de transportes;

III - coordenar, supervisionar e auxiliar a execução das atividades relacionadas aos financiamentos internacionais, no âmbito do Ministério;

IV - articular as políticas de fomento com as diferentes modalidades de investimento dos subsistemas de transportes;

V - propor e supervisionar a implementação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval;

VI - participar da formulação da política de aplicação dos recursos do FMM;

VII - supervisionar a execução das receitas vinculadas ao FMM e dos financiamentos concedidos aos subsistemas ferroviário, rodoviário, aquaviário, portuário e aeroviário;

VIII - assessorar o Ministro de Estado:

a) nas atividades do Ministério no âmbito do PPI e do CPPI e de outros programas e iniciativas relacionados a parcerias público-privadas federais, desestatizações e demais ações pertinentes à competência da Secretaria;

b) nos projetos de investimentos na área de infraestrutura de transportes com emissão de debêntures incentivadas, nos termos da Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011; e

c) nas propostas de potenciais investidores no âmbito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura;

IX - assistir a Secretaria-Executiva na supervisão e na coordenação das atividades inerentes aos instrumentos de parceria com a iniciativa privada para a exploração da infraestrutura e de prestação de serviços de transportes;

X - promover a articulação entre as Secretarias do Ministério com os órgãos públicos e a sociedade civil envolvidos em parcerias com a iniciativa privada nos subsistemas de transportes; e

XI - promover estudos técnicos e econômicos sobre fundos específicos para infraestrutura de transportes.

Art. 14. Ao Departamento de Marinha Mercante compete:

I - promover estudos técnicos e econômicos sobre a marinha mercante e a indústria naval;

II - auxiliar na identificação e no desenvolvimento de fontes de recursos para o fomento da marinha mercante e da indústria naval;

III - subsidiar a Secretaria de Fomento e Parcerias na implementação e na supervisão da política de aplicação dos recursos do FMM;

IV - monitorar a liberação ou o recebimento de recursos junto aos agentes financeiros, relativos aos contratos de financiamento do FMM;

V - monitorar a execução de convênios firmados com agentes financeiros do FMM;

VI - coordenar e supervisionar a programação e a execução orçamentária, financeira e física dos recursos no âmbito do FMM;

VII - assistir técnica e administrativamente o CDFMM;

VIII - analisar e emitir parecer técnico sobre projetos a serem desenvolvidos e implementados com recursos do FMM;

IX - acompanhar a arrecadação e a aplicação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante e das demais receitas do FMM; e

X - monitorar e avaliar os projetos financiados pelo FMM.

Art. 15. Ao Departamento de Parcerias compete:

I - coordenar as atividades do Ministério no âmbito do PPI e do CPPI, relacionadas à parcerias público-privadas federais, desestatizações e demais ações pertinentes à competência da Secretaria;

II - monitorar as parcerias com a iniciativa privada para a exploração da infraestrutura e de prestação de serviços de transportes; e

III - orientar, articular e promover a compatibilização de atividades entre as secretarias do Ministério com os órgãos públicos e da sociedade civil envolvidos em parcerias com a iniciativa privada nos subsistemas de transportes”.

2.3 Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC)

DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017

Seção II - Dos órgãos específicos singulares

“Art. 16. À Secretaria Nacional de Aviação Civil compete:

I - assessorar o Ministro de Estado na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil;

II - propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil e para as ações governamentais a ela relacionadas, em articulação com a Secretaria de Política e Integração e, no que couber, com o Ministério da Defesa;

III - participar da formulação e implementação do planejamento estratégico do Ministério, relativo ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e propor prioridades dos programas de investimentos;

IV - coordenar e acompanhar os assuntos do setor de aviação civil, as infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil que necessitem de posicionamento do Governo brasileiro perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais;

V - propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do SNV, relativo ao setor aeroportuário;

VI - elaborar e propor ao Ministro de Estado a aprovação dos planos de outorgas para a exploração da infraestrutura aeroportuária, ouvida a ANAC no caso de transferência de exploração ao setor privado;

VII - propor ao Ministro de Estado:

a) a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, à manutenção e à expansão das infraestruturas aeronáutica e aeroportuária;

b) a aprovação de planos de investimentos do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil;

c) a celebração de instrumentos de cooperação técnica e administrativa envolvendo o setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil;

d) a transferência para Estados, Distrito Federal e Municípios, por meio de convênios de delegação, da exploração de aeródromos públicos;

e) a aprovação dos planos de zoneamento civil e militar dos aeródromos públicos de uso compartilhado, em conjunto com o Comando da Aeronáutica do Ministério da Defesa; e

f) a infraestrutura aeroportuária a ser atribuída à Infraero;

VIII - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes ao PPI e a outros programas e iniciativas relativos ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, em articulação com a Secretaria de Fomento e Parcerias;

IX - monitorar as parcerias com a iniciativa privada relativas ao setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, e articular com órgãos públicos e sociedade civil envolvidos;

X - monitorar e avaliar a execução física, orçamentária e financeira das ações em andamento nas entidades vinculadas e inseridas nos programas do setor aeroviário;

XI- acompanhar a implementação, propor a atualização e promover a integração da política nacional de aviação civil, com as diversas esferas de Governo e com a sociedade civil;

XII - administrar os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC e os recursos dos demais fundos e programas de desenvolvimento da infraestrutura de aviação civil;

XIII- assessorar e subsidiar tecnicamente o Ministro de Estado em sua participação no CONAC;

XIV - desempenhar as atividades de Secretaria-Executiva do CONAC e acompanhar e avaliar os projetos, as ações e o cumprimento das deliberações adotadas no âmbito do CONAC;

XV - coordenar as atividades da Comissão de que trata o art. 4º do Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000; e

XVI - desempenhar as atividades de Secretaria-Executiva da CONAERO e acompanhar a implementação dos parâmetros e das metas de desempenho dos aeroportos definidos pela Comissão.

Parágrafo único. As competências atribuídas no caput compreendem:

I - elaborar estudos e projeções relativos aos assuntos do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, considerando a logística do transporte aéreo e do transporte intermodal e multimodal, ao longo de eixos e fluxos de produção, em articulação com os demais órgãos e entidades governamentais competentes;

II - executar direta ou indiretamente ações e programas de construção, ampliação, reforma e modernização da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil;

III - planejar, coordenar, orientar e acompanhar a execução de atividades relativas aos processos de contratação e execução de obras, bens e serviços de engenharia e de operação nos aeroportos regionais;

IV - propor, coordenar e acompanhar as políticas e diretrizes para o desenvolvimento da capacitação profissional do pessoal da aviação civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa;

V - coordenar, em conjunto com os órgãos e as entidades do setor, a formulação de diretrizes para a segurança operacional, a facilitação do transporte aéreo e a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita;

VI - supervisionar o controle patrimonial dos imóveis da União afetados à infraestrutura aeroportuária civil, exceto aqueles relacionados às atividades de controle do espaço aéreo; e

VII - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nos requerimentos de anuência prévia para concessão dos aeródromos civis públicos delegados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de que trata o Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011.”

2.4 Secretaria Nacional de Portos (SNP)

DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017

Seção II - Dos órgãos específicos singulares

“Art. 22. À Secretaria Nacional de Portos compete:

I - assessorar o Ministro de Estado na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades vinculadas do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;

II - propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes, do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres, em articulação com a Secretaria de Política e Integração;

III - participar da formulação e implementação do planejamento estratégico do Ministério, relativo ao setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres, propondo prioridades dos programas de investimentos;

IV - coordenar e acompanhar os assuntos do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres, que necessitem de posicionamento do Governo brasileiro perante organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais;

V - propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do SNV, relativo ao setor portuário;

VI - elaborar e propor ao Ministro de Estado a aprovação dos planos de outorgas para exploração da infraestrutura e de prestação de serviços do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;

VII - propor ao Ministro de Estado:

a) a declaração de utilidade pública para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura do setor portuário;

b) a aprovação de planos de investimentos do setor portuário;

c) a celebração de instrumentos de cooperação técnica e administrativa de atividades portuárias;

d) a transferência para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, por meio de convênios de delegação, da exploração do setor portuário; e

e) a aprovação dos planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres;

VIII - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes ao PPI e a outros programas e iniciativas relativas ao setor portuário, em articulação com a Secretaria de Fomento e Parcerias;

IX - monitorar as parcerias com a iniciativa privada relativas ao setor portuário, e articular com órgãos públicos e sociedade civil envolvidos;

X - monitorar e avaliar a execução física, orçamentária e financeira das ações em andamento nas entidades vinculadas e inseridas nos programas do setor portuário;

XI - assessorar e subsidiar tecnicamente o Ministro de Estado em sua participação na CONAPORTOS; e

XII - desempenhar as atividades de Secretaria-Executiva do CONAPORTOS e acompanhar e avaliar os projetos, as ações e o cumprimento das deliberações adotadas pela Comissão.

Parágrafo único. As competências atribuídas no caput compreendem:

I - propor ao Ministro de Estado a celebração de contratos de concessão, arrendamento e autorização de instalações portuárias;

II - propor ao Ministro de Estado a celebração de contratos para o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;

III - executar direta ou indiretamente ações e programas de construção, ampliação, reforma e modernização da infraestrutura portuária; e

IV - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nos requerimentos de anuência prévia para concessão de infraestrutura portuária delegada aos Estados, ao Distrito Federal e ao Município.”

2.5 Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário (SNTTA)

DECRETO Nº 9.000, DE 8 DE MARÇO DE 2017

Seção II - Dos órgãos específicos singulares

“Art. 28. À Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário compete:

I - assessorar o Ministro de Estado na coordenação e supervisão dos órgãos e entidades vinculadas do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

II - propor, implementar e monitorar a política nacional de transportes, no que tange ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, em articulação com a Secretaria de Política e Integração;

III - participar da formulação e implementação do planejamento estratégico do Ministério, relativo ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, propondo prioridades nos programas de investimentos;

IV - coordenar e acompanhar os assuntos do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário que necessitem de posicionamento do Governo federal perante os organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados, respeitadas as competências legais dos demais órgãos e entidades governamentais;

V - propor atualizações e orientar a implementação de planos, programas e ações destinadas ao desenvolvimento do SNV, relativo ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VI - estabelecer as diretrizes para a elaboração de planos de outorga e de propostas tarifárias, no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VII - avaliar e propor ao Ministro de Estado a aprovação dos planos de outorgas e dos instrumentos de delegação de infraestrutura do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VIII - propor ao Ministro de Estado:

a) a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

b) a aprovação de planos de investimentos no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

c) a celebração de instrumentos de cooperação técnica e administrativa do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário; e

d) a transferência para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, por meio de convênios de delegação, da exploração do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

IX - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nas matérias pertinentes ao PPI e a outros programas e iniciativas relativos ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, em articulação com a Secretaria de Fomento e Parcerias;

X - monitorar as parcerias com a iniciativa privada relativas ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, e articular com órgãos públicos e sociedade civil envolvidos;

XI - monitorar e avaliar a execução física, orçamentária e financeira das ações em andamento nas entidades vinculadas e inseridas nos programas do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

XII - implementar e supervisionar a política e aplicação dos recursos de fundos atribuídos à Secretaria; e

XIII - assistir tecnicamente o Ministro de Estado no desempenho das competências relacionadas à Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, de que trata a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.

§ 1º As competências atribuídas no caput compreendem:

I - coordenar e supervisionar as atividades inerentes à concessão, à autorização e à permissão de exploração da infraestrutura e de prestação de serviços no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

II - promover o desenvolvimento da infraestrutura de dados geográficos e geoinformações do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário; e

III - assistir tecnicamente o Ministro de Estado nos requerimentos de anuência prévia para concessão de infraestrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária delegada aos Estados, Distrito Federal e Municípios.

§ 2º Fica excluída da competência atribuída à Secretaria Nacional de Transportes Terrestre e Aquaviário o setor de portos, instalações portuárias e respectivos acessos aquaviários.

