

Centro de Estudos da Consultoria do Senado Federal

**INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL EM INFRA-ESTRUTURAS
DE TRANSPORTES EM REGIME DE CONCESSÃO –
SUBSÍDIOS PARA O DESENHO DE POLÍTICAS**

Fernando Moutinho Ramalho Bittencourt

TEXTOS PARA DISCUSSÃO **60**

ISSN 1983-0645

Brasília, maio / 2009

Contato: *conlegestudos@senado.gov.br*

O conteúdo deste trabalho é de responsabilidade do autor e não representa posicionamento oficial do Senado Federal.

Os trabalhos da série "Textos para Discussão" estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico:
http://www.senado.gov.br/conleg/textos_discussao.htm

INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL EM INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTES EM REGIME DE CONCESSÃO – SUBSÍDIOS PARA O DESENHO DE POLÍTICAS¹

Fernando Moutinho Ramalho Bittencourt²

RESUMO

Este texto analisa um ponto que tem passado despercebido no debate sobre a questão fiscal e orçamentária no Brasil: a realização de despesas da União com obras em bens federais de infraestrutura de transportes (nos segmentos rodoviário, ferroviário e hidroviário) que estejam sob a administração privada, em regime de concessão, arrendamento ou similares. A questão básica é: cabe despender recursos públicos em bens que estão sendo geridos pelo setor privado? Após a discussão sobre o tema, são apresentadas propostas de políticas públicas relacionadas ao tema. Inicialmente o trabalho apresenta um exercício de descrição e quantificação de tais investimentos, a partir de um levantamento empírico das despesas dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União nos cinco últimos exercícios. Em seguida, discute a fundamentação jurídica de tais despesas, bem como os requisitos formais imprescindíveis à sua autorização orçamentária à vista da situação peculiar dos bens considerados. A terceira parte reflete sobre estas decisões de investimento sob a perspectiva de sua lógica macroeconômica e gerencial. Conclui com um leque de propostas de ação no âmbito do Poder Legislativo para a correta gestão da alocação orçamentária em obras dessa natureza, abrangendo medidas legiferantes, de controle e outras que se façam necessárias para compatibilizar esse tipo de despesa com as exigências do ordenamento jurídico e da lógica econômica.

¹ Uma primeira abordagem sobre o tema deste trabalho foi apresentada no XII Simpósio Nacional de Auditoria de Obras Públicas (Brasília, 5/11/2008) – cf. Bittencourt, 2008. O autor agradece aos colegas do Centro de Estudos da Consultoria do Senado pela oportunidade de desenvolvimento do projeto, e aos comentários de Marcos Mendes.

² Consultor de Orçamentos do Senado Federal. Economista.

**FEDERAL PUBLIC INVESTMENT IN TRANSPORTATION
INFRASTRUCTURE UNDER CONCESSION CONTRACTS
– SUBSIDIES FOR POLICY DESIGN**

ABSTRACT

This paper discusses an issue somehow overlooked in current Brazilian debate on fiscal and budgetary matters: the earmarks in Brazilian federal budgets funding physical investments in federally-owned infrastructure real estate goods (roads, rails, ports) which had been previously leased, franchised or otherwise given away to private exploration. The basic question: is it worth spending public resources on goods already under private management? After discussing the issues, policy-making proposals are offered. It begins with an exercise in describing and quantifying such investments along the Brazilian federal budgets corresponding to the last five fiscal years. Then it discusses the regularity of such expenses regarding Brazilian administrative and civil law, as well as the formal requirements for those appropriations to be approved (given the peculiar condition affecting those goods). The third section ponders such investment decisions under the viewpoint of their macroeconomic and managerial logic. The concluding remarks offer a list of policy proposals focused on parliamentary actions, aiming at the proper management of resource allocation for public works in that realm; they encompass legislation drafts, control and oversight measures and other measures that may apply to make this kind of expenditure compatible with the juridical and economic rules enforceable in a public expenditure context.

ÍNDICE GERAL

ÍNDICE GERAL	7
ÍNDICE DE TABELAS	8
ÍNDICE DE FIGURAS	8
1)INTRODUÇÃO.....	9
2)DESCRIÇÃO E QUANTIFICAÇÃO DO PROBLEMA SOB ESTUDO.....	9
2.1) É significativa a destinação de recursos nas condições estudadas	11
2.1.1) É significativa em números absolutos.....	11
2.1.2) É significativa (e crescente) em relação a quanto a União investe de seus recursos fiscais nos segmentos de transportes	14
2.2) A existência de dotações “genéricas” ou múltiplas.....	18
3)HÁ POSSIBILIDADE JURÍDICA DESTES TIPO DE DESPESA, MAS SOB CONDIÇÕES ESTRITAS.....	22
3.1) Existe a possibilidade jurídica da despesa, em tese, mas em caráter excepcional.....	22
3.2) A realização das despesas causa alteração das condições do contrato, o que implica na exigência imprescindível da reavaliação do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato	27
3.3) É necessária a existência de procedimentos de controle externo desse reequilíbrio contratual induzido pelas obras custeadas com recursos da União	29
3.4) O controle externo já apreciou casos de obras com recursos da União em bens concedidos ou arrendados, indicando a necessidade do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato respectivo.....	31
3.4.1) Atuação do Tribunal de Contas da União	31
3.4.2) Apreciação do Congresso Nacional quando da elaboração orçamentária.....	33
4)É QUESTIONÁVEL A LÓGICA ECONÔMICA DA REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS DIRETOS EM BENS CONCEDIDOS	35
4.1) Contradiz a <i>rationale</i> essencial das políticas de concessão e privatização: a insuficiência de recursos do setor público para investir em infra-estrutura	35
4.2) Estabelece uma inconsistência intertemporal na política de transportes	37
4.3) Reduz o valor obtido pelo poder concedente em retribuição da concessão realizada	39
4.4) Distorce a alocação de riscos adequada aos contratos de co-participação privada.....	41
4.5) Não tem precedentes internacionais.....	44
5)CONCLUSÕES	45
5.1) Síntese das constatações	45
5.2) Conclusões para o desenho de políticas	49
5.2.1) Medidas de natureza legislativa	50
5.2.2) Medidas voltadas às ações de controle	53
5.2.3) Medidas voltadas ao conteúdo material das decisões de investimento	55
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	57
ANEXO.....	66
1) Considerações metodológicas	66
1.1) Natureza prescritiva do trabalho.....	66
1.2) Aspectos metodológicos do levantamento empírico.....	66
2) Identificação dos bens sob regime de concessão, arrendamento ou similares.....	69
3) Observações pontuais.....	72
3.1) Deflacionamento.....	72
3.2) Total do investimento em hidrovias – apuração específica	72
4) Dados do levantamento	74

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 –	DESPEAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES	12
Tabela 2 –	DESPEAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES	12
Tabela 3 –	DESPEAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES	13
Tabela 4 –	DESPESA TOTAL DA UNIÃO COM OBRAS EM INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES.....	13
Tabela 5 –	DESPEAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES	15
Tabela 6 –	DESPEAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES – PROPORÇÃO EM RELAÇÃO À DESPESA DE INVESTIMENTO TOTAL DO ORÇAMENTO FEDERAL POR MODALIDADE DE TRANSPORTE	15
Tabela 7 –	ALGUMAS AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS COM TÍTULOS GENÉRICOS QUE NÃO ESPECIFICAM AS OBRAS A QUE SE REFEREM.....	18
Tabela 8 –	FONTES DE DADOS (UNIVERSOS DO SISTEMA SIGA)	68
Tabela 9 –	PORTOS SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO, DELEGAÇÃO E SIMILARES, BENEFICIÁRIOS DE DESPEAS ORÇAMENTÁRIAS DA UNIÃO	69
Tabela 10 –	FERROVIAS SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO, DELEGAÇÃO E SIMILARES, BENEFICIÁRIAS DE DESPEAS ORÇAMENTÁRIAS DA UNIÃO	70
Tabela 11 –	RODOVIAS FEDERAIS SOB REGIME DE CONCESSÃO.....	71
Tabela 12 –	INCC/FGV NO PERÍODO	72
Tabela 13 –	INVESTIMENTO EM HIDROVIAS – APURAÇÃO ESPECÍFICA.....	73
Tabela 14 –	VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – AUTORIZADO (NO ORÇAMENTO E CRÉDITOS ADICIONAIS).....	74
Tabela 15 –	VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – EXECUTADO (LIQUIDADO).....	74
Tabela 16 –	VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – AUTORIZADO (NO ORÇAMENTO E CRÉDITOS ADICIONAIS).....	75
Tabela 17 –	VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – EXECUTADO (LIQUIDADO).....	75
Tabela 18 –	INDIVIDUALIZAÇÃO DOS VALORES E DESCRIÇÃO DE CADA DOTAÇÃO PARA INVESTIMENTO EM BENS CONCEDIDOS	76

ÍNDICE DE FIGURAS

Gráfico 1 –	DESPEAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – MODALIDADES FERROVIAS E HIDROVIAS.....	16
Gráfico 2 –	DESPEAS EM BENS SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES – MODALIDADE RODOVIAS	17

1) INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo discutir a realização de despesas da União com obras em bens federais de infra-estrutura de transportes (nos segmentos rodoviário, ferroviário e hidroviário) sujeitos a regimes de concessão, arrendamento e similares, concluindo por propostas para a formulação e controle de políticas públicas relacionadas ao tema. A questão básica que se coloca é se faz sentido investir recursos públicos federais em estradas, ferrovias, portos e outros bens que estão sob a administração de empresas privadas ou de estados e municípios.

Inicialmente, oferece-se um exercício de descrição e quantificação de tais investimentos, a partir de um levantamento empírico das despesas dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União nos cinco últimos exercícios.

Em seguida, discute-se a possibilidade jurídica de tais despesas, bem como os requisitos formais imprescindíveis à sua autorização orçamentária à vista da situação peculiar dos bens considerados. A terceira parte reflete sobre estas decisões de investimento sob a perspectiva de sua lógica macroeconômica e gerencial.

O estudo conclui com um leque de propostas de ação no âmbito do Poder Legislativo para a correta gestão da alocação orçamentária em obras dessa natureza, abrangendo medidas legiferantes, de controle e outras que se façam necessárias para compatibilizar esse tipo de despesa com as exigências do ordenamento jurídico e da lógica econômica.