Art. 29. Ao Departamento de Outorgas de Transportes Terrestre e Aquaviário compete:

I - promover estudos técnicos e econômicos sobre outorgas no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

II - auxiliar na prospecção de fontes de recursos para o incentivo do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário e buscar novas oportunidades de outorga;

III - elaborar e supervisionar a política de outorgas do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

IV - analisar e subsidiar a aprovação dos planos de outorgas desenvolvidos pela ANTT e pela ANTAQ;

V - acompanhar e supervisionar a gestão dos instrumentos de outorga de exploração e de prestação de serviços no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VI - analisar e monitorar os instrumentos de delegação encaminhados pelos Estados no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VII - analisar e monitorar projetos de concessão, permissão e autorização no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VIII - analisar e monitorar as atividades de parcerias com a iniciativa privada, no setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

IX - acompanhar e assistir tecnicamente o Ministério nas matérias do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário relativas ao PPI, em articulação com a Secretaria de Fomento e Parcerias; e

X - analisar os requerimentos de anuência prévia para concessão de rodovias, ferrovias e aquavias delegadas aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

Art. 30. Ao Departamento de Planejamento de Transportes Terrestre e Aquaviário compete:

I - subsidiar a formulação e monitorar a implementação da política nacional de transportes, voltada para infraestrutura do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, em articulação com a Secretaria de Política e Integração;

II - promover e coordenar a análise de cenários para o planejamento de médio e longo prazo com relação à execução da infraestrutura viária, do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

III - estabelecer critérios e propor prioridades de investimentos na infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

IV - propor a atualização do SNV, relativo ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

V - assessorar o Ministério nas questões internacionais afins e correlatas com infraestrutura do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VI - promover a disseminação da documentação técnica sobre política e planejamento da infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, em articulação com a Secretaria de Política e Integração;

VII - estabelecer procedimentos para o desempenho das competências relacionadas à CIDE, de que trata a Lei nº 10.336, de 2001;

VIII - subsidiar a implementação e supervisão da política de aplicação dos recursos de fundos atribuídos à Secretaria;

IX - propor acordos e parcerias com instituições de pesquisa na área de planejamento e gestão da infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

X - propor e coordenar acordos de cooperação técnica com órgãos e entidades da administração pública federal, estadual, distrital e municipal, para permuta de informações, racionalização de atividades e harmonização das políticas setoriais, relativas ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

XI - planejar ações de capacitação dos gestores do setor de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário; e

XII - promover a gestão dos riscos associados ao planejamento da execução das obras de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Art. 31. Ao Departamento de Gestão da Informação de Transportes Terrestre e Aquaviário compete:

I - produzir, manter, atualizar e disponibilizar dados e informações técnicas de rodovias, ferrovias e aquavias;

II - manter atualizada a base de dados dos sistemas de informações geográficas, técnicas, estatísticas e gerenciais visando ao planejamento e à gestão da infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário em articulação com a Secretaria de Política e Integração;

III - incorporar novas tecnologias ao planejamento e à gestão da informação de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

IV - subsidiar a atualização da base de dados georreferenciada do SNV, relativo ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

V - planejar e implementar a estratégia de aprimoramento de disponibilidade, qualidade e integração das informações em transportes do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, em articulação com a Secretaria de Política e Integração;

VI - manter sistemas informatizados de monitoramento, propor e supervisionar a criação de bancos de dados sobre o desempenho das atividades do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário; e

VII - consolidar informações que permitam o acompanhamento dos principais empreendimentos de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Art. 32. Ao Departamento de Programas de Transportes Terrestre e Aquaviário compete:

I - subsidiar a elaboração da proposição orçamentária e do plano plurianual de investimentos para os programas de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

II - monitorar os principais empreendimentos de infraestrutura do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

III - desenvolver e coordenar atividades para a análise da execução e do desempenho dos empreendimentos e das atividades relacionadas aos programas de investimento do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

IV - subsidiar a elaboração da proposição da carteira de projetos e planos de investimentos para o setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

V - subsidiar a elaboração de programas voltados à logística de transportes com impacto no setor de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, em consonância com os demais programas de governo; e

VI - avaliar e propor condições para os convênios de delegação entre o Ministério e outros entes federativos ou empresas estatais, inclusive para fins de parcerias com o setor privado, visando a descentralização dos programas de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário.

Art. 33. Ao Departamento de Gestão Ambiental e Desapropriação compete:

I - planejar, coordenar, acompanhar e supervisionar as atividades socioambientais, em especial de licenciamento, de desapropriação e de reassentamento no âmbito do setor de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

II - propor e coordenar diretrizes e ações para promover a gestão ambiental inerente à infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, incluindo o licenciamento ambiental das ações;

III - promover estudos e ações voltadas à gestão, licenciamento ambiental e sustentabilidade;

IV - propor padrões, normas e especificações técnicas para os programas socioambientais referentes aos empreendimentos do setor de infraestrutura de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

V - monitorar e acompanhar os convênios destinados à política socioambiental pertinente ao setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário;

VI - promover a articulação intrasetorial necessária à harmonização e equacionamento de questões socioambientais relativas aos empreendimentos rodoviários, ferroviários e aquaviários;

VII - analisar e acompanhar projetos de lei e atos regulamentares sobre questões ambientais;

VIII - monitorar a implementação das diretrizes socioambientais do Ministério nas áreas rodoviária, ferroviária e aquaviária;

IX - promover a capacitação de equipe técnica quanto aos assuntos relativos à inserção da sustentabilidade ambiental nas áreas rodoviária, ferroviária e aquaviária; e

X - analisar os processos de declaração de utilidade pública dos bens necessários à construção, manutenção e expansão da infraestrutura do setor de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário”.

2.6 Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL)

LEI Nº 12.743, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2012.

“Art. 5º Compete à EPL:

I - elaborar estudos de viabilidade técnica, jurídica, ambiental e econômico-financeira necessários ao desenvolvimento de projetos de logística e transportes;

III - planejar, exercer e promover as atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes, celebrando e gerindo acordos, contratos e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho dessa atividade;

IV - participar das atividades relacionadas ao setor de transportes, nas fases de projeto, fabricação, implantação e operação, visando a garantir a absorção e a transferência de tecnologia;

V - promover a capacitação e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, e sociedades nacionais, inclusive de tecnologia industrial básica, relacionadas ao setor de transportes;

VI - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes;

VII - planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas e desenvolvidas no âmbito do setor de transportes em outros segmentos da economia;

VIII - obter licença ambiental necessária aos empreendimentos na área de infraestrutura de transportes;

IX - desenvolver estudos de impacto social e socioambiental para os empreendimentos de transportes;

XI - promover estudos voltados a programas de apoio, modernização e capacitação da indústria nacional, objetivando maximizar a participação desta no fornecimento de bens e equipamentos necessários à expansão do setor de transportes;

XII - elaborar estudos de curto, médio e longo prazo, necessários ao desenvolvimento de planos de expansão da infraestrutura dos setores de logística e transportes;

XIII - propor planos de metas voltados à utilização racional e conservação da infra e superestrutura de transportes, podendo estabelecer parcerias de cooperação para esse fim;

XIV - coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infra e superestrutura de transporte ferroviário de alta velocidade;

XVIII - administrar os programas de operação da infraestrutura ferroviária de alta velocidade nas ferrovias outorgadas à EPL;

XIX - prestar serviços aos órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios em assuntos de sua especialidade;

XX - elaborar estudos especiais a respeito da demanda global e intermodal de transportes, por regiões, no sentido de subsidiar a incorporação desses elementos na formulação de políticas públicas voltadas à redução das desigualdades regionais, especialmente daquelas que tenham por finalidade estimular o desenvolvimento do sistema logístico nas Regiões Norte e Nordeste e em outras áreas territoriais abrangidas pela Política Nacional de Desenvolvimento Regional;

XXI - elaborar projetos básico e executivo de obras de infraestrutura de transportes; e

XXII - exercer outras atividades pertinentes ao seu objeto, conforme previsão do Estatuto social.

§ 1º Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela EPL poderão subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações de órgãos e entidades da administração pública federal, no âmbito da política de logística e transporte.

§ 2º A EPL poderá atuar de forma articulada:

III - com quaisquer órgãos e entidades públicos responsáveis por empreendimentos que possam estar associados à implantação de obras de infraestrutura de transportes, gerando sinergia.

§ 4º A EPL poderá constituir subsidiária integral, bem como participar como sócia ou acionista minoritária em outras sociedades, desde que essa constituição ou participação esteja voltada para o seu objeto social, nos termos da legislação vigente.”

2.7 Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

“Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; (Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015)

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União; (Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015)

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; (Incluído pela Lei nº 11.314, de 2006)

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; (Incluído pela Lei nº 11.314, de 2006)

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; (Incluído pela Lei nº 11.314, de 2006)

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos; (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento. (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)

§ 1º As atribuições a que se refere o caput não se aplicam aos elementos da infraestrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima. (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei no 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do caput deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.483, de 2007)."

2.8 Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

“Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

I – promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte;

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes, nos casos de concessão e permissão, os planos de outorgas, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte terrestre; (Redação dada pela Lei nº 12.996, de 2014)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, garantindo isonomia no seu acesso e uso, bem como à prestação de serviços de transporte, mantendo os itinerários outorgados e fomentando a competição;

V – editar atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos;

VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas; (Redação dada pela Lei nº 13.448, de 2017)

X – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos contratados;

XI – promover estudos sobre a logística do transporte intermodal, ao longo de eixos ou fluxos de produção;

XII – habilitar o Operador do Transporte Multimodal, em articulação com as demais Agências Reguladoras de transportes;

XIII – promover levantamentos e organizar cadastro relativos ao sistema de dutovias do Brasil e às empresas proprietárias de equipamentos e instalações de transporte dutoviário;

XIV – estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

XV – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário: (Redação dada pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no inciso VIII do art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

XVIII - dispor sobre as infrações, sanções e medidas administrativas aplicáveis aos serviços de transportes. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas. (Incluído pela Lei nº 13.448, de 2017)

Parágrafo único. No exercício de suas atribuições a ANTT poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II – participar de foros internacionais, sob a coordenação do Ministério dos Transportes.

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário: (Redação dada pela Medida Provisória nº 576, de 2012)

I – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II – administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III – publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V – regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI – articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários. (Incluído pela Lei nº 12.743, de 2012)

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; (Redação dada pela Lei nº 12.996, de 2014)

II – autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III – autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV – promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V – habilitar o transportador internacional de carga;

VI – publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infraestrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. (Incluído pela Lei nº 12.996, de 2014)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do caput, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do caput, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do caput, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados”.

2.9 Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

“Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V – celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI – reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

X – representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XII – supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

XIX – estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX – elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. (Incluído pela Lei nº 13.081, de 2015)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Incluído pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 2o A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário”.

2.10 Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

LEI Nº 11.182, DE 27 DE SETEMBRO DE 2005.

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

I – implementar, em sua esfera de atuação, a política de aviação civil;

II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

III – elaborar relatórios e emitir pareceres sobre acordos, tratados, convenções e outros atos relativos ao transporte aéreo internacional, celebrados ou a ser celebrados com outros países ou organizações internacionais;

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

V – negociar o estabelecimento de acordos e tratados sobre transporte aéreo internacional, observadas as diretrizes do CONAC;

VI – negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;

VII – regular e fiscalizar a operação de serviços aéreos prestados, no País, por empresas estrangeiras, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;

IX – regular as condições e a designação de empresa aérea brasileira para operar no exterior;

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

XII – regular e fiscalizar as medidas a serem adotadas pelas empresas prestadoras de serviços aéreos, e exploradoras de infraestrutura aeroportuária, para prevenção quanto ao uso por seus tripulantes ou pessoal técnico de manutenção e operação que tenha acesso às aeronaves, de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, que possam determinar dependência física ou psíquica, permanente ou transitória;

XIII – regular e fiscalizar a outorga de serviços aéreos;

XIV – conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos;

XV – promover a apreensão de bens e produtos aeronáuticos de uso civil, que estejam em desacordo com as especificações;

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

XVII – proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XVIII – administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;

XIX – regular as autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis, observadas as condicionantes do sistema de controle do espaço aéreo e da infraestrutura aeroportuária disponível;

XX – compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

XXII - aprovar os planos diretores dos aeroportos; (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XXIV – conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXV – estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte;

XXVI – homologar, registrar e cadastrar os aeródromos;

XXVIII - fiscalizar a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de aeródromos e aprovar sua abertura ao tráfego; (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XXIX – expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e

de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

XXXI – expedir certificados de aeronavegabilidade;

XXXII – regular, fiscalizar e autorizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil;

XXXIII – expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;

XXXIV – integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XXXVI – arrecadar, administrar e aplicar suas receitas;

XXXVII – contratar pessoal por prazo determinado, de acordo com a legislação aplicável;

XXXVIII – adquirir, administrar e alienar seus bens;

XXXIX - apresentar ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República proposta de orçamento; (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XL - elaborar e enviar o relatório anual de suas atividades à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República e, por intermédio da Presidência da República, ao Congresso Nacional; (Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011)

XLI – aprovar o seu regimento interno;

XLII - administrar os cargos efetivos, os cargos comissionados e as gratificações de que trata esta Lei; (Redação dada pela Lei nº 11.292, de 2006)

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

XLIV – deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;

XLV – deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil, inclusive os casos omissos;

XLVI – editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei;

XLVIII – firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária; e

XLIX – contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições

dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.