2) DESCRIÇÃO E QUANTIFICAÇÃO DO PROBLEMA SOB ESTUDO

A infra-estrutura de transportes da União nos segmentos rodoviário, ferroviário e hidroviário compreende os bens próprios por ela mantidos e operados, bem como um conjunto de bens cuja gestão e operação são entregues a terceiros a diferentes títulos (concessão, delegação, arrendamento, etc.). Necessariamente, incluem o imobilizado de transportes (rodovias, trilhos, cais e berços portuários, etc.), podendo ou não incluir bens móveis necessários ao transporte (como trens e embarcações)³. Em comum a todos, a

³ Neste caso, não se verificam no país (nem foram estudados) casos de concessão de serviços de transporte nos quais apenas o material rodante (por exemplo, trens) é operado por empresa privada concessionária e o imobilizado (como a linha férrea) é mantido pelo setor estatal (casos da Suécia ou da Inglaterra, por exemplo – Kopicki & Thompson, 1997, pp. 169-237), tampouco os casos de convivência em caráter concorrencial de ferrovias estatais e privadas (como o exemplo canadense, Kopicki & Thompson, 1997, pp. 279-308).

circunstância de que são bens públicos integrantes do patrimônio da União, aplicados em serviços públicos de competência constitucional da mesma União, cuja operação e manutenção – incluindo-se os resultados econômicos da exploração – está atribuída a terceiros. Entre estes terceiros, incluem-se Estados e Municípios (inclusive entidades de sua administração indireta), bem como empresas privadas.

Em muito breve síntese, no setor ferroviário todas as linhas e demais ativos operacionais que compunham a então Rede Ferroviária Federal, foram objeto de contratos de arrendamento em 1996/97. A nova ferrovia Transnordestina teve sua construção concessionada a um grupo privado em 2005, enquanto duas outras ferrovias de grande porte (Estrada de Ferro Vitória-Minas e Estrada de Ferro Carajás) foram construídas e são exploradas pela empresa Vale, hoje de capital privado. Mantém-se como exceção relevante sob administração de empresa federal a Ferrovia Norte-Sul, estando em construção o trecho Aguiarnópolis-Palmas; na mesma ferrovia, o trecho já construído (Aguiarnópolis-Açailândia) teve também a sua exploração sub-concessionada a uma empresa privada.

No âmbito hidroviário, inserem-se gastos com obras portuárias marítimas e fluviais, bem como eclusas e instalações similares. O objeto central de nossa atenção aqui são as obras portuárias: convivem com os portos explorados por companhias federais inúmeros outros regimes de delegação e concessão da exploração portuária a entes de administrações estaduais e municipais, além de um porto (no município de Imbituba, em Santa Catarina) explorado inteiramente por empresa privada. Dentre esses portos operados por terceiros, estão alguns dos maiores portos nacionais⁴ (incluindo um porto que experimenta um vigoroso programa de expansão física como o de Suape/PE)⁵.

Já o sistema rodoviário é, em sua maioria, operado diretamente pela União, existindo porém um conjunto importante de trechos de maior movimento de tráfego que foi concessionado para exploração privada mediante pedágio entre 1995 e 1998. Uma segunda etapa de concessões rodoviárias foi formalizada no início do ano de 2008, também em trechos de grande volume de tráfego. Todas as concessões foram feitas a empresas privadas. Um levantamento detalhado das infra-estruturas sob estes regimes de exploração por terceiros, a

⁴ Entre os classificados como “Portos Grandes” sob exploração de terceiros, encontram-se Paranaguá e Rio Grande, e os “Portos Médios” incluem Itajaí, São Francisco do Sul, Manaus e Suape (*ranking* de portos em função do movimento econômico do transporte, Campos Neto, 2006, p. 38).

⁵ Cabe esclarecer que despesas tendo por objeto exclusivamente dragagem ou derrocamento de portos e canais de acesso, mesmo em portos sob exploração de terceiros, não foram consideradas como realizadas em bens concedidos, uma vez que existe lei específica incluindo a dragagem de vias navegáveis como um serviço público de competência da União (Brasil, 2007).

partir das informações publicadas pelas respectivas agências reguladoras federais, pode ser consultado no Anexo⁶.

É sobre as despesas de capital realizadas pela União com obras nos bens acima descritos que versa este trabalho. Para quantificar o montante de recursos envolvidos, levantamos empiricamente as despesas com investimentos⁷ realizadas nos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União nos exercícios de 2005 a 2008 (incluindo a informação relativa à Lei Orçamentária sancionada para 2009), classificados funcionalmente nas subfunções Transportes Rodoviários, Transportes Ferroviários e Transportes Hidroviários, identificando nominalmente as ações/subtítulos que indicam a destinação física da aplicação do recurso. A partir da identificação dessas ações, selecionamos aquelas que destinam recursos a obras em bens de infra-estrutura sujeitos a regimes de concessão, arrendamento e similares (ou seja, que não estejam sob exploração direta da União ou de empresas federais), com a conseqüente sistematização dos valores na forma deste capítulo. A metodologia do levantamento empírico consta do Anexo a este estudo, no qual indicam-se todos os projetos considerados como despesas destinadas a bens sujeitos a estes regimes⁸.

2.1) É significativa a destinação de recursos nas condições estudadas

2.1.1) É significativa em números absolutos

A constatação empírica básica é a de que a União tem dispendido desde 2005 um montante muito significativo de recursos em obras nos bens considerados. Nas Tabelas 1 e 2 abaixo vê-se o montante absoluto destas despesas a valores atualizados (base: janeiro de 2009)⁹.

⁶ Não apresentamos, por desnecessário, todos os bens federais sujeitos a concessão, arrendamento ou similares, mas tão somente a referência precisa da situação daqueles bens para os quais foram detectadas despesas orçamentárias da União.

⁷ A expressão “Investimentos” é aqui tomada na acepção da contabilidade pública de gastos com capital físico e obras (classificadas na GND4). Foram levantadas também eventuais aplicações relativas a “Inversões Financeiras”, mas entre estas não foi encontrada qualquer dotação para obras em bens concedidos. Maiores detalhes sobre esta questão constam do Anexo.

⁸ A enumeração individualizada de cada projeto pode parecer um grau de detalhamento excessivo para um trabalho como este. No entanto, representa cuidado de transparência imprescindível, pois evidencia quais bens federais foram considerados como envolvidos na questão – e permite ao leitor contrastar os critérios aplicados para esta classificação. Um levantamento bastante mais agregado para o setor ferroviário é apresentado por Frischtak (2008, pp. 326-328) no período 1997-2007; embora o mencionado trabalho apresente apenas números globais do setor, podendo ser útil para eventuais comparações intertemporais com o período anterior.

⁹ Os valores deflacionados a janeiro de 2009 (pelo Índice Nacional da Construção Civil da Fundação Getúlio Vargas) permitem avaliar da maneira a mais próxima possível o valor do esforço fiscal envolvido nos investimentos considerados. Os valores nominais de cada ano constam da Tabela 16 do Anexo.

Tabela 1 – DESPESAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES

VALORES AUTORIZADOS NO ORÇAMENTO E CRÉDITOS ADICIONAIS

	Valores absolutos em R\$ de 2009					Total
	2005	2006	2007	2008	2009 ^(**) (Autografo)	
FERROVIAS	116.324.902	149.922.233	256.106.971	370.850.174	202.935.304	1.096.139.584
HIDROVIAS	272.250.332	156.270.408	338.019.569	942.267.572	82.440.000	1.791.247.881
RODOVIAS						
Concedido	25.749.370	0	28.478.297	103.995.119	80.000.000	238.222.785
<i>Concessão recente</i>	0	0	0	85.184.757	38.000.000	123.184.757
<i>Trechos potencialmente coincidentes</i>	0	0	0	153.104.316	173.639.264	326.743.580
Total^(*)	414.324.603	306.192.641	622.604.837	1.588.446.936	1.417.112.861	3.125.610.250

Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.

Obs.: ^(*) O Total inclui, dos investimentos em rodovias, apenas as parcelas referentes a trechos concedidos no máximo até 1998. As demais parcelas, marcadas em itálico, não são incluídos nessa totalização.

^(**) “Autógrafo” representa os valores constantes do texto final da lei orçamentária aprovada pelo Congresso Nacional e enviada ao Presidente da República para sanção. Não contempla, portanto, eventuais vetos apostos pelo Presidente ao projeto.

Tabela 2 – DESPESAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES

VALORES EXECUTADOS (LIQUIDADOS)

	Valores absolutos em R\$ de 2009				
	2005	2006	2007	2008	Total
FERROVIAS	57.228.445	88.279.728	227.622.316	222.661.767	595.792.256
HIDROVIAS	171.630.156	118.832.248	307.856.218	492.340.319	1.090.658.942
RODOVIAS					
Concedido	23.493.066	0	22.864.927	103.995.115	150.353.109
<i>Concessão recente</i>	0	0	0	57.044.957	57.044.957
<i>Trechos potencialmente coincidentes</i>	0	0	0	114.289.118	114.289.118
Total^(*)	252.351.667	207.111.977	558.343.461	818.997.202	1.836.804.307

Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.

Obs.: ^(*) O Total inclui, dos investimentos em rodovias, apenas as parcelas referentes a trechos concedidos no máximo até 1998. As demais parcelas, marcadas em itálico, não são incluídos nessa totalização.

Verifica-se que os investimentos em comento alcançam no período valores anuais nunca inferiores a cem milhões de reais em ferrovias e hidrovias. Quanto às rodovias, embora os valores tenham sido mais reduzidos até 2007, verifica-se a partir de 2008 a realização de muitas despesas especificamente para os trechos que foram concessionados naquele ano, elevando em muito o total envolvido (o que se reflete nas linhas das Tabelas 1 e 2 relativas a “Concessão recente”). Também se constatam muitas dotações para trechos rodoviários que se superpõem parcialmente aos trechos concedidos, situação que abre a possibilidade de aplicação dos recursos não apenas nos trechos não-concedidos das respectivas estradas, mas também naqueles pontos que já foram submetidos à concessão. Para totalização com os demais segmentos de transporte, considerar-se-á apenas o primeiro conjunto de dotações (para

os quais há inequívoca destinação a obras em bens concedidos), uma vez que não existem informações suficientes para avaliar a situação dos outros dois subgrupos de despesas rodoviárias ante a situação dos bens envolvidos (sendo, no entanto, imprescindível salientar, ainda que isoladamente, os grandes montantes envolvidos nessas últimas categorias).

Constata-se ainda, na Tabela 3 abaixo, que o grau de execução dos projetos no período examinado¹⁰ é bastante elevado, nunca reduzindo-se a menos de cinquenta e dois por cento (exceto para o caso das ferrovias em 2005, que atingiram apenas quarenta e nove por cento). De fato, o grau de execução aproxima-se ao que apresenta o total dos gastos do Orçamento da União em cada modalidade de transporte, como se verifica na Tabela 4. Isto significa que não se trata de mera alocação “simbólica” de recursos: uma vez autorizadas formalmente no orçamento, tais despesas são de fato executadas em proporção significativa.

Tabela 3 – DESPESAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES

GRAU DE EXECUÇÃO (VALOR LIQUIDADO COMO PROPORÇÃO DO AUTORIZADO)

	<i>Valores em percentuais</i>				
	2005	2006	2007	2008	Total
FERROVIAS	49,20	58,88	88,88	60,04	66,70
HIDROVIAS	63,04	76,04	91,08	52,25	63,83
RODOVIAS					
Concedido	91,24	0,00	80,29	100,00	95,03
<i>Concessão recente</i>	0	0	0	66,97	66,97
<i>Trechos potencialmente coincidentes</i>	0	0	0	74,65	74,65
Total (*)	60,91	67,64	89,68	57,79	66,55

Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.