§ 1o A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

§ 2o A ANAC observará as prerrogativas específicas da Autoridade Aeronáutica, atribuídas ao Comandante da Aeronáutica, devendo ser previamente consultada sobre a edição de normas e procedimentos de controle do espaço aéreo que tenham repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

§ 3o Quando se tratar de aeródromo compartilhado, de aeródromo de interesse militar ou de aeródromo administrado pelo Comando da Aeronáutica, o exercício das competências previstas nos incisos XXII, XXIII, XXIV, XXVI, XXVIII e XXIX do caput deste artigo, dar-se-á em conjunto com o Comando da Aeronáutica.

§ 4o Sem prejuízo do disposto no inciso X do caput deste artigo, a execução dos serviços aéreos de aerolevante dependerá de autorização emitida pelo Ministério da Defesa.

§ 5o Sem prejuízo do disposto no inciso XI do caput deste artigo, a autorização para o transporte de explosivo e material bélico em aeronaves civis que partam ou se destinem a aeródromo brasileiro ou com sobrevoo do território nacional é de competência do Comando da Aeronáutica.

§ 6o Para os efeitos previstos nesta Lei, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro será explorado diretamente pela União, por intermédio do Comando da Aeronáutica, ou por entidade a quem ele delegar.

§ 7o As expressões infraestrutura aeronáutica e infraestrutura aeroportuária, mencionadas nesta Lei, referem-se às infraestruturas civis, não se aplicando o disposto nela às infraestruturas militares.

§ 8o O exercício das atribuições da ANAC, na esfera internacional, dar-se-á em coordenação com o Ministério das Relações Exteriores”.

2.11 Comissão Permanente de Outorgas Rodoviárias (CPOR)

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 2, DE 12 DE JUNHO DE 2017

“Art. 2º - Compete à Comissão Permanente:

I - acompanhar os processos de estruturação de projetos referentes à exploração da infraestrutura de transporte rodoviário;

II - propor, para cada projeto específico, diretrizes a serem observadas no processo de estruturação que estejam de acordo com as políticas setoriais vigentes;

III - manifestar quanto à aprovação de estudos de viabilidade para a estruturação de projetos de que trata o art. 1º desta Portaria;

IV - subsidiar decisões do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

V - acompanhar e apoiar as atividades necessárias à realização dos leilões das concessões, incluindo as etapas de preparação de audiências públicas e de publicação dos editais de licitação;

VI - gerenciar o cronograma das atividades citadas nos incisos I e V deste;

VII - exercer as atribuições estabelecidas em instrumento convocatório ou vinculado ao processo de estruturação, quando este se der no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; e

VIII - exercer as atribuições estabelecidas em convênios, acordos, ajustes e outros instrumentos congêneres.

Parágrafo único - A Comissão Permanente constituída por esta Portaria fica automaticamente designada para exercer as atividades relacionadas ao art. 9º do Decreto nº 8.428, de 2015, nos procedimentos de competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil”.

2.12 Comissão Permanente de Outorgas Ferroviárias (CPFER)

PORTARIA INTERMINISTERIAL Nº 3, DE 21 DE AGOSTO DE 2017

“Art. 2º Compete à Comissão Permanente:

I - acompanhar os processos de estruturação de projetos referentes à exploração da infraestrutura de transporte ferroviário;

II - propor, para cada projeto específico, diretrizes a serem observadas no processo de estruturação que estejam de acordo com as políticas setoriais vigentes;

III - manifestar quanto à aprovação de estudos de viabilidade para a estruturação de projetos de que trata o art. 1º desta Portaria;

IV - subsidiar decisões do Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil;

V - acompanhar e apoiar as atividades necessárias à realização dos leilões das concessões, incluindo as etapas de preparação de audiências públicas e de publicação dos editais de licitação;

VI - gerenciar o cronograma das atividades citadas nos incisos I e V deste Artigo;

VII - acompanhar as atividades estabelecidas em instrumento convocatório ou vinculado ao processo de estruturação, quando estese der no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; e

VIII - acompanhar as atividades estabelecidas em convênios, acordos, ajustes e outros instrumentos congêneres, quando este se der no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Parágrafo único. A Comissão Permanente constituída por esta Portaria fica automaticamente designada para exercer as atividades relacionadas ao art. 9º do Decreto nº 8.428, de 2015, nos procedimentos de competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.”

3. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão (MP)

DECRETO Nº 9.035, DE 20 DE ABRIL DE 2017

ANEXO I - ESTRUTURA REGIMENTAL DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

CAPÍTULO I - DA NATUREZA E COMPETÊNCIA

“Art. 1º O Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, órgão da administração pública federal direta, tem como área de competência os seguintes assuntos:

I - formulação do planejamento estratégico nacional e elaboração de subsídios para formulação de políticas públicas de longo prazo voltadas ao desenvolvimento nacional;

II - avaliação dos impactos socioeconômicos das políticas e dos programas do Governo federal e elaboração de estudos especiais para a reformulação de políticas;

III - realização de estudos e pesquisas para acompanhamento da conjuntura socioeconômica e gestão dos sistemas cartográficos e estatísticos nacionais;

IV - elaboração, acompanhamento e avaliação do plano plurianual de investimentos e dos orçamentos anuais;

V - viabilização de novas fontes de recursos para os planos de governo;

VI - formulação de diretrizes, coordenação das negociações e acompanhamento e avaliação dos financiamentos externos de projetos públicos com organismos multilaterais e agências governamentais;

VII - coordenação e gestão dos sistemas de planejamento e orçamento federal, de pessoal civil, de organização e modernização administrativa, de administração de recursos da informação e informática e de serviços gerais;

VIII - formulação de diretrizes, coordenação e definição de critérios de governança corporativa das empresas estatais federais; e

IX - administração patrimonial”.

4. Ministério da Fazenda (MF)

DECRETO Nº 9.003, DE 13 DE MARÇO DE 2017

“Art. 1º O Ministério da Fazenda, órgão da administração pública federal direta, tem como área de competência os seguintes assuntos:

I - moeda, crédito, instituições financeiras, capitalização, poupança popular, seguros privados e previdência privada aberta;

II - política, administração, fiscalização e arrecadação tributária e aduaneira;

III - administração financeira e contabilidade públicas;

IV - administração das dívidas públicas interna e externa;

V - negociações econômicas e financeiras com governos, organismos multilaterais e agências governamentais;

VI - preços em geral e tarifas públicas e administradas;

VII - fiscalização e controle do comércio exterior;

VIII - realização de estudos e pesquisas para acompanhamento da conjuntura econômica;

IX - autorização, ressalvadas as competências do Conselho Monetário Nacional:

a) da distribuição gratuita de prêmios a título de propaganda quando efetuada mediante sorteio, vale-brinde, concurso ou operação assemelhada;

b) das operações de consórcio, fundo mútuo e outras formas associativas assemelhadas que objetivem a aquisição de bens de qualquer natureza;

c) da venda ou da promessa de venda de mercadorias a varejo, mediante oferta pública e com recebimento antecipado, parcial ou total, do preço;

d) da venda ou da promessa de venda de direitos, inclusive cotas de propriedade de entidades civis, como hospital, motel, clube, hotel, centro de recreação ou alojamento e organização de serviços de qualquer natureza, com ou sem rateio de despesas de manutenção, mediante oferta pública e com pagamento antecipado do preço;

e) da venda ou da promessa de venda de terrenos loteados a prestações mediante sorteio; e

f) da exploração de loterias, incluídos os sweepstakes e outras modalidades de loterias realizadas por entidades promotoras de corridas de cavalos;

X - previdência; e

XI - previdência complementar”.

4.1 Secretaria do Tesouro Nacional (STN)

DECRETO Nº 92.452, DE 10 DE MARÇO DE 1986.

“Art. 2º - Além das atribuições mencionadas no artigo anterior, caberá à Secretaria do Tesouro Nacional (STN):

I - controlar as operações:

a) realizadas por conta e ordem do Tesouro Nacional; e

b) nas quais o Tesouro Nacional figure como mutuário ou financiador;

II - controlar as responsabilidades assumidas pelo Tesouro Nacional, em decorrência de contratos de empréstimos e financiamentos, para assegurar o pagamento dos compromissos nas datas de vencimento;

III - autorizar os pagamentos necessários à satisfação de compromissos financeiros garantidos pelo Tesouro Nacional e não honrados pelos devedores;

IV - adotar as medidas legais tendentes à regularização e recuperação dos recursos despendidos pelo Tesouro Nacional, no caso do item anterior;

V - controlar os valores mobiliários representativos de participação societária da União em empresas públicas, sociedades de economia mista e quaisquer outras entidades, bem como os respectivos rendimentos e os direitos inerentes a esses valores;

VI - compatibilizar, com os objetivos da execução financeira e orçamentária da União:

a) a contratação de operações de crédito externo, previamente à concessão de credenciamento pelo Banco Central do Brasil (Decreto nº 84.128/79, artigo 7º, §§ 1º e 2º); e

b) a contratação ou renovação de operações de crédito interno, inclusive operações de arrendamento mercantil (Decreto nº 84.128/79, artigo 4º, V, e 8º).

VII - efetuar o registro de todas as operações referidas no item VI, letra b;

VIII - assessorar o Presidente do Conselho Monetário Nacional no controle da execução dos programas de recursos e aplicações das instituições financeiras públicas federais, aprovados pelo referido Conselho, sem prejuízo da competência de outros órgãos;

IX - conferir tratamento financeiro específico a projetos ou atividades contemplados no Orçamento Geral da União, vedado o redirecionamento dos recursos que lhes forem destinados;

X - planejar, organizar, supervisionar e controlar a realização do pagamento do pessoal civil dos órgãos e entidades federais que recebem transferências à conta do Tesouro Nacional, exclusive as empresas públicas e sociedades de economia mista, dos inativos e pensionistas do Tesouro Nacional, como a remuneração de consultores técnicos e especialistas, ainda que sujeitos a regime especial de trabalho; (Redação dada pelo Decreto nº 93.214, de 1986) (Vide Decreto nº 93.214, de 1986)

XI - realizar as auditorias especiais que lhe forem determinadas pelo Presidente da República”.

5. Tribunal de Contas da União (TCU)

CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

“Art. 71. O controle externo, a cargo do Congresso Nacional, será exercido com o auxílio do Tribunal de Contas da União, ao qual compete:

I - apreciar as contas prestadas anualmente pelo Presidente da República, mediante parecer prévio que deverá ser elaborado em sessenta dias a contar de seu recebimento;

II - julgar as contas dos administradores e demais responsáveis por dinheiros, bens e valores públicos da administração direta e indireta, incluídas as fundações e sociedades instituídas e mantidas pelo Poder Público federal, e as contas daqueles que derem causa a perda, extravio ou outra irregularidade de que resulte prejuízo ao erário público;

III - apreciar, para fins de registro, a legalidade dos atos de admissão de pessoal, a qualquer título, na administração direta e indireta, incluídas as fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, excetuadas as nomeações para cargo de provimento em comissão, bem como a das concessões de aposentadorias, reformas e pensões, ressalvadas as melhorias posteriores que não alterem o fundamento legal do ato concessório;

IV - realizar, por iniciativa própria, da Câmara dos Deputados, do Senado Federal, de Comissão técnica ou de inquérito, inspeções e auditorias de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial, nas unidades administrativas dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, e demais entidades referidas no inciso II;

V - fiscalizar as contas nacionais das empresas supranacionais de cujo capital social a União participe, de forma direta ou indireta, nos termos do tratado constitutivo;

VI - fiscalizar a aplicação de quaisquer recursos repassados pela União mediante convênio, acordo, ajuste ou outros instrumentos congêneres, a Estado, ao Distrito Federal ou a Município;

VII - prestar as informações solicitadas pelo Congresso Nacional, por qualquer de suas Casas, ou por qualquer das respectivas Comissões, sobre a fiscalização contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial e sobre resultados de auditorias e inspeções realizadas;

VIII - aplicar aos responsáveis, em caso de ilegalidade de despesa ou irregularidade de contas, as sanções previstas em lei, que estabelecerá, entre outras cominações, multa proporcional ao dano causado ao erário;

IX - assinar prazo para que o órgão ou entidade adote as providências necessárias ao exato cumprimento da lei, se verificada ilegalidade;

X - sustar, se não atendido, a execução do ato impugnado, comunicando a decisão à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal;

XI - representar ao Poder competente sobre irregularidades ou abusos apurados.

§ 1º No caso de contrato, o ato de sustação será adotado diretamente pelo Congresso Nacional, que solicitará, de imediato, ao Poder Executivo as medidas cabíveis.

§ 2º Se o Congresso Nacional ou o Poder Executivo, no prazo de noventa dias, não efetivar as medidas previstas no parágrafo anterior, o Tribunal decidirá a respeito.

§ 3º As decisões do Tribunal de que resulte imputação de débito ou multa terão eficácia de título executivo.

§ 4º O Tribunal encaminhará ao Congresso Nacional, trimestral e anualmente, relatório de suas atividades.”

Anexo II - Lei e atribuições das competências da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos de Portugal (UTAP)

2702

Diário da República, 1.ª série—N.º 100—23 de maio de 2012

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Secretaria-Geral

Declaração de Retificação n.º 25/2012

Nos termos das disposições conjugadas na alínea *r*) do n.º 2 do artigo 2.º e no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 4/2012, de 16 de janeiro, declara-se que a Portaria n.º 119/2012, de 30 de abril, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 84, de 30 de abril de 2012, saiu com a seguinte inexactidão, que mediante declaração da entidade emitente assim se retifica:

No emissor, onde se lê:

«MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, DO MAR, DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO»

deve ler-se:

«MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO»

Secretaria-Geral, 18 de maio de 2012. — O Secretário-Geral, *José Maria Belo de Sousa Rego*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Decreto-Lei n.º 111/2012

de 23 de maio

O Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, constituiu a primeira iniciativa legislativa, de carácter transversal, especificamente dirigida às parcerias público-privadas (PPP), procurando potenciar o aproveitamento, pelo setor público, da capacidade de gestão do setor privado, melhorar a qualidade dos serviços públicos prestados e gerar economias na utilização dos recursos públicos.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de julho, veio introduzir diversas alterações ao regime então vigente, designadamente ao nível da preparação de processos de parceria e da execução dos respetivos contratos, com vista a um pretendido, mas não demonstrado, reforço da tutela do interesse financeiro público.

Mais recentemente, por força da aprovação do Código dos Contratos Públicos, o regime aplicável às PPP registou novos desenvolvimentos. Contudo, este Código não disciplinou todas as matérias relativas às PPP, em particular no que diz respeito aos procedimentos internos a observar pelo setor público, quer na fase da preparação e desenvolvimento dos projetos, quer na fase de execução e acompanhamento dos contratos. Adicionalmente, a aprovação do Código veio suscitar dúvidas quanto à vigência de algumas disposições do referido Decreto-Lei n.º 86/2003.

Entretanto, a experiência adquirida recomenda vivamente que se proceda a uma modificação significativa do regime jurídico aplicável às PPP, designadamente no que diz respeito ao seu âmbito de aplicação, à organização interna do setor público, a um melhor acompanhamento, por parte do Ministério das Finanças, do desenvolvimento dos projetos e, em particular, dos contratos de PPP já celebrados, assim como à transparência, designadamente através da publicitação de documentos relacionados com esta modalidade de contratação.

Atualmente no setor público não existe uma unidade orgânica que tenha como principal missão participar na pre-

paração, desenvolvimento, execução e, especialmente, no acompanhamento global de processos de PPP, prestando, nesse âmbito, ao Governo e a outras entidades públicas, o necessário apoio técnico especializado.

Com efeito, essas tarefas têm sido confiadas, de forma dispersa, a várias entidades do setor público, com excessiva pluralidade de intervenientes em representação de cada uma das entidades públicas envolvidas, o que tem determinado a inexistência de uma gestão pública coordenada e, bem assim, a incapacidade do setor público de acumular experiência, com a consequente necessidade de recurso recorrente a consultadoria externa, fatores que têm contribuído, de forma determinante, para o agravamento dos encargos a suportar pelo setor público com as PPP.

A necessidade de aperfeiçoar e otimizar os meios técnicos e humanos ao dispor do setor público no apoio a esta modalidade complexa de contratação justifica, à semelhança do que se verifica em vários países da União Europeia e do resto do mundo, que se concentre numa única unidade um conjunto assinalável de responsabilidades e competências, eliminando-se, assim, a dispersão de múltiplas tarefas por diferentes entidades públicas.

A unidade agora criada, designada Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, que tem a natureza de entidade administrativa dotada de autonomia administrativa, na dependência direta do membro do Governo responsável pela área das finanças, assume responsabilidades no âmbito da preparação, desenvolvimento, execução e acompanhamento global dos processos de PPP e assegura um apoio técnico especializado ao Governo, e em especial ao Ministério das Finanças, em matérias de natureza económico-financeira.

Simultaneamente, reconhece-se à Unidade Técnica a possibilidade de, na área das parcerias, prestar apoio técnico a entidades públicas na gestão de contratos, assumir a qualidade de gestora de contratos e promover ações de formação, bem como de prestar apoio técnico no desenvolvimento, contratação e acompanhamento de grandes projetos de infraestruturas não enquadráveis na definição legal de PPP.

Ao criar-se a Unidade Técnica, houve necessidade de, para efeito do cabal cumprimento das suas atribuições, ajustar alguns aspetos do regime legal aplicável às PPP, designadamente em matéria procedimental, de modo a contemplar a forma e o âmbito de intervenção desta nova entidade.

O desenvolvimento e o acompanhamento de processos de parcerias passam, assim, a ser assegurados pela Unidade Técnica, em estreita colaboração com os ministérios setoriais e com as entidades públicas contratantes envolvidas, permitindo colher os seus indispensáveis contributos, que serão conjugados com as valências disponibilizadas pelos elementos que integram, com carácter permanente, os quadros da Unidade Técnica.

Com a revisão profunda operada pelo presente diploma ao regime jurídico constante do ora revogado Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, precede-se ainda ao alargamento do seu âmbito de aplicação. Com efeito, as empresas públicas e as entidades por estas constituídas passam a considerar-se parceiros públicos na economia do diploma, sem prejuízo de se estatuir um regime especial para as empresas públicas com natureza comercial ou industrial que lancem parcerias sem apoios, diretos ou indiretos, do Estado e cujos custos daí decorrentes não sejam suscetíveis de afetar, direta ou indiretamente, a dívida pública.

No que diz respeito a decisões suscetíveis de gerar encargos, o novo diploma atribui uma assinalável relevância à sua comportabilidade orçamental, quer na vertente de lançamento de novas parcerias, quer na vertente de eventuais determinações unilaterais proferidas pelos parceiros públicos.

Deste modo, para além de se passar a exigir uma análise de comportabilidade orçamental e a realização de análises de sensibilidade, com vista à verificação da sustentabilidade de cada parceria face a variações de procura e a alterações macroeconómicas, contempla-se ainda uma análise custo-benefício e a elaboração de uma matriz de partilha de riscos, com uma clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros, sempre que se prepare um novo projeto de parceria.

Entre as diversas inovações introduzidas por este novo regime, destaca-se ainda a adoção de medidas que visam o propósito de tornar mais transparentes os processos relativos a PPP, o que será concretizado, designadamente, mediante a publicitação obrigatória de vários documentos com aquelas relacionados.

Finalmente, importa salientar que a revisão do regime legal aplicável às PPP dá corpo aos objetivos e medidas previstas no Programa de Assistência Financeira acordado com a União Europeia, o Fundo Monetário Internacional e o Banco Central Europeu, mais concretamente no que respeita à obrigação do Estado Português de introduzir no ordenamento jurídico um quadro legal e institucional reforçado, no âmbito do Ministério das Finanças, que permita um efetivo e rigoroso controlo dos encargos, bem como dos riscos, associados às PPP.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma tem por objeto:

a) A definição de normas gerais aplicáveis à intervenção do Estado na definição, conceção, preparação, lançamento, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global das parcerias público-privadas;

b) A criação da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, adiante abreviadamente designada por Unidade Técnica.

Artigo 2.º

Definição e âmbito de aplicação

1 — Para os efeitos do presente diploma, entende-se por parceria público-privada, adiante abreviadamente designada por parceria, o contrato ou a união de contratos por via dos quais entidades privadas, designadas por parceiros privados, se obrigam, de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar, mediante contrapartida, o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva, em que a responsabilidade pelo investimento, financiamento, exploração, e riscos associados, incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado.

2 — São parceiros públicos:

- a*) O Estado;
- b*) As entidades públicas estatais;
- c*) Os fundos e serviços autónomos;
- d*) As empresas públicas;
- e*) Outras entidades constituídas pelas entidades a que se referem as alíneas anteriores com vista à satisfação de necessidades de interesse geral.

3 — O presente diploma é igualmente aplicável a todas as parcerias em que o equivalente ao parceiro não público seja uma empresa pública, uma cooperativa ou uma instituição privada sem fins lucrativos.

4 — Constituem, entre outros, instrumentos de regulação jurídica das relações de colaboração entre entes públicos e entes privados:

- a*) O contrato de concessão ou de subconcessão de obras públicas;
- b*) O contrato de concessão ou de subconcessão de serviço público;
- c*) O contrato de fornecimento contínuo;
- d*) O contrato de prestação de serviços;
- e*) O contrato de gestão;
- f*) O contrato de colaboração, quando estiver em causa a utilização de um estabelecimento ou uma infraestrutura já existentes, pertencentes a outras entidades que não o parceiro público.

5 — Excluem-se do âmbito de aplicação do presente diploma:

- a*) As parcerias que envolvam, cumulativamente, em termos previsionais, para a duração de toda a parceria, um encargo bruto para o setor público inferior a 10 milhões de euros e um investimento inferior a 25 milhões de euros, a valores atualizados para o momento anterior à decisão de lançamento da parceria, de acordo com as taxas de atualização fixadas pelo membro do Governo responsável pela área das finanças para efeitos de avaliação deste tipo de projetos;
- b*) As concessões de sistemas multimunicipais de abastecimento de água para consumo humano, de saneamento de águas residuais e de gestão de resíduos sólidos urbanos previstas no Decreto-Lei n.º 379/93, de 5 de novembro, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 195/2009, de 20 de agosto;
- c*) As concessões atribuídas pelo Estado, através de diploma legal, a entidades de natureza pública ou de capitais exclusivamente públicos, sem prejuízo de as parcerias desenvolvidas por qualquer uma destas entidades se encontrarem sujeitas ao regime previsto no presente diploma.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, os custos de manutenção, de conservação, de reparação e de substituição de bens afetos à parceria são considerados investimento.

7 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2 a 4 do presente artigo e do regime previsto no Código dos Contratos Públicos, o lançamento e a contratação de parceria abrangida pelo disposto no n.º 5 deve observar o regime previsto nos artigos 4.º, 5.º, 6.º e 7.º do presente diploma.

Artigo 3.º

Prevalência

O disposto no presente diploma prevalece sobre quaisquer outras normas, gerais ou especiais, relativas a parcerias, tal como definidas no artigo anterior.

Artigo 4.º

Fins

1 — Constituem finalidades essenciais das parcerias a economia e o acréscimo de eficiência na afetação de recursos públicos face a outros modelos de contratação, bem como a melhoria qualitativa e quantitativa do serviço, induzida por formas de controlo eficazes que permitam a sua avaliação permanente por parte do parceiro público e dos potenciais utentes.

2 — As finalidades a que se refere o número anterior devem orientar a interpretação e aplicação das normas e princípios constantes do presente diploma.