Obs.: (*) O Total inclui, dos investimentos em rodovias, apenas as parcelas referentes a trechos concedidos no máximo até 1998. As demais parcelas, marcadas em itálico, não são incluídos nessa totalização.

Tabela 4 – DESPESA TOTAL DA UNIÃO COM OBRAS EM INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES

GRAU DE EXECUÇÃO (VALOR LIQUIDADO COMO PROPORÇÃO DO AUTORIZADO)

	<i>Valores em percentuais</i>				
	2005	2006	2007	2008	Total
FERROVIAS	83,78	85,83	91,79	59,85	77,66
HIDROVIAS	61,41	72,81	82,88	58,75	67,62
RODOVIAS	80,80	80,90	87,64	83,63	83,70
Total dos três segmentos de transporte	78,88	80,44	87,80	76,98	81,32

Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil

Obs.: (*) O Total inclui, dos investimentos em rodovias, apenas as parcelas referentes a trechos concedidos no máximo até 1998. As demais parcelas, marcadas em itálico, não são incluídos nessa totalização.

¹⁰ Na análise do grau de execução, não se inclui o exercício de 2009, por estar o ano ainda em sua primeira metade, distorcendo de forma evidente a comparabilidade dos números.

2.1.2) É significativa (e crescente) em relação a quanto a União investe de seus recursos fiscais nos segmentos de transportes

Uma outra comparação é particularmente importante: quanto a União gasta em bens concedidos, em relação ao total do que gasta de seus recursos orçamentários nos setores considerados?

Vemos nas Tabelas 5 e 6 abaixo que os investimentos em tela representam uma proporção bastante elevada dos gastos federais totais nos segmentos de ferrovias e hidrovias¹¹. No primeiro caso, aliás, representam praticamente todos os investimentos ferroviários da União à exceção da construção da Ferrovia Norte-Sul. Dado o elevado valor desta obra de grande porte (nunca inferior a duzentos milhões de reais em cada exercício), a proporção de outros investimentos termina por ser aparentemente pequena. No entanto, representa praticamente cem por cento de todos os demais gastos (e ainda assim proporções em torno de vinte por cento de todo o investimento federal em ferrovias indicam uma parcela muito importante da despesa pública dessa natureza).

Para as hidrovias, esta proporção é ainda mais alta, entre vinte e trinta por cento¹², o que se torna mais significativo se considerarmos que três entre os quatro maiores portos brasileiros são diretamente administrados por companhias federais e portanto não têm suas obras computadas nesse total¹³. Estamos então diante de uma proporção importante das aplicações federais em infra-estrutura de transportes.

Para o segmento rodoviário, os valores aplicados mostram-se muito reduzidos no início do período, em função do elevado valor do investimento total em rodovias em todo o território nacional. No entanto, mesmo desconsiderando os trechos de recente concessão e aqueles potencialmente coincidentes com trechos concedidos, nota-se que em 2008 os valores aplicados mais do que dobram. Evidencia-se o aumento da parcela destinada a obras em rodovias concedidas, e a possibilidade de um aumento ainda maior em função do início da exploração comercial das novas concessões.

¹¹ Para as tabelas seguintes, computamos como total do investimento físico em hidrovias não somente os valores contabilizados no Grupo de Natureza de Despesa 4, mas também todas as ações e subtítulos com Grupo de Natureza de Despesa 5 (Inversões financeiras) que tivessem por objeto a ampliação da participação do capital da União em Companhias Docas federais com destinação a algum projeto específico de obras, com vistas a evitar uma sub-avaliação desse tipo de investimento pela União. As justificativas e metodologia de cálculo estão detalhadas no Anexo.

¹² A proporção de cinquenta por cento em 2008, ainda que empiricamente correta, parece atípica, pela existência de uma obra emergencial de reconstrução de grande parte do Porto de Itajaí (muito destruído por inundações) e pelo aumento do valor da obra de ampliação de molhes do canal de acesso do Porto de Rio Grande (que é parcialmente composta por serviços de dragagem, não incluídos entre as obras em bem concedidos, e parcialmente em obras nas instalações físicas do porto – Brasil, 2007A). Portanto, consideramos para efeito de análise a proporção entre vinte e trinta por cento para hidrovias.

¹³ Santos, Vitória e Rio de Janeiro (Ranking dos portos brasileiros: Campos Neto, 2006, p. 40).

Tabela 5 – DESPESAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES – PROPORÇÃO EM RELAÇÃO AO TOTAL DE INVESTIMENTO DO ORÇAMENTO DA UNIÃO EM CADA MODALIDADE DE TRANSPORTE

VALORES AUTORIZADOS NO ORÇAMENTO E CRÉDITOS ADICIONAIS

						<i>Valores em percentuais</i>	
	2005	2006	2007	2008	2009^(**) (Aut.)	Total	
FERROVIAS	19,01	31,87	13,80	19,52	10,47	15,87	
HIDROVIAS	27,47	21,09	28,83	53,55	7,77	31,03	
RODOVIAS							
Concedido	0,34	0,00	0,27	1,07	1,09	0,60	
<i>Concessão recente</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,88</i>	<i>0,52</i>	<i>0,32</i>	
<i>Trechos potencialmente coincidentes</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>1,58</i>	<i>2,36</i>	<i>0,87</i>	
Total^(*)	0,34	0,00	0,27	3,52	3,96	1,79	

Fonte: *Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.*

Obs.: ^(*) O Total inclui, dos investimentos em rodovias, apenas as parcelas referentes a trechos concedidos no máximo até 1998. As demais parcelas, marcadas em *itálico*, não são incluídos nessa totalização.

^(**) “Autógrafo” representa os valores constantes do texto final da lei orçamentária aprovada pelo Congresso Nacional e enviada ao Presidente da República para sanção. Não contempla, portanto, eventuais vetos apostos pelo Presidente ao projeto.

Tabela 6 – DESPESAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES – PROPORÇÃO EM RELAÇÃO À DESPESA DE INVESTIMENTO TOTAL DO ORÇAMENTO FEDERAL POR MODALIDADE DE TRANSPORTE

VALORES EXECUTADOS (LIQUIDADOS)

						<i>Valores em percentuais</i>	
	2005	2006	2007	2008	Total		
FERROVIAS	11,17	21,86	13,36	19,58	15,96		
HIDROVIAS	28,20	22,03	31,68	47,63	35,08		
RODOVIAS							
Concedido	0,39	0,00	0,25	1,28	0,54		
<i>Concessão recente</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,70</i>	<i>0,21</i>		
<i>Trechos potencialmente coincidentes</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>1,41</i>	<i>0,43</i>		
Total^(*)	0,39	0,00	0,25	3,39	1,18		

Fonte: *Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.*

Obs.: ^(*) O Total inclui, dos investimentos em rodovias, apenas as parcelas referentes a trechos concedidos no máximo até 1998. As demais parcelas, marcadas em *itálico*, não são incluídos nessa totalização.

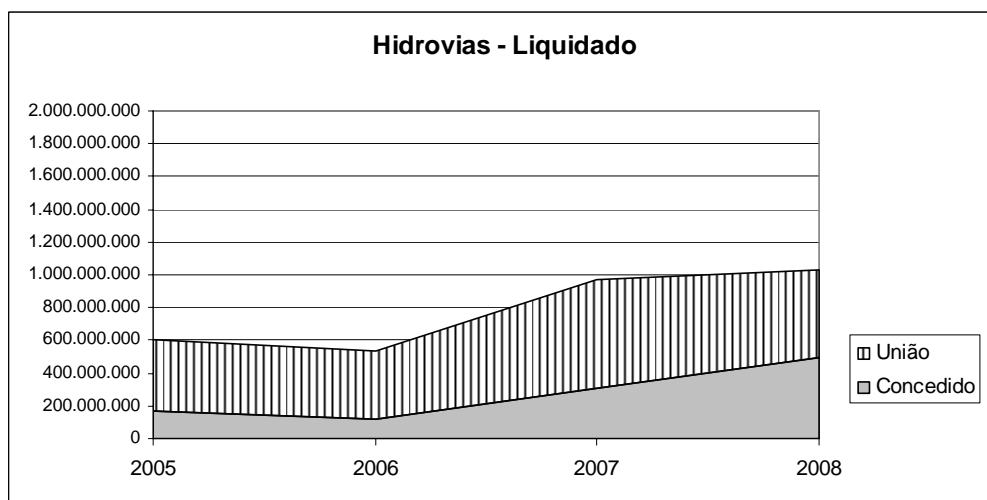
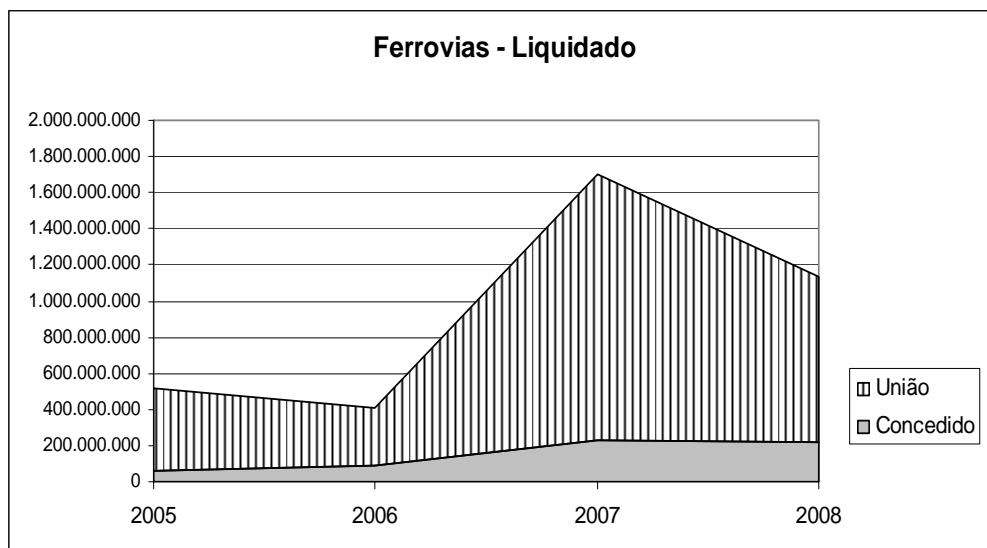
Uma disposição gráfica permite visualizar de forma mais intuitiva a importância quantitativa das obras em bens concedidos. O exercício de plotagem do Gráfico 1 abaixo superpõe a despesa orçamentária total da União e a despesa em bens concedidos, para os segmentos ferroviário e hidroviário individualizadamente, sempre em valores deflacionados para janeiro de 2009. Para estes setores, nota-se bem claro as tendências de crescimento ao longo do período, tanto dos valores absolutos quanto da proporção do investimento em bens concedidos dentro do investimento total da União com cada segmento.