Artigo 5.º

Repartição de responsabilidades

No âmbito das parcerias, incumbe:

a) Ao parceiro público, o acompanhamento, a avaliação e o controlo da execução do objeto da parceria, de forma a garantir que são alcançados os fins de interesse público subjacentes;

b) Ao parceiro privado, o exercício e a gestão da atividade contratada, de acordo com os termos contratados, bem como o financiamento, no todo ou em parte.

Artigo 6.º

Pressupostos

1 — O lançamento e a adjudicação do contrato de parceria pressupõem:

a) A configuração de um modelo de parceria que apresente para o setor público benefícios relativamente a formas alternativas de alcançar os mesmos fins, avaliadas nos termos previstos no n.º 2 do artigo 19.º da lei de enquadramento orçamental e que, simultaneamente, apresente para os parceiros privados uma expectativa de obtenção de remuneração adequada aos montantes investidos e ao tipo e grau de riscos em que incorrem;

b) O estudo dos impactos orçamentais previsíveis, em termos de receita e de despesa, e sua comportabilidade, bem como as respetivas análises de sensibilidade, quer em termos de procura, quer de evolução macroeconómica;

c) O cumprimento, quando for o caso, das normas relativas à programação financeira plurianual constantes da lei de enquadramento orçamental;

d) A prévia adequação às normas legais e demais instrumentos normativos;

e) A obtenção das autorizações, licenças e pareceres administrativos exigidos, tais como os de natureza ambiental e urbanísticos, dos quais dependa o desenvolvimento do projeto, de modo a permitir que todo o risco da execução seja ou possa ser adequadamente transferido para o parceiro privado;

f) A clara enunciação dos objetivos da parceria para o setor público, especificando os resultados pretendidos e as vantagens daí decorrentes, numa perspetiva de análise custo-benefício;

g) A clara enunciação dos resultados que se pretendem do parceiro privado;

h) A adequação do prazo de vigência da parceria às circunstâncias e características específicas de cada projeto, tendo, designadamente, em consideração o período de reembolso do financiamento, o escalonamento dos paga-

mentos pelo parceiro público e a vida útil das respetivas infraestruturas;

i) A conceção de modelos de parcerias e de estruturas contratuais que evitem ou minimizem, na medida do possível e mediante fundamentação adequada, a probabilidade da verificação de modificações unilaterais dos contratos, determinadas pelo parceiro público, ou por quaisquer outros factos ou circunstâncias geradores ou potenciadores da obrigação de reposição do equilíbrio financeiro, designadamente a indefinição das prestações contratuais, a imprevisibilidade da matéria, a extensão ou incerteza quanto à duração do compromisso, bem como a assunção de termos e condições de reposição desse equilíbrio ou outros regimes indemnizatórios que sejam injustificados ou inadequados em face do perfil de risco efetivo da parceria assumido por cada uma das partes;

j) A conceção de modelos de parcerias e de estruturas contratuais que garantam, designadamente, que o esforço financeiro do parceiro público se encontra repartido de forma adequada à comportabilidade orçamental e que permitam garantir a manutenção do interesse do parceiro privado, em qualquer dos casos, durante todo o período de vida da parceria;

k) A adoção, na fase prévia à contratação, das diligências e a consagração das exigências que se revelem adequadas à obtenção de um resultado negocial economicamente competitivo;

l) A identificação discriminada e detalhada dos riscos a assumir por cada um dos parceiros;

m) Uma adequada atribuição de responsabilidades e partilha de riscos entre os parceiros públicos e privados;

n) A identificação das situações suscetíveis de, durante a vigência do contrato, gerarem uma partilha de benefícios entre as partes e ou atribuírem ao parceiro público a totalidade dos respetivos benefícios;

o) A identificação da entidade pública que tem a responsabilidade de suportar os encargos decorrentes de pagamentos a realizar ao parceiro privado, quando se preveja que os mesmos venham a ter lugar, bem como a identificação fundamentada da origem dos respetivos fundos;

p) A identificação da entidade pública responsável pela gestão do contrato, sem prejuízo do regime previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 36.º

2 — Os estudos económico-financeiros de suporte ao lançamento da parceria, bem como os critérios de avaliação das propostas a apresentar pelos concorrentes, utilizam os parâmetros macroeconómicos relevantes definidos por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças, o qual determina, designadamente, os aspetos gerais e específicos a considerar na fixação da taxa de desconto a adotar, para efeitos das respetivas atualizações financeiras.

3 — A verificação da conformidade do projeto de parceria com os pressupostos referidos no n.º 1 deve, fundamentadamente, ser realizada com o maior grau de concretização possível.

4 — No que respeita, em especial, à declaração de impacto ambiental, quando exigível segundo a lei aplicável, deve a mesma ser obtida previamente ao lançamento da parceria.

5 — Nos casos a que se refere o número anterior, os prazos de caducidade previstos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, são alargados para três anos.

6 — O estudo e a preparação da parceria devem ter em consideração a conveniência de averiguação prévia do posicionamento do setor privado relativamente ao tipo de parceria em estudo, tendo em vista, designadamente, a identificação de potenciais interessados e a análise das condições de mercado existentes, procedendo, quando aplicável, à atualização do estudo estratégico a que se refere a alínea *b*) do n.º 2 do artigo 12.º

7 — Nos casos em que sejam apresentadas propostas com variantes assentes em pressupostos diferentes daqueles que serviram de base à declaração de impacte ambiental, os riscos inerentes a essas variantes correm exclusivamente por conta do parceiro privado.

Artigo 7.º

Partilha de riscos

1 — A partilha de riscos entre os parceiros públicos e privados deve estar claramente identificada contratualmente e obedece às seguintes regras:

a) Os diferentes riscos inerentes à parceria devem ser repartidos entre as partes de acordo com a respetiva capacidade de gerir esses mesmos riscos;

b) O estabelecimento da parceria deve implicar uma significativa e efetiva transferência de risco para o setor privado;

c) A criação de riscos que não tenham adequada e fundamentada justificação na redução significativa de outros riscos já existentes deve ser evitada;

d) O risco de insustentabilidade financeira da parceria, por causa não imputável a incumprimento ou modificação unilateral do contrato pelo parceiro público, ou a situação de força maior, deve ser, tanto quanto possível, transferido para o parceiro privado.

2 — Os contratos devem incluir um anexo com a matriz de riscos, em formato de tabela ou outro de natureza semelhante, donde conste uma descrição sumária daqueles, que permita a clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros.

Artigo 8.º

Programas setoriais de parcerias

De acordo com as prioridades políticas e de investimentos setoriais, podem ser desenvolvidos programas setoriais de parcerias, envolvendo um conjunto articulado de projetos com recurso à gestão e ao financiamento privado, nos termos dos artigos 18.º e seguintes da lei de enquadramento orçamental.

CAPÍTULO II

Desenvolvimento do processo de contratação da parceria

SECÇÃO I

Preparação do processo

Artigo 9.º

Início do processo

1 — Quando um serviço de um ministério ou uma das entidades mencionadas nas alíneas *b*) a *e*) do n.º 2 do

artigo 2.º pretenda dar início ao estudo e preparação do lançamento de uma parceria, deve apresentar ao membro do Governo responsável pela respetiva área uma proposta devidamente fundamentada, indicando, nomeadamente, o objeto da parceria, os objetivos que se pretendem alcançar, a sua fundamentação económica e a respetiva viabilidade financeira do projeto.

2 — Caso o membro do Governo responsável pela área do projeto em causa decida dar início ao estudo e preparação da parceria, deve notificar o membro do Governo responsável pela área das finanças com vista à constituição de uma equipa de projeto, indicando desde logo, consoante a complexidade do processo, dois ou três membros efetivos e um ou dois suplentes, respetivamente, para integrar essa equipa.

3 — Cumprido o disposto nos números anteriores, o membro do Governo responsável pela área das finanças determina à Unidade Técnica a constituição de uma equipa de projeto.

Artigo 10.º

Constituição da equipa de projeto

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, nos cinco dias subsequentes à determinação a que se refere o n.º 3 do artigo anterior, o Coordenador da Unidade Técnica designa a equipa de projeto, indicando o respetivo presidente, devendo ser integrados naquela equipa os membros indicados pelo membro do Governo responsável pela área do projeto em causa.

2 — Por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças, o Coordenador da Unidade Técnica pode ser designado como presidente da equipa de projeto.

3 — A equipa de projeto deve ser constituída por cinco ou sete membros efetivos, consoante o membro do Governo responsável pela área do projeto em causa tenha indicado dois ou três membros efetivos, e por dois ou quatro suplentes, respetivamente.

Artigo 11.º

Especificações técnicas

1 — Sem prejuízo dos ajustamentos que se revelem necessários introduzir pela equipa de projeto, compete aos serviços do ministério da área do projeto em causa ou à entidade que assume a qualidade de parceiro público definir as especificações técnicas a incluir nas peças do respetivo procedimento.

2 — Os serviços e as entidades a que se refere o número anterior, bem como as entidades por si contratadas, devem colaborar ativamente com as equipas de projeto, designadamente na elaboração dos documentos de natureza técnica que integram as peças do respetivo procedimento.

Artigo 12.º

Competências da equipa de projeto

1 — Compete à equipa de projeto desenvolver os trabalhos preparatórios necessários ao lançamento da parceria.

2 — Compete, designadamente, à equipa de projeto:

a) Elaborar a justificação do modelo a adotar, demonstrando a inexistência de alternativas equiparáveis dotadas de maior eficiência técnica e operacional ou de maior racionalidade económica e financeira;

b) Elaborar o estudo estratégico e económico-financeiro de suporte ao lançamento da parceria;

c) Demonstrar a comportabilidade orçamental da parceria, tendo, designadamente, em consideração os encargos brutos gerados;

d) Propor as soluções e medidas que considere mais consentâneas com a defesa do interesse público;

e) Elaborar as minutas dos instrumentos jurídicos para a realização do procedimento prévio à contratação;

f) Promover uma eficaz articulação entre as entidades envolvidas, com vista a imprimir maior celeridade e eficácia à respetiva ação;

g) Colaborar com as entidades incumbidas da fiscalização e acompanhamento global das parcerias.

3 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, compete ainda à equipa de projeto demonstrar a verificação de todos os pressupostos a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º

4 — A equipa de projeto tem poderes para solicitar a qualquer serviço ou organismo do ministério da área do projeto em causa ou às entidades a que se referem as alíneas b) a e) do n.º 2 do artigo 2.º, consoante o caso, a informação e o apoio técnico que se revelem necessários ao desenvolvimento e execução do projeto, devendo todas estas entidades prestar a informação e o apoio técnico solicitado.

5 — A equipa de projeto deve envolver ativamente no desenvolvimento do projeto as entidades que venham a assumir responsabilidades no acompanhamento e controlo da execução do contrato de parceria a celebrar, de forma que estas possam proceder, de forma eficaz, a um acompanhamento e controlo da execução do referido contrato.

Artigo 13.º

Alternativa ao lançamento de uma parceria

Se no desenvolvimento dos trabalhos de preparação do lançamento da parceria, tendo em consideração os fins a alcançar, se configurar um diferente modelo de contratação suscetível de apresentar vantagens para o setor público, a equipa de projeto, ouvido o órgão de gestão da entidade pública interessada, quando se trate de umas das entidades a que se referem as alíneas b) a e) do n.º 2 do artigo 2.º, pode imediatamente recomendar ao Governo a utilização de um modelo de contratação diferente da parceria.

Artigo 14.º

Aprovação do lançamento da parceria

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, a equipa de projeto, ouvido o órgão de gestão da entidade pública interessada, quando se trate de umas das entidades a que se referem as alíneas b) a e) do n.º 2 do artigo 2.º, submete à consideração dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa um relatório fundamentado, com uma proposta de decisão.

2 — O relatório a que se refere o número anterior deve incluir a análise, nomeadamente, da conformidade da versão definitiva do projeto de parceria com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º e no artigo 7.º, devendo ainda incluir a quantificação, designadamente, dos encargos brutos, diretos e indiretos, para o setor público, bem como o impacto potencial dos riscos, direta ou indiretamente, afetos ao setor público.

3 — Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa decidem quanto à aprovação do lançamento da parceria e respetivas condições, mediante despacho a emitir no prazo de 30 dias a contar da apresentação do mencionado relatório.