Gráfico 1 – DESPESAS COM OBRAS EM BENS FEDERAIS DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – MODALIDADES FERROVIAS E HIDROVIAS

DESPESA ORÇAMENTÁRIA TOTAL DA UNIÃO E DESPESA EM BENS SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES

(VALORES EXECUTADOS)

Valores absolutos em R\$ de 2009



Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.

Obs.: “União” representa a despesa total executada pela União nesse segmento de transporte; “Concedido” representa a despesa executada pela União em bens concedidos nesse segmento de transporte.

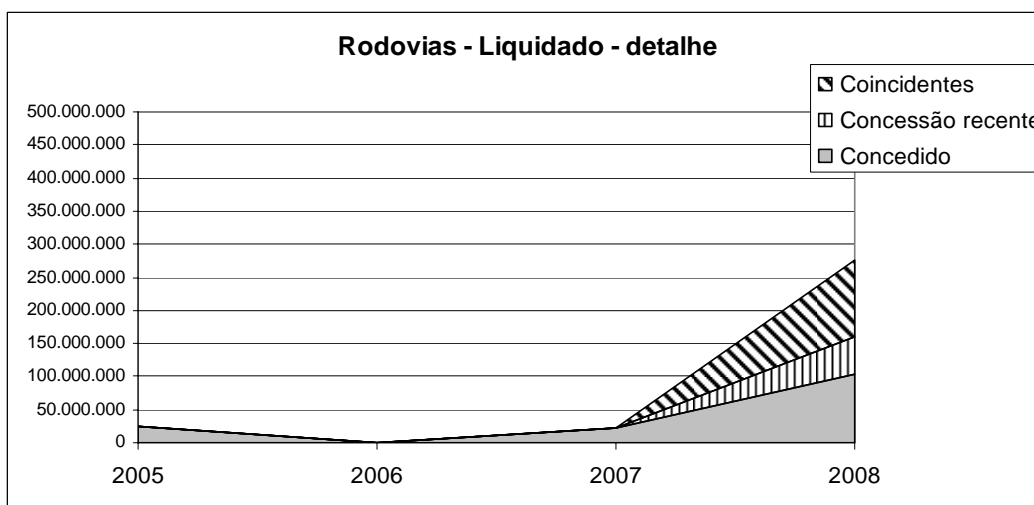
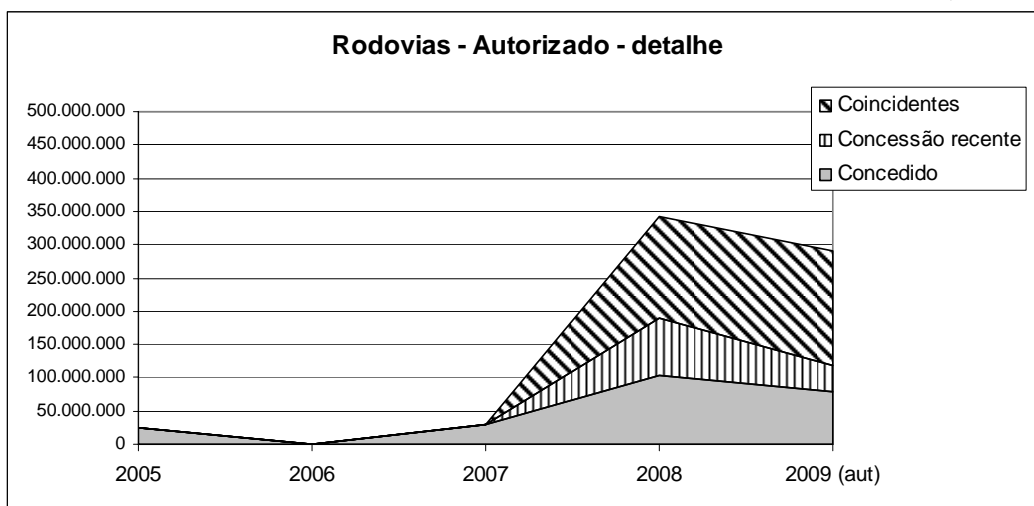
O mesmo exercício para as rodovias teria pouco potencial de visualização, tendo em vista a pequena proporção que mantêm as obras em bens concedidos em relação ao total de investimento rodoviário da União. Neste segmento, visualização mais significativa será a da evolução das diferentes situações das obras em bens concedidos relativamente à situação dos bens em relação ao concessão, constante do Gráfico 2 abaixo. A partir de 2007, elevam-se bastante os valores envolvidos em obras não só naqueles trechos rodoviários que já haviam sido concedidos anteriormente mas também – e ainda mais – naqueles cuja concessão

foi adjudicada no início de 2008, além do surgimento da possibilidade de dotações para obras em trechos mais largos que se superpõem a trechos já concedidos nas respectivas rodovias.

Gráfico 2 – DESPESAS EM BENS SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO OU SIMILARES – MODALIDADE RODOVIAS

(VALORES AUTORIZADOS NO ORÇAMENTO E EXECUTADOS)

Valores absolutos em R\$ de 2009



Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.

Em síntese da apresentação dos dados, temos que a aplicação de recursos orçamentários da União em obras realizadas em bens de infra-estrutura de transportes assume montante economicamente significativo tanto em valores absolutos quanto em proporção à despesa total realizada pela União nos segmentos ferroviário, hidroviário e rodoviário. Portanto, uma parte muito importante do que o governo federal gasta de seus recursos fiscais com ferrovias, hidrovias (e crescentemente com rodovias) é destinada a obras em bens já entregues à exploração de terceiros. Ademais, os montantes são crescentes ao longo dos anos, indicando uma ampliação da

prática de ser colocar recursos do erário em empreendimentos sob concessão ou similares. Trata-se, portanto, de tema de elevada materialidade, de amplo impacto orçamentário e econômico.

2.2) A existência de dotações “genéricas” ou múltiplas

Antes mesmo de qualquer discussão teórica, o levantamento empírico já impõe uma conclusão acerca da gestão desses recursos orçamentários. Algumas ações orçamentárias (detalhadas no Anexo) apresentam uma especificação redigida de forma tão genérica que não contemplam qualquer possibilidade de identificação da obra ou projeto de infra-estrutura específico. A Tabela 7 abaixo contém uma seleção de dotações orçamentárias que se encaixam nesta situação.

Tabela 7 – ALGUMAS AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS COM TÍTULOS GENÉRICOS QUE NÃO ESPECIFICAM AS OBRAS A QUE SE REFEREM

AÇÃO	SUBTÍTULO	ANO
10EJ – IMPLANTAÇÃO, AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA	0002 – NACIONAL	2005
	0002 – IMPLANTAÇÃO, AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NACIONAL	2006
1E75 – INFRA-ESTRUTURA PARA FORTALECIMENTO DA NAVEGAÇÃO NA REGIÃO NORTE	0002 – INFRA-ESTRUTURA PARA FORTALECIMENTO DA NAVEGAÇÃO NA REGIÃO NORTE – NA REGIÃO NORTE	2005
1E84 – CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO E MELHORIA DE PORTOS NA REGIÃO SUL	0002 – CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO E MELHORIA DE PORTOS NA REGIÃO SUL – NA REGIÃO SUL	2006
5E29 – RECUPERAÇÃO DE PORTOS NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 – RECUPERAÇÃO DE PORTOS NO ESTADO DE SANTA CATARINA – NO ESTADO DE SANTA CATARINA	2006
5E45 – CONSTRUÇÃO DE PORTOS – NO ESTADO DO AMAPÁ	0016 – CONSTRUÇÃO DE PORTOS – NO ESTADO DO AMAPÁ – NO ESTADO DO AMAPÁ	2006
5E67 – INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 – INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	2006
5E69 – INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NA REGIÃO AMAZÔNICA	0056 – INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NA REGIÃO AMAZÔNICA – NA REGIÃO AMAZÔNICA	2006
5E75 – MODERNIZAÇÃO E ADEQUAÇÃO DE PORTOS – NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 – MODERNIZAÇÃO E ADEQUAÇÃO DE PORTOS – NO ESTADO DE SANTA CATARINA – NO ESTADO DE SANTA CATARINA	2006
7E78 – APOIO A INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NA REGIÃO NORDESTE	0056 – APOIO A INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NA REGIÃO NORDESTE – NA REGIÃO NORDESTE	2007
7F06 – CONSTRUÇÃO DE PORTOS NO ESTADO DO AMAZONAS	0056 – CONSTRUÇÃO DE PORTOS NO ESTADO DO AMAZONAS – NO ESTADO DO AMAZONAS	2007
7F33 – IMPLANTAÇÃO, AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA	0001 – IMPLANTAÇÃO, AMPLIAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA – NACIONAL	2007
869V – MANUTENÇÃO E GESTÃO DOS ATIVOS FERROVIÁRIOS	0101 – MANUTENÇÃO E GESTÃO DOS ATIVOS FERROVIÁRIOS – NACIONAL (CRÉDITO EXTRAORDINÁRIO)	2007
5E69 – INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NA REGIÃO AMAZÔNICA	0056 – INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA – NA REGIÃO AMAZÔNICA – NA REGIÃO AMAZÔNICA	2007

Fonte: Elaboração própria a partir do Sistema SIGA Brasil.

Ora, tal imprecisão na definição do objeto do gasto representa de per si, para o processo decisório de investimentos de qualquer organização, em qualquer circunstância, uma severa deficiência. Está-se tratando da alocação de recursos de capital em projetos de vulto considerável, e o mínimo que se requer para decisões racionais é saber quais são estes projetos que concorrem pelos recursos da organização. Para que o Orçamento da União seja um instrumento de decisão sobre a alocação dos recursos federais – tal como preconiza a Constituição nacional – é preciso que pelo menos diga em que os aloca. Este é o primeiro imperativo de qualquer sistema de finanças públicas que pretenda gerir os gastos de capital do ente público:

A primeira e principal parte do planejamento financeiro público, independentemente da existência de um orçamento de capital, está relacionada à determinação dos recursos a serem alocados. Os critérios para isto devem ser rigorosos e aplicados de forma consistente. Os custos e benefícios associados a políticas, programas e projetos governamentais devem ser identificados em detalhe e avaliados porque estes custos implicam oportunidades reais a que se renuncia. (Premchand, 2007, p. 95)¹⁴

Esta exigência fundamental é refletida diretamente no ordenamento jurídico: desde a lei geral de finanças públicas (a já vetusta Lei 4.320/64¹⁵ em seu art. 20) consta a elementar regra que “Os investimentos serão discriminados na Lei de Orçamento segundo os projetos de obras e de outras aplicações.” Do mesmo modo, ao buscar a responsabilidade na gestão fiscal, a Lei de Responsabilidade Fiscal¹⁶ veda em seu art. 5º, § 4º, “consignar na lei orçamentária crédito com finalidade imprecisa ou com dotação ilimitada”. Também se prevê nessa lei (art. 50, § 3º), reiterando exigência já formulada pela lei geral, que o ente público manterá “sistema de custos que permita a avaliação e o acompanhamento da gestão orçamentária, financeira e patrimonial.” Evidentemente, sem se identificarem os projetos de obras no orçamento, é impossível qualquer tipo de avaliação *ex ante* dos respectivos custos, e o acompanhamento *ex post* terá de basear-se em critérios extra-orçamentários para ser levado a efeito (o que de per si inviabilizaria uma avaliação precisa da execução do orçamento, uma vez que os padrões de comparação não seriam estabelecidos a partir de critérios nele fixados mas, ao contrário, teriam origem em outros sistemas de informação).

¹⁴ *The first and major part of public financial planning, regardless of whether a capital budget exists, relates to the determination of resources to be allocated. The criteria for this purpose need to be rigorous and applied consistently, The costs and benefits associated with government policies, programs, and projects need to be identified in detail and evaluated because these costs imply real opportunities forgone. (Premchand, 2007, p. 95).*

¹⁵ Brasil, 1964.

¹⁶ Brasil, 2000.

Algumas abordagens à gestão orçamentária relativizam esta imprecisão, sustentando que a ausência de especificação física do gasto autorizado seria tão somente uma previsão de abrangência maior, contemplando uma política nacional que poderia ser desdobrada e aplicada de maneira uniforme em todo o território (dito de outra forma, um orçamento assim estruturado estaria apenas adiando a definição do local de aplicação do gasto para uma fase administrativa de execução do orçamento aprovado):

Por vezes, o critério utilizado [na especificação do Orçamento da União, FMRB] permite distinguir a unidade da Federação responsável pela definição do gasto, por vezes aponta para a localização física da unidade orçamentária que libera os recursos e, por último, ao local efetivo da aplicação dos recursos. [...] Logo, uma dotação cujo local de aplicação seja definido como nacional não deve necessariamente ser tomada como um gasto em uma política abrangente e de escopo universalista. O oposto também é verdade: poucos recursos aplicados em municípios específicos não são sinônimo de clientelismo ou distributivismo. Gastos locais podem estar e, em geral como mostraremos, estão conectados a políticas nacionais definidas pelo governo central. Afinal, as políticas nacionais precisam ganhar corpo em locais específicos. Em última análise, todo gasto é local. (FIGUEIREDO & LIMONGI, 2008, p. 127)

Este argumento, porém, é inteiramente desprovido de sentido material nos investimentos em infra-estrutura de transportes: ao contrário de outros exemplos de investimento físico (a exemplo de aquisição em bloco de equipamentos hospitalares que possam ser distribuídos a hospitais por todo o país), não existe um “lote” de bens de infra-estrutura que possa ser fabricado em bloco e depois “distribuído”: cada obra (um trecho de estrada, uma ponte) é única, pois não pode ser realizada senão em função as condições e necessidades específicas de cada local. Mesmo uma interpretação menos rígida da especificidade orçamentária não subsiste no setor de transportes – ou, para o efeito, em qualquer setor que possua as características de incontornável particularidade geográfica dos objetos de gasto, em especial os que contemplem obras de infra-estrutura física como transportes ou energia.

Como o exemplo dos “trechos parcialmente coincidentes” de rodovias demonstra, a omissão na especificação do objeto do gasto (ou mesmo quando, identificado este, a sua delimitação física na autorização orçamentária permite que a despesa seja aplicada indistintamente em bens da União ou em bens sob exploração de terceiros) faz com que o Legislativo não possa saber, quando a autoriza, qual parcela daquela determinada dotação irá para o custeio de obras em cada categoria de bens. Assim, o instrumento orçamentário não consegue definir com antecipação quanto dos recursos da União subsidiará a operação e exploração de terceiros. Qualquer que seja avaliação de mérito a que se chegue quanto à

destinação de recursos para estes bens, a falta de especificidade do objeto da dotação (inclusive quanto à consideração da delimitação física dos bens concedidos) impede que sequer se conheça o volume destes recursos. Desnecessário dizer que o Legislativo não poderá formular qualquer decisão alocativa relativamente à destinação de recursos para obras em bens concedidos se não puder deduzir da estrutura em que é formulado o orçamento qual proporção de recursos é efetivamente a isto destinada. Tampouco quaisquer outros usuários da informação orçamentária para fins gerenciais ou estatísticos poderão utilizar o orçamento como ferramenta gerencial para este tipo de decisão ou análise.

Desta forma, desde já é preciso apontar alguns imperativos de técnica orçamentária que se constata ausentes nas situações examinadas:

- a) as dotações para obras em bens de infra-estrutura de transportes devem necessariamente conter em sua descrição informação suficiente para identificar com precisão a obra física ou projeto de engenharia que a dotação custeará, evitando-se qualquer forma de descritor que possa abranger mais de uma obra ou serviço;
- b) mesmo no âmbito de um mesmo bem de infra-estrutura (por exemplo, a manutenção de uma única rodovia dentro do território de uma Unidade da Federação), a gestão da política de concessões exige a individualização das dotações destinadas a trechos dessa estrutura pública que estejam sob o regime de concessão ou outra exploração a cargo de terceiros (no exemplo citado, quando apenas um trecho dessa rodovia encontra-se concessionado), de forma a segregar os valores aplicados nos bens sob esta condição daqueles aplicados nos bens diretamente mantidos e explorados pela União.

Neste sentido, cabe observar que a prática dos Poderes envolvidos no orçamento já descumpre os dispositivos legais, sendo necessárias medidas adicionais à da simples enunciação geral do princípio. A este respeito, o Congresso Nacional buscou detalhar este comando na norma que regulamenta a apreciação interna das leis de orçamento¹⁷, verificando-se que não foram constatadas situações semelhantes nos orçamentos a partir de 2008 (o que pode indicar algum efeito positivo da norma interna na superação do problema). No entanto, sendo uma tal norma de natureza *interna corporis*, sujeita a interpretações variadas, limitada sua abrangência às emendas parlamentares, e de qualquer modo não aplicável aos governos subnacionais, representa instrumento ainda insuficiente para a erradicação dessa prática.

¹⁷ Art. 47, inciso II, da Resolução nº 1/2006-CN, de 22 de dezembro de 2006 (Brasil, 2006A).

3) HÁ POSSIBILIDADE JURÍDICA DESTE TIPO DE DESPESA, MAS SOB CONDIÇÕES ESTRITAS

Passamos a considerar agora, sob o aspecto jurídico, a possibilidade e as condições necessárias para a regularidade da realização de despesas da União em bens submetidos ao regime de concessão, arrendamento ou outra forma de exploração por terceiros. Preliminarmente, fique claro que nesta análise jurídica não se questiona o mérito de tais obras sob o ponto de vista das políticas de transporte ou logística (ou seja, não se põe em dúvida a desejabilidade da existência dos bens de transporte almejados pelas despesas). Considera-se apenas se, na condição particular de afetação à exploração por terceiros de tais ativos, existem limites e condições jurídicas para a destinação de recursos orçamentários federais a serem incorporados a estes bens sob a forma de obras e melhoramentos.

3.1) Existe a possibilidade jurídica da despesa, em tese, mas em caráter excepcional

Nos termos do direito positivo, a concessão de serviços públicos rege-se no país pelas regras gerais da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Este diploma legal não veda, em princípio, a possibilidade de que os bens públicos afetados à concessão recebam recursos orçamentários destinados à melhor prestação do serviço público a que se destinam. De fato, a referida Lei prevê expressamente que os editais e contratos de concessão respectivos contenham cláusulas que regulem a situação dos bens submetidos à concessão.¹⁸

Em particular, a operação dos serviços de transporte vinculados à exploração de infra-estrutura é obrigatoriamente exercida nos termos de concessão, pois assim determina expressamente a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, que estabelece as bases da prestação e exploração de serviços de transporte e gestão das respectivas infra-estruturas¹⁹, vigendo as mesmas condições gerais para o tratamento dos bens físicos afetados à prestação do serviço. No caso particular da modalidade de arrendamento dos bens vinculados ao transporte, é tratamento específico dos bens vinculados à concessão do serviço, permitido expressamente pelo art. 4º das Leis nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e 9.491, de 9 de setembro de 1997,

¹⁸ Arts. 18, incs. VII, X, XI; 23, incs. V, X; 35, §§ 1º e 3º; 36; 44 e 45 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. (Brasil, 1995) O seu art. 50, em particular, determina a novação dos instrumentos de outorga de concessões reguladas por legislação anterior, adaptando-a aos novos critérios ora fixados.

¹⁹ Arts. 13, inc. I; 14, inc. I, alíneas 'a' e 'b' e §§ 1º e 3º; e 35, incs. IV e XI da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. (Brasil, 2001).

ambas reguladoras do Programa Nacional de Desestatização²⁰. Para o caso dos portos, as mesmas condições são deferidas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993²¹. Ainda quanto aos portos, é prevista na Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996²² a possibilidade da delegação de sua exploração a Estados, Distrito Federal e Municípios, que podem concessioná-la nas mesmas condições impostas ao governo federal como poder concedente, ficando a União autorizada a destinar recursos financeiros a obras nesses portos delegados, “desde que tais obras e serviços não sejam de responsabilidade do concessionário”. Nas rodovias federais e águas interiores (eclusas, diques e barragens), apenas o regime de concessões e permissões é facultado (art. 1º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995²³).²⁴

Por outro lado, é inerente ao regime de jurídico da concessão – e representa o principal motivo de sua adoção, afinal – que as obras necessárias à exploração do serviço corram por conta do concessionário:

Este contrato administrativo se caracteriza, basicamente, por ser um ajuste no qual o Poder Público transfere a terceiros a execução de uma obra, de modo que o contratado se remunere através de tarifa paga diretamente pelo administrado. A sua essência consiste, portanto, no fato de que a Administração Pública não necessita recorrer a recursos próprios para executar uma obra, utilizando-se de uma parceria com outra pessoa, seja de direito público ou de direito privado, que, por sua vez, visa, além do retorno dos investimentos aportados, a parcela de lucro a ser obtido mediante a exploração da obra durante determinado período.²⁵ (grifo nosso)

De fato, a própria definição legal de concessão é a exploração do serviço por conta e risco do concessionário (existindo ou não a obrigação deste de arcar com o encargo prévio de

²⁰ No caso que nos concerne, a desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. que deu origem aos contratos de concessão das atuais malhas ferroviárias fez uso dessa modalidade de arrendamento (Brasil, 1990; Brasil, 1997).

²¹ Arts. 1º, § 2º, (obrigatoriedade de concessão nos termos da lei geral de concessões), 4º, inc. I (permissão de celebração de contrato de arrendamento) e § 4º, inc.s IV, V e VII (obrigatoriedade de regulação das condições de realização de obras nos bens concedidos ou arrendados), bem como o art. 53 (obrigatoriedade de adaptação dos contratos anteriores às novas regras), todos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Brasil, 1993).

²² Brasil, 1996. A mencionada lei permite também a delegação da exploração de rodovias, mas não abordamos este caso em tese por não terem sido localizados no levantamento de dados quaisquer trechos rodoviários sob delegação aos entes subnacionais.

²³ Brasil, 1995A.