4 — Sendo aprovado o lançamento da parceria, do teor do despacho conjunto, ou dos seus anexos, devem constar os seguintes elementos:

a) O programa do procedimento;

b) O caderno de encargos;

c) A composição do júri do procedimento;

d) A análise das opções que determinaram a configuração do projeto;

e) A descrição do projeto e do seu modo de financiamento;

f) A demonstração do seu interesse público;

g) A justificação da opção pelo modelo de parceria;

h) A demonstração da comportabilidade e do impacto dos encargos e riscos decorrentes da parceria em função da programação financeira plurianual do setor público administrativo;

i) A declaração de impacto ambiental, quando exigível nos termos da lei aplicável.

SECÇÃO II

Lançamento da parceria

Artigo 15.º

Procedimento aplicável

1 — A escolha do procedimento para a formação do contrato de parceria deve observar o regime previsto no Código dos Contratos Públicos.

2 — No procedimento pode ser autonomizada a componente de financiamento, com respeito pelos princípios aplicáveis à contratação pública, caso em que deve indicar-se na documentação do procedimento, designadamente, a taxa global de custo de capital alheio a considerar, o nível de fundos próprios exigidos e a maturidade e composição dos fundos alheios, bem como o respetivo serviço da dívida.

3 — Os elementos a que se refere o número anterior, quando aplicáveis, servem de referência para efeitos de avaliação das propostas.

Artigo 16.º

Decisão de contratar

1 — A decisão de contratar compete:

a) Aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa, quando se trate de parceria lançada por uma das entidades a que se referem as alíneas a), b) e c) do n.º 2 do artigo 2.º;

b) Ao respetivo órgão de gestão, quando se trate de parceria lançada por uma das entidades a que se referem as alíneas d) e e) do n.º 2 do artigo 2.º

2 — No caso da alínea b) do número anterior, o órgão de gestão deve observar as condições aprovadas no despacho conjunto a que se refere o n.º 4 do artigo 14.º

Artigo 17.º

Júri do procedimento

1 — O procedimento para a formação de contrato de parceria é conduzido por um júri, designado por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa, nos termos da alínea c) do n.º 4 do artigo 14.º

2 — O júri do procedimento é constituído por três ou cinco membros efetivos, um dos quais presidirá, e dois suplentes.

3 — Um ou dois membros efetivos do júri, consoante seja constituído por três ou cinco membros, e um suplente, são indicados pelo membro do Governo responsável pela área do projeto em causa.

4 — Um ou dois membros efetivos do júri, consoante seja constituído por três ou cinco membros, e um suplente, são indicados pelo Coordenador da Unidade Técnica.

5 — O presidente do júri é escolhido de entre os técnicos que desempenham funções na Unidade Técnica, podendo, para o efeito, ser designado o respetivo Coordenador.

6 — A competência do júri e o seu funcionamento obedecem ao regime previsto no Código dos Contratos Públicos.

7 — O apoio administrativo e técnico ao júri é prestado pela Unidade Técnica, sem prejuízo do dever de colaboração dos serviços da entidade que procede ao lançamento da parceria no que diz respeito à análise e avaliação das soluções técnicas preconizadas nas propostas apresentadas pelos concorrentes.

8 — O júri, no seu relatório, deve, designadamente, descrever o projeto e o seu modo de financiamento e proceder à avaliação quantitativa dos encargos previstos para o setor público, bem como da estimativa do impacto potencial dos riscos, direta ou indiretamente, afetos ao setor público, decorrentes do conteúdo e natureza de cada uma das propostas, tendo especialmente em conta o pressuposto referido na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º

9 — O júri deve verificar a conformidade do projeto de decisão com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º e no artigo 7.º, bem como demonstrar a comportabilidade dos custos e riscos decorrentes da parceria em função da programação financeira plurianual.

Artigo 18.º

Adjudicação e reserva de não adjudicação

1 — Sem prejuízo da competência prevista na lei para a autorização da despesa, a adjudicação é realizada mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa ou, quando se trate de parceria lançada por uma das entidades a que se referem as alíneas d) e e) do n.º 2 do artigo 2.º, por ato do respetivo órgão de gestão, precedido de despacho conjunto favorável daqueles membros do Governo, aos quais compete apreciar o relatório elaborado pelo júri.

2 — O despacho conjunto referido no número anterior é emitido no prazo de 30 dias a contar da receção do relatório elaborado pelo júri do procedimento.

3 — A qualquer momento pode pôr-se termo ao procedimento em curso relativo à constituição da parceria, sem direito a qualquer indemnização, sempre que, de acordo com a apreciação dos objetivos a prosseguir, os resultados das análises e avaliações realizadas até então ou os resultados das negociações levadas a cabo com os concorrentes

não correspondam, em termos satisfatórios, aos fins de interesse público subjacentes à constituição da parceria, incluindo a respetiva comportabilidade de encargos globais estimados.

4 — A decisão relativa ao termo do procedimento deve observar, com as necessárias adaptações, as formalidades previstas no n.º 1 do presente artigo.

5 — O termo do procedimento relativo à constituição da parceria é obrigatório sempre que se apresente apenas um concorrente no respetivo procedimento adjudicatório, salvo decisão expressa e fundamentada dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa.

CAPÍTULO III

Execução e modificação de parcerias

Artigo 19.º

Acompanhamento inicial

1 — Quando a complexidade, o valor ou o interesse público da parceria o justifiquem, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa podem determinar a constituição de uma equipa para acompanhar a fase inicial da execução do contrato em causa, mediante despacho conjunto, que fixa o âmbito da missão atribuída à respetiva equipa.

2 — A equipa de acompanhamento deve ser constituída nos termos do disposto no artigo 10.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 20.º

Acréscimo e redução de encargos

1 — Quando o parceiro público pretenda, nos termos fixados no contrato ou na lei, e sem prejuízo da observância do regime jurídico relativo à realização de despesas públicas, proferir uma determinação unilateral suscetível de fundamentar um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do respetivo contrato de parceria, deve, previamente, estimar os efeitos financeiros decorrentes dessa determinação e verificar a correspondente comportabilidade orçamental.

2 — Sem prejuízo da observância do regime jurídico relativo à realização de despesas públicas, carece de despacho prévio de concordância dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa, a emitir no prazo de 20 dias, a contar da data da receção do parecer da Unidade Técnica, qualquer decisão do parceiro público, no âmbito da execução do respetivo contrato e das condições aí fixadas, suscetível de gerar:

- a) Um acréscimo dos encargos previstos para o setor público, exceto se o respetivo valor não exceder, em termos anuais, 1 milhão de euros brutos ou em termos acumulados 10 milhões de euros brutos, em valores atualizados;
- b) Uma redução de encargos para o parceiro privado.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, o pedido do serviço ou entidade que representa o parceiro público na execução do contrato em causa deve ser apresentado na Unidade Técnica, acompanhado da respetiva fundamentação, do orçamento apresentado pelo parceiro privado e das condições de execução e de pagamento.

4 — No caso de os membros do Governo a que se refere o n.º 2 não aceitarem o orçamento apresentado ou as respetivas condições de execução e de pagamento, bem como as eventuais alterações que, entretanto, ocorram em função de um processo negocial, o parceiro público, obtido despacho de concordância daqueles membros do Governo, a emitir no prazo de 30 dias a contar da data da receção do parecer da Unidade Técnica a que se refere o número seguinte, pode, unilateralmente e nos termos fixados no contrato ou na lei, tomar a decisão que acautele em melhores condições o interesse público.

5 — Para efeitos do disposto no número anterior, deve ser emitido um novo parecer pela Unidade Técnica.

6 — A Unidade Técnica deve emitir os pareceres a que se referem os números anteriores no prazo de 15 dias a contar da receção de todos os elementos exigidos.

Artigo 21.º

Distribuição de benefícios, reposição de equilíbrio financeiro e renegociação de contrato

1 — Quando, nos termos de contrato de parceria já celebrado, se verificarem ou sejam invocados factos suscetíveis de fundamentar uma partilha de benefícios, ou a sua integral atribuição ao parceiro público, a reposição de equilíbrio financeiro ou a renegociação do contrato, deve ser constituída uma comissão de negociação para o efeito.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o serviço ou entidade que representa o parceiro público deve apresentar ao membro do Governo responsável pela área do projeto uma proposta, devidamente fundamentada, indicando, nomeadamente, os fundamentos para o início do processo negocial e os objetivos que se pretendem alcançar.

3 — Caso o membro do Governo responsável pela área do projeto em causa decida dar início ao processo negocial, deve notificar o membro do Governo responsável pela área das finanças com vista à constituição da comissão de negociação, indicando, desde logo, consoante a complexidade do processo, dois ou três membros efetivos e um ou dois suplentes para integrar aquela comissão.

4 — Cumprido o disposto nos números anteriores, o membro do Governo responsável pela área das finanças determina à Unidade Técnica a constituição de uma comissão de negociação.

5 — Quando tomar conhecimento de que se verifica uma das situações previstas no n.º 1 sem que, entretanto, tenha sido apresentada a proposta a que se refere o n.º 2, a Unidade Técnica deve informar, de imediato, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa, propondo, fundamentadamente, a constituição de uma comissão de negociação.

6 — Em casos excecionais, devidamente fundamentados, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa podem dispensar a constituição da comissão de negociação.

Artigo 22.º

Comissão de negociação

1 — À comissão de negociação aplica-se, com as necessárias adaptações, o regime previsto no artigo 10.º

2 — Compete à comissão de negociação desenvolver as ações que se revelem necessárias à conclusão do processo negocial.

3 — Compete, designadamente, à comissão de negociação:

a) Representar o parceiro público nas sessões de negociação com o parceiro privado;

b) Promover, durante o processo negocial, uma eficaz articulação com o serviço ou entidade que representa o parceiro público no respetivo contrato, com vista a imprimir maior celeridade e eficácia ao desenvolvimento e conclusão do correspondente processo;

c) Negociar as soluções e medidas que considere mais consentâneas com a defesa do interesse público;

d) Quando aplicável, demonstrar a comportabilidade orçamental das soluções preconizadas e quantificar, de forma discriminada, os encargos para o setor público, bem como proceder à estimativa do impacte potencial da eventual alteração da matriz de riscos ou de novos riscos, direta ou indiretamente, afetos ao setor público;

e) Elaborar o projeto de relatório a submeter à aprovação superior, devendo no mesmo fundamentar os consensos obtidos e ou as soluções que propõe;

f) Apresentar as minutas dos instrumentos jurídicos que se revelem necessárias à conclusão do processo negocial;

g) Assegurar a manutenção do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 6.º e no artigo 7.º

Artigo 23.º

Aprovação do relatório da negociação

1 — A comissão de negociação, ouvido o órgão de gestão da entidade pública interessada, quando for o caso, submete à consideração dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa um relatório fundamentado sobre os resultados do processo negocial, com uma proposta de decisão.

2 — O relatório a que se refere o número anterior deve ser acompanhado dos projetos dos instrumentos jurídicos necessários à concretização da proposta de decisão apresentada.

3 — Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do projeto em causa decidem quanto à aprovação do relatório, mediante despacho a emitir no prazo de 30 dias a contar da receção do mesmo.

CAPÍTULO IV

Empresas públicas com carácter comercial ou industrial

Artigo 24.º

Regime especial

1 — Com exceção do que se dispõe nos números seguintes, o regime previsto nos capítulos II e III do presente diploma não é aplicável às parcerias desenvolvidas e lançadas por empresas públicas com carácter comercial ou industrial quando, cumulativamente, se verificarem as seguintes situações:

a) As contas da respetiva empresa não consolidem com as do setor público administrativo, nos termos das regras de contabilidade pública ou nacional aplicáveis;

b) A exploração da atividade da respetiva empresa pública não é, direta ou indiretamente, subsidiada pelo Estado, ainda que mediante a atribuição de indemnizações compensatórias;

c) A parceria não carece, nem é objeto, de financiamento, direto ou indireto, por parte do Estado;

d) A parceria não carece, nem é objeto, direto ou indireto, da prestação de garantias por parte do Estado;

e) Os custos decorrentes da execução do contrato de parceria não são suscetíveis de, direta ou indiretamente, afetar ou virem a afetar o montante da dívida pública.

2 — As empresas públicas abrangidas pelo disposto no número anterior devem, com as necessárias adaptações, considerar os elementos definidos no n.º 2 do artigo 12.º, no n.º 2 do artigo 14.º e nos n.ºs 8 e 9 do artigo 17.º

3 — É ainda aplicável às empresas públicas abrangidas pelo disposto no n.º 1 o regime previsto nos n.ºs 3 e 5 do artigo 18.º, competindo a decisão ao respetivo órgão de gestão.