²⁴ Para as rodovias federais, existe a previsão legal de simples delegação de sua operação a Estados e Distrito Federal. Denominada “descentralização”, essa simples transferência de administração das rodovias foi inicialmente autorizada pela Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002 (Brasil, 2002B), que autorizava apenas transferências aos concessionários de recursos em valor fixo por quilômetro de rodovia transferida. Em 2006, a Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006 (Brasil, 2006), autorizou a realização direta de obras federais nestes trechos entre julho e setembro de 2006, sendo esta autorização reaberta em dezembro de 2008 até dezembro de 2010, pela Medida Provisória nº 452, de 24 de dezembro de 2008 (Brasil, 2008E). Embora não tenha sido detectada a ocorrência de obras federais nesta situação no período examinado, somente foram considerados neste trabalho como inseridos no fenômeno estudado os trechos viários concedidos diretamente pela União a empresas privadas e regulados pela ANTT. Há menção na literatura à concessão pelos Estados de trechos de rodovias federais transferidas (Oliveira, 2008, pp. 183-184; Araujo, 2008, p. 315), mas o objeto do estudo empírico é a realização de obras com o orçamento da União.

²⁵ Souto, 1997. p. 240.

determinadas obras para fruição da concessão)²⁶. No campo particular dos transportes, a própria Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, exclui expressamente da competência do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de transportes as competências de administração e obras em “elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ” (ressalvados apenas a gestão de trânsito e os sistemas de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário diretamente vinculados ao controle de trânsito)²⁷. Em caráter geral, a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995²⁸ é expressa em definir a responsabilidade do concessionário pelos bens públicos recebidos:

Art. 34. A concessionária que receber bens e instalações da União, já revertidos ou entregues à sua administração, deverá:

I – arcar com a responsabilidade pela manutenção e conservação dos mesmos;

II – responsabilizar-se pela reposição dos bens e equipamentos, na forma do disposto no art. 6º da Lei nº 8.987, de 1995.

Estas prescrições não são porém absolutas: apesar da ausência de dispositivos legais expressos neste sentido, a doutrina consagra o poder-dever estatal de formular alterações nas condições de quaisquer contratos visando ao atendimento ao interesse público, sempre que novas circunstâncias supervenientes exigirem mudanças nas formas de prestação do serviço público²⁹ – possibilidade ressalvada expressamente na norma geral de contratos, por força dos arts. 58, inciso I, e 65, inciso I, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Constituindo os bens concessionados um instrumento de prestação de serviços públicos, ademais, está-se diante do princípio da mutabilidade do serviço público, o “dever para a Administração de atualizar a prestação do serviço, tomando em vista as modificações técnicas, jurídicas e econômicas supervenientes”³⁰. Um exemplo simples dessa possibilidade seria a ocorrência ao longo do tempo de grande adensamento populacional às margens de uma ferrovia cuja exploração tenha sido concedida a particulares. Esta situação, inexistente à época da concessão, pode tornar necessário ao interesse público a construção de uma passarela de pedestres para substituir passagens de nível nas quais se verifiquem acidentes frequentes pelo aumento do volume de transeuntes³¹.

Por conseguinte, os fatos geradores desta intervenção são circunstâncias originalmente imprevisíveis, provenientes da evolução social e que exijam uma intervenção

²⁶ A teor das definições literais do art. 2º, incisos I e II, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Brasil, 1995).

²⁷ Art. 82, § 1º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; a ressalva quanto ao trânsito, feita neste dispositivo, é regulada pelo art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Brasil, 1997A).

²⁸ Brasil, 1995ª.

²⁹ Furtado, 2007, pp. 362-363 e, especificamente para concessões, p. 564.

³⁰ Justen Fº, 2005, p. 490 (*apud* Furtado, 2007, p. 717).

³¹ Este exemplo relaciona-se a uma situação problemática no sistema ferroviário brasileiro (Garrido, 2006, p. 10). Para exemplos de outras situações consideradas motivos relevantes de intervenção pública, cf. Frischak, 2008, pp. 327-328.

pública modificativa das condições de prestação do serviço pelo bem objeto da intervenção correspondente à modificação das situações fáticas verificada. A realização das referidas obras deve circunscrever-se a situações excepcionais de interesse público, em que se apresente a conveniência e oportunidade da medida extrema de intervenção na prestação do serviço e modificação das condições do contrato respectivo, existindo amparo nos termos do art. 29, inc, III, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e dos arts. 58, inc. I, e 65, inc. I, alíneas ‘a’ e ‘b’ da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993³².

É importante lembrar que o ordenamento jurídico nacional já contempla figuras específicas de contrato nas quais o Estado concedente reconhece de antemão que não há no projeto concedido rentabilidade projetada suficiente para a sua sustentação apenas pela exploração privada, sendo cabível o subsídio público. São a “concessão patrocinada” e a “concessão administrativa”, as duas modalidades de “parceria público-privada” (PPP) definidas pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004³³. Comum a ambas as modalidades é a autorização legal de uma contraprestação pecuniária do poder público ao concessionário privado, como forma de compensar uma rentabilidade insuficiente da exploração. No entanto,

³² Brasil 1995; Brasil, 1993A.

³³ Brasil, 2004. É necessário ressaltar que esta previsão legal faz com que a expressão “parceria público-privada” tenha, no Brasil, um significado bastante preciso e restrito: o de concessões cujo contrato contemple, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do poder público ao parceiro privado, ou o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta (ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens). Este significado restrito difere muito da acepção que o termo “parceria público-privada” (“*public private partnership*”, ou em sua versão britânica “*public finance initiative – PFI*”) tem na literatura internacional. Na maior parte das fontes que analisam o assunto, a acepção da palavra é muito mais ampla, abrangendo praticamente toda forma de contrato na qual um agente privado assume algum papel que vai além do simples fornecimento contratual de bens ou serviços específicos dos quais o setor público seja o adquirente direto. Definido como “um arranjo de papéis e relacionamentos no qual duas ou mais entidades públicas e privadas se coordenam de maneira complementar para atingir seus objetivos individuais através da busca com junta de um ou mais objetivos comuns” (Williams, 2003, p.5) ou “um acordo contratual formado entre uma agência governamental e uma entidade do setor privado que permite maior participação do setor privado na oferta de projetos de infra-estrutura públicos” (Eggers & Startup, 2006, p. 5), a noção técnica internacional de PPP abrange um *continuum* que vai desde um contrato de fornecimento do tipo *Design-Build* (no qual o executor da obra é também o responsável pelo seu projeto, o que no Brasil representa o típico contrato de obra pública convencional) em um extremo, até a privatização pura e simples dos ativos relativos a uma prestação de serviços com pequenas restrições sobre a sua utilização em outro extremo. Entre os extremos, o conceito abrange vários estágios intermediários, tais como o modelo “BOOT – Build, Own, Operate, Transfer” (no qual o parceiro privado constrói e opera a infra-estrutura por um determinado período, após o qual os bens são cedidos ao Estado), o simples arrendamento dos bens de infra-estrutura, a concessão do serviço (cessão da exploração da infra-estrutura com um modelo de regulação sob obrigações mais severas e direitos de exclusividade ou restrição à entrada de concorrentes), a contratação do parceiro privado apenas para gestão dos bens de infra-estrutura ou a prestação de serviços específicos (sem a assunção por ele da titularidade e dos riscos da exploração direta, sendo remunerado pelo Estado por unidades de serviço prestado), entre outros. (Eggers & Startup, 2006, pp. 5-6; Williams, 2003, pp. 5, 7 e 9; Salamon, 2002, p. 591; De Rus, 1999, pp. 10-11; Estache, 1999, pp. 199-200; para uma definição mais restrita, enfatizando o papel do concessionário como provedor direto do serviço público, cf. Kerf *et alii*, 1998, p. 1).

esta insuficiente rentabilidade é reconhecida pelo Estado desde a licitação, explicitada em contrato e os licitantes formulam suas propostas sob esta condição.

Nenhuma das situações aqui levantadas e relatadas encaixa-se nesse modelo: são regimes de exploração que foram considerados contratualmente – pelo Estado e pelos licitantes interessados – rentáveis para a operação privada. A própria existência do regime legal próprio de PPP indica que os demais contratos de concessão não contemplam a possibilidade de subsídios adicionais do orçamento público como parte do regime de exploração, o que reforça a absoluta excepcionalidade das situações a que nos referimos.

De um ponto de vista patrimonial, é da natureza do regime de concessão que os bens públicos entregues à exploração do serviço e seus acréscimos por acessão ou construção permaneçam como patrimônio do poder concedente ao longo do prazo da concessão, e retornem à sua posse após expirado aquele prazo³⁴.

Portanto, não se vislumbra ilegalidade em tese na destinação de recursos públicos para obras em bens da União Federal entregues em concessão (inclusive na modalidade de arrendamento) nos termos da atual legislação que rege este instituto. Esta faculdade, porém, há de ser exercida com absoluta parcimônia, atendidos sempre seus parâmetros de excepcionalidade. Sob tais condições, em atendimento à regra expressa de motivação dos atos administrativos³⁵, torna-se sempre obrigatória a demonstração formal da licitude dessa intervenção, mediante o registro documentado dos fatos ocorridos e das razões para adoção da medida administrativa de modificação das condições de exploração do bem concedido.

³⁴ *Os bens públicos relacionados com a concessão poderão apresentar diferentes características, conforme a situação. [...] Esses bens são atribuídos à guarda do concessionário, que os utiliza para a prestação do serviço público. Eles reverterão automaticamente ao poder concedente, quando encerrada a concessão. [...] De modo genérico, pode-se estimar que as acessões e benfeitorias realizadas nos bens imóveis tornam-se automaticamente integradas no domínio público.* (Justen F^o, 2003, pp. 264-265).

Existe ainda fundamento legal expresso que assegura o retorno dos bens à União, na figura dos “bens reversíveis” que obrigatoriamente terão sua especificação no edital de licitação para a concessão (art. 18, inc. X e art. 35, § 1^o, da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Brasil, 1995)).

³⁵ O princípio da motivação, presente em toda a doutrina administrativista, tem no âmbito da Administração Federal a sua enunciação expressa e especificação precisa no art. 2^o da Lei n^o 9.784, de 29 de janeiro de 1999 (Brasil, 1999, grifos nossos).

Art. 2^o A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

[...]