4 — Para efeitos do disposto no n.º 1, considera-se que a empresa pública tem carácter comercial ou industrial quando a sua atividade económica se submete à lógica do mercado e da livre concorrência.

Artigo 25.º

Apoio da Unidade Técnica

No desenvolvimento e execução de processos de parcerias, as empresas públicas abrangidas pelo regime especial previsto no artigo anterior devem, necessitando de apoio técnico externo, recorrer, preferencialmente, ao apoio da Unidade Técnica, nas condições que com esta forem definidas.

CAPÍTULO V

Acompanhamento global das parcerias e apoio técnico ao Governo

Artigo 26.º

Matérias económico-financeiras

1 — Sem prejuízo das competências legalmente atribuídas a outras entidades, incumbe à Unidade Técnica, nas matérias económico-financeiras, proceder ao registo dos encargos financeiros estimados e assumidos pelo setor público no âmbito das parcerias, bem como acompanhar permanentemente a situação e evolução dos respetivos contratos.

2 — A Unidade Técnica, até ao dia 20 do mês subsequente de cada trimestre, elabora e submete à apreciação do membro do Governo responsável pela área das finanças um relatório sobre a situação dos encargos estimados e assumidos pelo setor público, complementado pelos elementos que julgue relevantes relacionados com os contratos e processos em execução.

3 — A Unidade Técnica assegura às Direções-Gerais do Tesouro e Finanças e do Orçamento o acesso, em tempo real, à base de dados que regista os encargos a que se refere o n.º 1.

Artigo 27.º

Acompanhamento de processos arbitrais

1 — Compete, igualmente, à Unidade Técnica proceder ao acompanhamento dos processos arbitrais relativos às parcerias, disponibilizando, designadamente, todo o apoio técnico que lhe for solicitado pelos mandatários do parceiro público.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, devem os parceiros públicos dar conhecimento, no prazo de três dias, de qualquer pedido de submissão de litígio a arbitragem.

Artigo 28.º

Objetivos

O acompanhamento, pela Unidade Técnica, a que se refere os artigos anteriores tem, designadamente, os seguintes objetivos:

a) Assegurar a continuidade do conhecimento dos projetos, de forma a dotar o setor público de uma adequada capacidade negocial;

b) Assegurar que permaneça no setor público o conhecimento dos projetos, contribuindo-se, assim, para a progressiva redução tendente à eliminação do recurso à consultadoria externa;

c) Recolher, tratar e centralizar a informação económico-financeira relativa a contratos de parcerias a celebrar ou celebrados;

d) Informar o membro do Governo responsável pela área das finanças da situação económico-financeira dos contratos de parcerias e da sua evolução;

e) Dotar o Ministério das Finanças de adequados instrumentos de informação suscetíveis de contribuir para as decisões políticas relacionadas com parcerias;

f) Identificar situações suscetíveis de contribuir para um eventual agravamento do esforço financeiro do setor público;

g) Contribuir para a prevenção da ocorrência das situações a que se refere a alínea anterior;

h) Contribuir para melhorar o processo de constituição de novas parcerias;

i) Contribuir para uma eficaz divulgação da experiência recolhida no âmbito do setor público;

j) Avaliar os resultados de contratos de parceria celebrados, designadamente comparando-os, quando possível, com aqueles que são alcançados por outras entidades públicas ou privadas que desenvolvem atividades de conteúdo semelhante.

Artigo 29.º

Prestação de informação

Para efeitos do disposto nos artigos anteriores, as entidades a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º e os parceiros privados devem prestar toda a informação e fornecer todos os elementos solicitados pela Unidade Técnica, nos termos e nos prazos por esta definidos.

Artigo 30.º

Apoio técnico ao Governo

1 — A Unidade Técnica presta apoio técnico ao Ministério das Finanças no âmbito do desenvolvimento, execução e acompanhamento dos processos de parcerias.

2 — O apoio técnico a que se refere o número anterior pode, igualmente, ser prestado a outras entidades envolvidas em processos de parcerias, mediante solicitação expressa do membro do Governo responsável pela área da parceria em causa ao membro do Governo responsável pela área das finanças.

3 — No âmbito do apoio técnico a que se referem os números anteriores, a Unidade Técnica emite os pareceres que lhe forem solicitados e executa as tarefas que lhe forem determinadas pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.

CAPÍTULO VI
Fiscalização das parcerias

Artigo 31.º

Fiscalização das parcerias

As atribuições conferidas pelo presente diploma à Unidade Técnica não prejudicam os poderes atribuídos na lei e ou nos contratos a outras entidades para fiscalizar, controlar a execução e determinar auditorias às parcerias.

CAPÍTULO VII
Transparência e publicitação

Artigo 32.º

Sítio da Unidade Técnica

A Unidade Técnica deve dispor de um sítio próprio para efeitos de publicitação de todos os documentos julgados úteis relacionados com processos de parcerias.

Artigo 33.º

Publicitação obrigatória

No sítio a que se refere o artigo anterior são obrigatoriamente publicitados os seguintes documentos.

- a) O presente diploma;
- b) Os relatórios trimestrais a que se refere o n.º 2 do artigo 26.º, depois de aprovados pelo membro do Governo responsável pela área das finanças;
- c) O despacho relativo à designação do Coordenador da Unidade Técnica;
- d) A composição das equipas de projeto, de júris de procedimento, de comissões de negociação e de equipas de acompanhamento das fases iniciais da execução de contratos;
- e) Os programas de procedimento, cadernos de encargos e correspondentes anexos relativos a parcerias abrangidas pelo presente diploma;
- f) Os relatórios finais de avaliação das propostas relativos a parcerias abrangidas pelo presente diploma;
- g) Os contratos de parcerias já celebrados e os seus anexos, exceto quando contenham matérias legalmente protegidas;
- h) As alterações a contratos de parcerias já celebrados e os seus anexos, exceto quando contenham matérias legalmente protegidas;
- i) Os peritos indicados para os processos de arbitragem.

CAPÍTULO VIII

Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos

SECÇÃO I

Natureza, missão e atribuições

Artigo 34.º

Natureza

A Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos é uma entidade administrativa dotada de autonomia adminis-

trativa, dependendo diretamente do membro do Governo responsável pela área das finanças.

Artigo 35.º

Missão e atribuições

1 — Sem prejuízo das competências legalmente atribuídas a outras entidades e do disposto no n.º 3, a Unidade Técnica tem por missão participar na preparação, desenvolvimento, execução e acompanhamento global de processos de parcerias, bem como prestar apoio técnico ao Ministério das Finanças e, nos termos previstos no presente diploma, a outras entidades em processos daquela natureza.

2 — São, designadamente, atribuições da Unidade Técnica:

- a) Assegurar que a experiência e o conhecimento adquiridos pelo setor público nas matérias relacionadas com parcerias permanecem na Unidade Técnica e estejam disponíveis para outras entidades públicas;
- b) Estudar e preparar processos de lançamento de parcerias;
- c) Prestar apoio técnico aos membros do Governo e a outras entidades públicas no âmbito das parcerias;
- d) Proceder ao acompanhamento global das parcerias nas matérias económico-financeiras;
- e) Designar as equipas de projetos para o estudo, preparação e lançamento de parcerias, bem como as equipas para acompanhar a fase inicial de execução de contratos de parcerias;
- f) Indicar membros para júris e comissões de negociação relativas a processos de parcerias;
- g) Prestar apoio técnico e administrativo às equipas de projetos, aos júris e às comissões a que se referem as alíneas anteriores;
- h) Apresentar ao membro do Governo responsável pela área das finanças os relatórios previstos no presente diploma, bem como outros estudos que superiormente lhe sejam solicitados relativos a parcerias;
- i) Emitir os pareceres que lhe forem solicitados e executar as tarefas que lhe forem determinadas pelo membro do Governo responsável pela área das finanças no âmbito das parcerias;
- j) Assumir a qualidade de gestora de contrato de parceria, nos termos previstos no artigo seguinte;
- k) Proceder ao acompanhamento dos processos arbitrais relativos às parcerias, disponibilizando, designadamente, todo o apoio técnico que lhe for solicitado pelos mandatários do parceiro público;
- l) Informar o membro do Governo responsável pela área das finanças da situação económico-financeira dos contratos de parcerias e da sua evolução;
- m) Identificar situações suscetíveis de contribuir para um eventual agravamento do esforço financeiro do setor público;
- n) Recolher, tratar e centralizar a informação económico-financeira e de repartição de riscos relativa a contratos de parcerias a celebrar ou já celebrados;
- o) Elaborar modelos de documentos e apresentar recomendações suscetíveis de se revelarem úteis às diversas entidades que se encontrem envolvidas no lançamento, acompanhamento e gestão de parcerias;
- p) Promover a publicitação em sítio próprio de matérias de interesse relacionadas com processos de parcerias;

q) Promover ações de formação, em particular dirigidas aos quadros técnicos das entidades públicas que participam em processos de parcerias;

r) Otimizar os recursos técnicos disponíveis no setor público, contribuindo para a redução do recurso à consultoria externa;

s) Acompanhar as experiências internacionais no âmbito das parcerias, estabelecendo relações com entidades comunitárias e internacionais que intervenham nesta área.

3 — Por despacho conjunto dos ministros responsáveis pela área das finanças e do projeto em causa, e nos termos por estes definidos, a Unidade Técnica pode prestar apoio técnico no desenvolvimento, contratação e acompanhamento de grandes projetos de infraestruturas, não enquadráveis na definição de parceria público-privada, suscetíveis de serem financiados pelo setor público ou gerarem encargos para este.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se grandes projetos aqueles que envolvam, em termos previsionais, para a duração de toda a parceria, um encargo bruto para o setor público igual ou superior a 10 milhões de euros ou um investimento igual ou superior a 25 milhões de euros, a valores atualizados para o momento anterior à decisão de lançamento do projeto, de acordo com as taxas de atualização fixadas pelo membro do Governo responsável pela área das finanças para efeitos de avaliação deste tipo de projetos.

Artigo 36.º

Apoio técnico e gestão de contratos

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, para além das atribuições que lhe são conferidas pelo presente diploma, a Unidade Técnica, no âmbito de processos de parcerias por determinação dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da parceria em causa, segundo as condições por estes definidas, pode:

a) Prestar apoio técnico na gestão de contratos celebrados pelas entidades a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º;

b) Assumir a qualidade de entidade gestora de contrato celebrado por qualquer uma das entidades a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º

2 — A Unidade Técnica, por iniciativa própria, pode promover a realização de ações de formação profissional.

3 — Tratando-se de entidades a que se referem as alíneas d) e e) do n.º 2 do artigo 2.º, o apoio técnico e a assunção da qualidade de entidade gestora a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1 devem ser solicitados pelo respetivo órgão de gestão aos membros do Governo responsáveis pelas áreas da parceria em causa e das finanças.

4 — Os membros do Governo a que se referem os números anteriores podem determinar que os custos, incluindo os de pessoal, com as atividades a que se refere o n.º 1 sejam total ou parcialmente suportados pelas entidades públicas que delas beneficiem.

SECÇÃO II

Coordenador da Unidade Técnica

Artigo 37.º

Designação

1 — A Unidade Técnica é dirigida por um Coordenador, cargo de direção superior de 1.º grau da Administração Pública.

2 — Ao Coordenador da Unidade Técnica, adiante apenas designado por Coordenador, é aplicável o Estatuto do Pessoal Dirigente da Administração Pública em tudo o que não estiver previsto no presente diploma.

3 — Nas suas ausências e impedimentos, o Coordenador é substituído por consultor da Unidade Técnica designado por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças, sob proposta daquele.

Artigo 38.º

Incompatibilidades, impedimentos e controlo público de riqueza

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o Coordenador fica sujeito ao regime jurídico de incompatibilidades, impedimentos e de controlo público de riqueza aplicável a altos cargos públicos.

2 — Após o termo das suas funções, o Coordenador fica impedido, pelo período de três anos, de desempenhar, direta ou indiretamente, qualquer função ou de prestar qualquer serviço a entidades que sejam ou tenham sido parceiros privados em processos de parceria com a intervenção ou o apoio técnico da Unidade Técnica, bem como a entidades de grupos em que aquelas se insiram.

Artigo 39.º

Competências do Coordenador

1 — Compete ao Coordenador a prática de todos os atos necessários à prossecução das atribuições da Unidade Técnica que não estejam, nos termos da lei, atribuídos a outras entidades.

2 — Ao Coordenador, no âmbito da atividade da Unidade Técnica, compete, nomeadamente:

a) Dirigir e assegurar a atividade da Unidade Técnica;

b) Promover a execução das tarefas que forem determinadas pelo membro do Governo responsável pela área das finanças;

c) Submeter à consideração do membro do Governo responsável pela área das finanças os relatórios produzidos pela Unidade Técnica, bem como os respetivos planos e relatórios anuais de atividades;

d) Informar o membro do Governo responsável pela área das finanças da situação económico-financeira dos contratos de parcerias e da sua evolução, identificando, nomeadamente, as situações suscetíveis de contribuir para um eventual agravamento do esforço financeiro do setor público;

e) Designar as equipas de projeto para estudo, preparação e lançamento de parcerias, indicando os respetivos presidentes;

f) Acompanhar os trabalhos das equipas de projeto e das comissões de negociação;

g) Indicar membros para júris e comissões de negociação relativas a processos de parcerias;

h) Tomar conhecimento e determinar as medidas adequadas, se for caso disso, sobre as queixas e reclamações apresentadas;

i) Exercer as competências que lhe sejam delegadas.

SECÇÃO III

Consultores da Unidade Técnica

Artigo 40.º

Consultores

1 — Na Unidade Técnica desempenham funções, em regime de comissão de serviço ou de prestação de serviço

pelo período de três anos, renovável, até quatro consultores de primeiro nível, até cinco consultores de segundo nível e até três consultores de terceiro nível, designados por despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças, sob proposta do Coordenador da Unidade Técnica, de entre licenciados, vinculados ou não à Administração Pública, que possuam competência técnica, aptidão, experiência profissional e formação adequadas às áreas de atribuição da Unidade Técnica.

2 — O despacho de designação a que se refere o número anterior é publicado no *Diário da República*, juntamente com uma nota relativa ao currículo académico e profissional do designado.

3 — Os consultores exercem funções em regime de isenção de horário de trabalho e são remunerados pelos níveis 80, 70 e 50 da tabela remuneratória única dos trabalhadores que exercem funções públicas, consoante, respetivamente, se trate de consultores de primeiro, segundo e terceiro níveis.

4 — No caso de cedência de interesse público para o exercício de funções de consultor, com opção pela remuneração base devida na situação jurídico-funcional de origem que esteja constituída por tempo indeterminado, a remuneração a pagar não pode exceder a remuneração base de ministro.

5 — No exercício de funções, o consultor está impedido de, direta ou indiretamente, prestar assessoria a entidades que se apresentem como concorrentes ou a entidades financiadoras dos mesmos em processos de parceria, bem como a entidades que sejam ou tenham sido parceiros privados em processos de parceria com a intervenção ou o apoio técnico da Unidade Técnica ou a entidades de grupo em que aquelas se insiram, assim como às respetivas entidades financiadoras.

6 — A inobservância do disposto no número anterior constitui fundamento de exclusão da candidatura ou proposta apresentadas no âmbito de qualquer procedimento tendente à adjudicação da parceria, quando tal confira ao candidato ou concorrente uma vantagem passível de falsear as condições normais de concorrência, constituindo ainda facto suscetível de fundamentar a rescisão de contrato de parceria celebrado, sem prejuízo da indemnização a que o parceiro público possa ter direito, nos termos legais ou contratuais aplicáveis.

7 — É aplicável aos consultores o disposto no n.º 2 do artigo 38.º, com exceção do regresso à empresa ou atividade exercida imediatamente antes da data do início de funções de consultor.

SECÇÃO IV

Funcionamento da Unidade Técnica

Artigo 41.º

Planos e relatórios de atividades

1 — Até 30 de novembro de cada ano, a Unidade Técnica deve elaborar e submeter à consideração do membro do Governo responsável pela área das finanças o seu plano de atividades para o ano imediatamente seguinte.

2 — Até 31 de março de cada ano, a Unidade Técnica deve elaborar e submeter à consideração do membro do Governo responsável pela área das finanças o relatório das atividades que desenvolveu no ano imediatamente anterior.

Artigo 42.º

Apoio

A Secretaria-Geral do Ministério das Finanças disponibiliza à Unidade Técnica o pessoal de apoio técnico administrativo e auxiliar que se revele necessário ao seu regular funcionamento.

CAPÍTULO IX

Disposições finais

Artigo 43.º

Prestadores de serviços

1 — Qualquer pessoa, singular ou coletiva, que preste serviços ao parceiro público ou à Unidade Técnica na preparação, avaliação, acompanhamento, renegociação ou outra intervenção referente a uma determinada parceria que lhe permita o acesso a informação não disponível publicamente fica impedido, no âmbito dessa parceria, de prestar assessoria ao parceiro privado ou a qualquer entidade que se apresente como concorrente, bem como a qualquer entidade financiadora do parceiro privado relativamente ao projeto em causa.

2 — A inobservância do disposto no número anterior constitui fundamento de exclusão de candidatura ou proposta apresentadas no âmbito de procedimento tendente à adjudicação da parceria, quando tal confira ao candidato ou concorrente uma vantagem passível de falsear as condições normais de concorrência, constituindo ainda facto suscetível de fundamentar a rescisão de contrato de parceria celebrado, sem prejuízo da indemnização a que o parceiro público possa ter direito, nos termos legais ou contratuais aplicáveis.

Artigo 44.º

Dever geral de colaboração

1 — Os serviços e organismos do Estado, as entidades indicadas no n.º 2 do artigo 2.º, ainda que não tenham a qualidade de parceiro público, e os parceiros privados devem prestar à Unidade Técnica e às entidades incumbidas da fiscalização das parcerias toda a colaboração que se revele necessária, designadamente fornecendo os elementos que lhes sejam solicitados relacionados com processos de parcerias.

2 — À recusa de colaboração são aplicáveis as normas legais que regulam os casos de desobediência.

Artigo 45.º

Partilha de benefícios e novas atividades

O regime previsto nos artigos 341.º e 412.º do Código dos Contratos Públicos relativo à partilha de benefícios e ao exercício de atividades não previstas em contratos celebrados aplica-se, com as necessárias adaptações, a todas as parcerias realizadas pelas entidades a que se refere o n.º 2 do artigo 2.º, independentemente de se encontrarem abrangidas pelo âmbito de aplicação daquele Código.

Artigo 46.º

Disposição transitória

Durante o ano de 2012, o apoio administrativo, técnico e logístico, incluindo equipamentos e instalações, necessários ao funcionamento da Unidade Técnica são disponibilizados pela Secretaria-Geral do Ministério das Finanças.

Artigo 47.º

Norma revogatória

1 — É revogado o Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, sem prejuízo da manutenção em vigor do despacho n.º 13208/2003, publicado na 2.ª série no *Diário da República* de 7 de julho de 2003, até à determinação de nova taxa de desconto real a ser usada na avaliação dos projetos de parceria, sob proposta da Unidade Técnica.

2 — São revogados os artigos 3.º, 4.º, 6.º, 7.º, 11.º a 13.º, 18.º, o n.º 3 do artigo 19.º, os artigos 20.º a 23.º, 32.º, 33.º, o n.º 4 do artigo 35.º e os artigos 37.º e 38.º do Decreto-Lei n.º 185/2002, de 20 de agosto.

Artigo 48.º

Aplicação no tempo

1 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, o regime previsto no presente diploma aplica-se a todos os processos de parcerias, ainda que já tenham sido celebrados os respetivos contratos.

2 — Salvo despacho em contrário proferido pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos projetos em causa, mantêm-se, com as mesmas funções:

a) As comissões de avaliação de propostas e de negociação constituídas nos termos do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, com a redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de julho, bem como os júris constituídos nos termos do Código dos Contratos Públicos, prosseguindo os respetivos processos, até à sua conclusão, nos termos previstos na data da respetiva constituição;

b) As comissões e júris relativos a processos de parcerias cuja constituição não se efetuou ao abrigo do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de abril, com a redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de julho, prosseguindo os respetivos processos, até à sua conclusão, nos termos previstos na data da respetiva constituição.

3 — A Unidade Técnica presta apoio técnico às comissões e aos júris a que se refere a alínea a) do número anterior nos mesmos termos em que, na data da entrada em vigor do presente diploma, é prestado pela Parpública — Participações Públicas, SGPS, S. A.

4 — Encontrando-se em preparação o lançamento de uma parceria público-privada sem que ainda tenha sido designada a respetiva comissão de acompanhamento, o respetivo processo prossegue, com as necessárias adaptações, nos termos fixados no presente diploma.

5 — Da aplicação do presente diploma não podem resultar alterações aos contratos de parcerias já celebrados, ou derrogações das regras neles estabelecidas, nem modificações a procedimentos de parceria lançados até à data da sua entrada em vigor.

Artigo 49.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no primeiro dia do segundo mês subsequente ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de março de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã* *Rabaça Gaspar*:

Promulgado em 10 de maio de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 14 de maio de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Decreto-Lei n.º 112/2012

de 23 de maio

O Governo aprovou, através do Decreto-Lei n.º 106-B/2011, de 3 de novembro, a 2.ª fase do processo de reprivatização do capital social da REN — Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S. A., adiante designada por REN, tendo, nos termos das Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 52-B/2011, de 7 de dezembro, e 13/2012, de 8 de fevereiro, realizado uma venda direta de referência que tem por objeto ações representativas de 40 % do capital social da REN.

A concretização do aludido processo de reprivatização é compatível com o relevante interesse público associado às atividades do setor energético prosseguidas pelas empresas do grupo REN, o qual é reconhecido e continuará a ser assegurado com recurso a diferentes instrumentos jurídicos que permitem ao Estado exercer a sua função reguladora e de supervisão sobre o funcionamento do setor, não se afigurando, por isso, imprescindível manter uma posição acionista maioritária para assegurar a proteção do referido interesse público.

Nos termos da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2012, de 8 de fevereiro, ficou estabelecido que os efeitos dos instrumentos jurídicos celebrados com vista à efetivação da venda direta de referência relativa à 2.ª fase do processo de reprivatização da REN ficam subordinados à entrada em vigor das adequadas alterações em matéria de titularidade das ações representativas do capital social da REN aos Decretos-Leis n.ºs 29/2006 e 30/2006, ambos de 15 de fevereiro.

Perante este quadro, e em conformidade com a referida determinação, é necessário proceder à revisão dos limites atualmente previstos para a detenção, direta ou indireta, do capital social do operador da Rede Nacional de Transporte de Electricidade (RNT), do capital social das empresas concessionárias da Rede Nacional de Transporte, Infraestruturas de Armazenamento e Terminais de GNL (RNTIAT) e do capital social do operador da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN).

Neste contexto, pretende-se alterar tanto a previsão do limite de 10 % de participação no capital social dos referidos operadores e empresas para qualquer pessoa singular ou coletiva, como o limite de 5 %, previsto para entidades que exerçam atividades no setor elétrico, passando a prever um limite único correspondente a 25 % do capital social.

No que respeita à fixação em 25 % do referido limite, importa ter em consideração que a detenção de 25 % do capital social não consubstancia, por um lado, uma situação de controlo, incluindo nos termos e para os efeitos do disposto no Código dos Valores Mobiliários e, por outro, não prejudica a implementação do regime constante da Diretiva n.º 2009/72/CE, que estabelece regras comuns para o mercado interno da eletricidade, e da Diretiva n.º 2009/73/CE, que estabelece regras comuns para o mercado interno do gás natural, aplicável às atividades de transporte de energia elétrica e do gás natural.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma altera os limites legais de participação no capital social do operador da Rede Nacional de

Fale com o nosso time

Charles Schramm
KPMG no Brasil
Sócio, Infrastructure Finance

Tel.: (11) 3940 8031

Cel.: (11) 97486-4678

ccschramm@kpmg.com.br

Rúben Palminha
KPMG no Brasil
Sócio-diretor, Infrastructure Finance

Tel.: (21) 2207 9572

Cel.: (21) 99931-8866

rubenpalminha@kpmg.com.br

Yasmin Silva
KPMG no Brasil
Gerente, Infrastructure Finance

Tel.: (11) 3940 4364

Cel.: (11) 94741-9543

yasminsilva@kpmg.com.br

kpmg.com/BR