VII – indicação dos pressupostos de fato e de direito que determinarem a decisão;

3.2) A realização das despesas causa alteração das condições do contrato, o que implica na exigência imprescindível da reavaliação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato

Por outro lado, a realização de obras públicas nos bens concedidos altera as condições de prestação do serviço, na medida em que incide – de forma presumivelmente favorável – nas condições técnicas e econômicas em que as atividades do concessionário são realizadas (por exemplo, pela disponibilidade de vias férreas em melhores condições de trafegabilidade, ou de canais de navegação desassoreados ou derrocados que permitam receber embarcações de maior calado, etc.)³⁶. Já apuramos que o porte das despesas realizadas pela União com obras, globalmente e em cada projeto individual, demonstra que tais alterações são inegavelmente de caráter material em relação às operações dos serviços concedidos, não se tratando aqui de modificações superficiais ou de bagatela. Desta forma, implicam inexoravelmente em alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. Isto ocorrerá independentemente de terem sido formalizados os aditivos contratuais correspondentes, na medida em que:

*[...] o equilíbrio econômico-financeiro abrange não apenas o montante de dinheiro devido ao particular contratado, mas também o prazo estimado para o pagamento, a periodicidade dos pagamentos e qualquer outra vantagem que a configuração da avença possa produzir. O mesmo se passa com a questão dos encargos. Integram a equação econômico financeira todos os fatores aptos a influenciar o custo e o resultado da exploração.*³⁷

Ora, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo, em geral, e do contrato de concessão em particular – e sua recomposição ante alterações supervenientes – é princípio inescapável da gestão desse tipo de avenças, conforme expressamente determinam o art. 9º, § 4º, e 35, § 1º, alínea ‘b’, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e o art. 65, inc. II, alínea ‘d’, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993³⁸, no que reiteram comando constitucional expresso³⁹. Trata-se de preservar a proporção

³⁶ “Qualquer alteração no programa de investimento – alocação ou supressão, antecipação ou postergação de obras ou serviços – é ajustado anualmente no fluxo de caixa da concessão, a fim de refletir o cronograma físico-financeiro, de execução obrigatória, assumido pela concessionária à época da licitação.” Vasconcelos, 2008, pp. 228-229 (no mesmo sentido, tratando da modificação dos cronogramas de investimentos para modificação do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, pp. 245-246). Para uma lista de fatores detectados como causas de desequilíbrio econômico-financeiro de concessões no Brasil, cf. Vasconcelos, 2008, pp. 241-242.

³⁷ Justen Fº, 2003. p. 388.

³⁸ Brasil, 1995 e Brasil, 1993. No caso particular das concessões de transportes, também por comando expresso do art. 35, § 1º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (Brasil, 2001).

³⁹ De fato, o art. 37, inciso XXI da Carta Magna dispõe que: *ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.* (Brasil, 1988 – grifos nossos).

originalmente pactuada⁴⁰ quando do contrato de concessão entre os encargos do concessionário com o contrato (agora alterados, para mais ou para menos, em função das novas condições operacionais que as obras públicas trarão) e os respectivos benefícios⁴¹.

Tais modificações, é verdade, tenderão a ser em geral favoráveis aos concessionários ou arrendatários, visto que seria pouco provável que o poder público viesse a promover investimentos que reduzissem a eficiência econômica dos ativos de infra-estrutura⁴². Isto porém não altera no mais mínimo a obrigação de reposição das proporções do contrato original, que deve ser providenciada em favor de qualquer uma das partes que tiver seus encargos acrescidos em função da obra realizada. A obrigação de reequilíbrio econômico-financeiro baseia-se, ente outros princípios que tendem ao mesmo resultado, na isonomia entre as partes; a isonomia vale tanto para o contratado privado quanto para a coletividade representada pelo poder concedente:

*Se os eventos extraordinários ampliam os benefícios e vantagens do contratado, a Administração deverá rever as condições e reduzir seus próprios encargos, para impor a manutenção da situação original. Não é admissível que toda a comunidade seja sacrificada para beneficiar um sujeito em específico.*⁴³

⁴⁰ Ou seja, mantendo-se no máximo possível as proporções na data de celebração do contrato: “As condições que levaram à celebração do contrato devem servir de parâmetro para a definição do ponto de equilíbrio do contrato. Este é o princípio básico adotado pela Lei nº 8.987/95.” (Furtado, 2007, p. 564; no mesmo sentido, resenhando a doutrina brasileira, Albuquerque, 2008, pp. 388-390). Para este princípio jurídico aplicado à experiência internacional, cf. Rey & López, 2003, pp. 71-72.

⁴¹ Silva, 2007, pp. 64-65. Sequer os termos bastante generosos de delegação de portos aos entes subnacionais da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, dispensam o reequilíbrio econômico-financeiro: ao mesmo tempo que autorizam a cobrança de tarifa ou outra forma de pagamento aos usuários, os parágrafos do seu art. 3º impõem a vinculação dos recursos assim auferidos “em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade, na conservação e na sinalização” dos bens delegados. Desta forma, existe uma proporção entre encargos e benefícios do ente delegatário (ainda que possivelmente menos estruturada que num contrato de concessão) que não pode deixar de ser revista quando da realização das obras com recursos federais.

⁴² Além do que seria pouco provável que as empresas concessionárias ou arrendatárias, normalmente de organizações de grande porte e capacidade institucional, viessem a conformar-se com alterações que lhes sejam prejudiciais sem uma vigorosa reação, inclusive por meios judiciais. (Spíller, 1998, pp. 261).

⁴³ Justen Fº, 2003. p. 388. No mesmo sentido, cf. Coutinho, 2008, pp. 272-274, mencionando ampla mente a doutrina, além do Voto condutor da Decisão TCU 464/2000 – Plenário (Brasil, 2000A), que determina recomposição de equilíbrio econômico-financeiro de contrato em favor da Administração Pública:

Isso configura alteração imprevisível e inevitável na esfera econômica, estranha à vontade das partes, que acarretou distorção entre o valor recebido e os encargos suportados pela contratada, em benefício desta e, de outra parte, na mesma proporção, a imposição de ônus excessivo à contratante, o que enseja a aplicação da teoria da imprevisão (rebus sic stantibus).

Ressalte-se que essa teoria, albergada pela atual Lei de Licitações, no seu art. 65, inciso II, alínea d, pode ser empregada tanto em favor do contratado quanto em favor do contratante.

Aliás, como exemplo de aplicação da teoria da imprevisão em benefício da Administração Pública, pode ser citado o Decreto nº 2.399/97 que, em virtude da estabilização da economia e da necessidade de expurgar dos preços contratados a expectativa de inflação, determinava que os órgãos e entidades da Administração Federal promovessem a reavaliação dos instrumentos contratuais em vigor, objetivando a redução dos preços aos níveis daqueles atualmente praticados no mercado para o mesmo bem ou serviço.

Outro fator é de consideração inafastável: sendo a concessão ou arrendamento precedida de licitação, como exigência absoluta do ordenamento jurídico⁴⁴, a realização de despesas em favor do contratado altera o conteúdo econômico da sua remuneração (como já vimos), o que representa uma alteração do valor presente da proposta que este ofertou na licitação. Esta alteração é o outro lado da moeda de uma alteração do objeto do contrato após realizada a licitação, uma vez que as condições de execução do contrato foram materialmente alteradas: o concessionário ou arrendatário ofertou proposta para explorar a suas expensas um determinado conjunto de bens operacionais, com os custos e produtividades daí decorrentes, e as obras custeadas pela União transformam este conjunto de bens em outro mais moderno e produtivo. Além do desequilíbrio que se estabelece entre as partes (Administração e concessionário, em desfavor da primeira), configura-se também um desequilíbrio entre as propostas concorrentes à licitação pela concessão ou arrendamento, na medida em que uma delas – a que veio a vencer o certame – teve uma redução do seu valor líquido ao longo da execução do contrato. Caso não haja recomposição do equilíbrio em novas bases (utilizando-se rigorosamente os mesmos critérios do Edital para recálculo das prestações econômicas das partes), estará sendo descumprido o princípio basilar da vinculação ao instrumento convocatório, segundo o qual na celebração e execução de um contrato “a Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada”⁴⁵.

Todas estas razões conduzem à conclusão de que a execução das referidas obras deve obrigatoriamente ser acompanhada de uma avaliação formal da ocorrência de alterações do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou ato de outorga dos ativos beneficiados pelas mesmas, seguida da celebração dos respectivos termos de formalização de alteração contratual para repactuação do reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste.

3.3) É necessária a existência de procedimentos de controle externo desse reequilíbrio contratual induzido pelas obras custeadas com recursos da União

Ao estabelecer as diferentes modalidades de concessão e arrendamento de bens e serviços públicos, o legislador teve a sábia prevenção de submeter tais modalidades de ação

⁴⁴ Art. 14 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Brasil, 1995); art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995 (Brasil, 1995A).

⁴⁵ Esta conduta, aliás, é tipificada e severamente apenada no Estatuto Licitatório, que considera crime “Admitir, possibilitar ou dar causa a qualquer modificação ou vantagem, inclusive prorrogação contratual, em favor do adjudicatário, durante a execução dos Contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em lei, no ato convocatório da licitação ou nos respectivos instrumentos contratuais”⁴⁵. (dicção literal do art. 41 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993 – Brasil, 1993A – princípio reafirmado no art. 3º da mesma Lei). Para digressão acerca desse princípio de vinculação ao edital, cf. Furtado, 2007, pp. 416 *et seqs.*

administrativa a um amplo regime de controle externo sob a responsabilidade do Tribunal de Contas da União, a teor do art. 18, inc. VIII, da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e dos arts. 2º *caput*, 113, *caput*, e 124 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993⁴⁶. De fato, as modificações acarretadas pelas obras em exame podem gerar grandes reflexos nas finanças públicas ou na composição tarifária dos contratos envolvidos, razão pela qual é prudente e conveniente manter ativos os mecanismos aplicáveis à salvaguarda do Erário⁴⁷.

Este controle, por sua vez, não necessita ser realizado na modalidade de controle prévio: pela multiplicidade das ações envolvidas, a variedade de suas naturezas e a complexidade do cálculo, somente se faz adequado o controle *a posteriori*, pois

*[...] apesar de o controle posterior apresentar algumas desvantagens, ele é adotado tendo em vista a impossibilidade física de serem realizadas auditorias permanentes direcionadas para o acompanhamento pari passu da execução de todos os contratos de concessão ou permissão de serviços públicos.*⁴⁸

Para tanto, prevê o art. 11 da Instrução Normativa TCU nº 27, de 2 de dezembro de 1998⁴⁹, que o Tribunal de Contas da União fiscalizará a execução dos contratos de concessão mediante auditorias, inspeções requerimento de informações e relatórios periódicos por parte dos órgãos concedentes⁵⁰. Desta forma, a disponibilização tempestiva de informações relativas aos procedimentos de reavaliação do equilíbrio contratual constitui-se em elemento importante para assegurar a eficácia do controle. No caso que examinamos, em particular, a gravidade das alterações acarretadas no contrato respectivo pela realização de obras com recursos da União nos bens concedidos ou arrendados torna imprescindível o desenho de procedimentos de informação ao órgão de controle, para o que se apresentarão propostas específicas mais adiante.

⁴⁶ Brasil, 1997 e Brasil, 1993A, respectivamente.

⁴⁷ A participação intensa da entidade fiscalizadora superior nesse controle encontra similaridade na ampla experiência relativa a privatizações e concessões de serviço público em todo o mundo, em países de distintos graus de desenvolvimento e englobando tanto os aspectos de legalidade quanto as condições financeiras das transações e contratos, bem como os aspectos de política pública perseguidos e alcançados com a desestatização (Oza, 1997; GAO, 2008, pp. 49-51).

⁴⁸ Zymler & Almeida, 2005, p. 163. Para uma tipologia simplificada das modalidades de controle quanto à oportunidade, cf. Furtado, 2007, pp. 1053-1054.

⁴⁹ Brasil, 1998.

⁵⁰ Para uma abrangente visão sobre o controle externo da execução de serviços federais concedidos, cf. Oliveira, 2008.

3.4) O controle externo já apreciou casos de obras com recursos da União em bens concedidos ou arrendados, indicando a necessidade do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato respectivo

3.4.1) Atuação do Tribunal de Contas da União

As observações aqui formuladas coadunam-se perfeitamente com precedente já pronunciado pelo Tribunal de Contas da União. Pelo Acórdão 599/2005 – Plenário⁵¹, a Corte de Contas examinou despesas com o projeto de adequação rodoviária na BR-392/RS, trecho Rio Grande/RS – Pelotas/RS.

Na oportunidade, o Tribunal, reconhecendo ser o trecho objeto de concessão, resolveu determinar à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela fiscalização da concessão da rodovia BR-392, entre Pelotas e Rio Grande, que:

9.2.1. previamente ao início das obras de duplicação, proceda a estudos com vistas a quantificar o impacto da duplicação sobre o equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão e avaliar a melhor alternativa para os usuários da rodovia (sob o ponto de vista da prestação de serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987/95), para o poder concedente (sob o ponto de vista do desembolso do Tesouro Nacional) e para a concessionária (sob o ponto de vista de sua taxa de retorno), nas hipóteses de realização de obras pela própria concessionária ou pelo DNIT;

9.2.2. após conhecido o responsável pela condução das obras, proceda ao ajuste específico entre as partes, mediante procedimento formal e legal, de que trata a cláusula 4.2.1 do contrato de concessão;

As obras no trecho sob concessão, então planejadas pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes/DNIT, tiveram sua realização suspensa até que as providências de formalização da alteração contratual fossem adotadas:

9.3 [...] somente autorize o início das obras após terem sido adotadas as pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela fiscalização da concessão da rodovia BR-392, entre Pelotas e Rio Grande, as medidas determinadas no subitem anterior;

Por fim, a Corte de Contas, auxiliar do Congresso Nacional para o controle externo, dirige-se expressamente ao Parlamento, fazendo constar de forma inequívoca sua posição na matéria (grifos nossos):

⁵¹ Brasil, 2005. As mesmas determinações foram confirmadas e reiteradas pelo Acórdão 974/2005 – Plenário (Brasil, 2005A) e pelo Acórdão 1254/2006 – Plenário (Brasil, 2006).

9.8. dar ciência da presente deliberação, bem como do Relatório e Voto que a fundamentam, à Presidência do Congresso Nacional e à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, informando-lhes que os indícios de irregularidades verificados na execução do Programa de Trabalho 26.782.0233.1214.0101 – Adequação de trechos rodoviários na BR-392/RS – Trecho Rio Grande-Pelotas (LOA 2003) não foram considerados sanados, sendo conveniente manter a paralisação de recursos financeiros e orçamentários para os contratos PD-10-056/01-00 e PD-10-057/01-00, firmados com as empresas Construtora Triunfo S/A e Ivaí Engenharia de Obras S/A, respectivamente, até que as medidas determinadas pelo Tribunal de Contas da União sejam implementadas pela ANTT e pelo DNIT, uma vez que o trecho rodoviário encontra-se concedido, tornando-se necessário, de modo a que sejam evitados desembolsos indevidos pelo poder público, um acordo prévio entre o concedente e a concessionária para definição da responsabilidade pela condução da obra, bem como a avaliação de seu impacto sobre o equilíbrio econômico e financeiro da concessão, ao que se soma o fato de ainda não haver sido concedido o devido licenciamento ambiental; (grifo nosso)

Em apreciação posterior do caso, o Tribunal manteve a posição pela imprescindibilidade da revisão completa das condições da concessão, desde a quantificação dos impactos da obra até a formalização de todos os novos termos econômicos, jurídicos e operacionais da exploração:

Segundo as informações encaminhadas pela ANTT, foi analisado o impacto sobre o contrato de concessão e conseqüente restabelecimento do equilíbrio econômico financeiro, em função do acréscimo dos custos de manutenção, operação e investimentos decorrentes da duplicação da BR-392/RS, avaliado em 1,50% na tarifa básica. O segundo termo aditivo ao contrato de concessão com a ECOSUL, foi publicado no Diário Oficial da União em 23/3/2007, com a supressão da cláusula décima quarta do primeiro termo aditivo, que vedava ao DNER executar às suas próprias expensas obras de ampliação de trechos daquela concessão. Para o integral cumprimento da determinação do TCU restaria a revisão do Plano de Exploração da Concessão e a formalização do ajuste que regule não só a exploração futura do trecho duplicado, mas também o período de execução dos serviços.⁵²

Há outras muitas decisões⁵³ relativas a alterações das condições originais de contratos de concessão rodoviária, inclusive frente a modificações físicas feitas pela própria concessionária (tipicamente, a instalação em rodovias concessionadas de mais postos de pedágio do que os previstos no edital de licitação da concessão), nas quais o órgão de controle

⁵² Acórdão 1749/2007 – Plenário, grifos nossos (Brasil, 2007B). A suspensão condicional da execução da obra foi levantada posteriormente (decisão cautelar referendada na Sessão Plenária de 23/1/2008), mas consta a informação de que, no interregno, a ANTT cumpriu integralmente a determinação aqui transcrita – respectivamente item 33 do Relatório e item 6 do Voto relativo ao Acórdão 1677/2008 – Plenário (Brasil, 2008B).

⁵³ Resenhadas em TCU, 2005, p. 15 *et seqs.* Dentre elas, são paradigmáticas as Decisões 337/2001, Ata 22/2001 – Plenário (Brasil, 2001A), 1648/2002, Ata 46/2002 – Plenário (Brasil, 2002) e 1654/2002, Ata 46/2002 – Plenário (Brasil, 2002A).

exige vigorosamente a manutenção das condições pactuadas do contrato e seu retorno ao equilíbrio econômico-financeiro original.

As decisões aqui mencionadas têm então, inicialmente, um impacto argumentativo em nossas conclusões, uma vez que a linha de raciocínio até aqui desenvolvida encontra eco na prática jurisprudencial da Corte de Contas federal. Seu efeito principal, porém, é de outra natureza: demonstram que existem casos de obras por conta da União nos bens concedidos nos quais as medidas de reequilíbrio econômico-financeiro não foram adotadas pelo órgão responsável pela concessão. Portanto, apesar de permanecer fora do escopo deste estudo a verificação direta do processo administrativo relativo a cada caso individual de despesa em bens concedidos, o trabalho da instituição de controle oferece evidência clara de que existem instâncias concretas de inobservância das exigências legais apontadas, o que torna relevantes os efeitos concretos de quanto vai aqui assinalado.

3.4.2) Apreciação do Congresso Nacional quando da elaboração orçamentária

A questão factual suscitada originalmente pelo TCU relativamente à concessão da rodovia BR-392 teve exame detalhado da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional (por meio de seu comitê especializado na análise dos casos de obras irregulares). Verificando que a Corte de Contas, ressaltando embora a necessidade do reequilíbrio econômico-financeiro da concessão em função da obra, deixava de considerar sua ausência impedimento cautelar à aplicação de recursos federais na obra, o mencionado comitê faz referência a documentos da agência reguladora que afirmam que “[p]ara a concessionária, sob o ponto de vista de sua taxa de retorno não há qualquer alteração”⁵⁴ e à ponderação do TCU de que “a importância sócio-econômica da obra autoriza, no caso concreto, a dispensa da exigência de que a revisão econômico-financeira da concessão seja prévia ao início das obras”⁵⁵. Com base nessas duas manifestações, o comitê retira, em caráter excepcional, o veto à aplicação de recursos na obra mencionada, mas ressalva que:

Esta dispensa excepcional, entretanto, não pode conciliar com a inação verificada na necessária revisão do equilíbrio econômico-financeiro da concessão beneficiada pelas obras, que será impactada tanto em custos (para manter área concessionada ampliada, como preocupa-se a Nota Técnica da ANTT) quanto em benefícios (elevando-se a atratividade da rodovia e

⁵⁴ Brasil, 2007C, p. 3.

⁵⁵ Brasil, 2007C, p. 4.

consequentemente captando maior volume de veículos, o que redundará em maiores receitas tarifárias para a concessionária). Admite-se que tal revisão, em caráter de absoluta excepcionalidade, seja concomitante à execução das obras, mas há de feita, por imposição legal e de preservação do Erário público e do usuário que paga a tarifa. Quanto a isto, verifica-se que o Tribunal de Contas da União já determinou, em vão, que a ANTT procedesse à revisão em comento, desde 2005. É preciso, portanto, a máxima atenção do controle em relação ao cumprimento de determinações (sic) tão relevante.⁵⁶

Em função do raciocínio exposto, o comitê conclui seu relatório na matéria (aprovado pelo Pleno da Comissão Mista) solicitando ao Tribunal de Contas a realização de fiscalização exatamente “para examinar e avaliar os estudos de impactos da obra de duplicação da BR-392 no equilíbrio econômico-financeiro da concessão dessa rodovia”⁵⁷ Verifica-se assim que o órgão titular do controle externo, por mandamento constitucional, tem no caso concreto a mesma posição em prol da necessidade do reequilíbrio contratual.

Já o raciocínio de caráter geral apresentado neste trabalho foi discutido amplamente pelo Congresso Nacional na tramitação da lei orçamentária para 2008. O relator setorial da Área I – Infra-Estrutura do Orçamento Geral da União para 2008⁵⁸ aponta em seu relatório exatamente as mesmas questões aqui suscitadas: a existência de um número expressivo de dotações (provenientes quer de emendas parlamentares, quer do próprio projeto de lei do Executivo), que destinam recursos a obras em ativos públicos federais que são objeto de concessão, arrendamento ou outro tipo de cessão da exploração a terceiros alheios à Administração Federal; a necessidade de demonstração formal da possibilidade jurídica destas despesas à luz dos contratos pertinentes, e a indispensável exigência da revisão contratual do equilíbrio econômico-financeiro da concessão ou arrendamento correspondente. Constatando a inexistência de regramento expresso da matéria, propõe emenda ao texto da lei orçamentária que estabeleça tais condições. Naquela oportunidade, o relator geral da lei orçamentária (responsável pela propositura do texto final da lei) reconhece a relevância da proposição, mas declina da emenda proposta alegando tratar-se de “tema complexo para ser tratado no PLOA/2008”⁵⁹, acrescentando a possibilidade de que a medida colidisse com o princípio da exclusividade orçamentária imposto à lei orçamentária anual pelo art. 165, § 8º, da Constituição Federal. Recomendou porém ao Congresso Nacional a análise da matéria com vistas à obtenção de solução adequada.

⁵⁶ Brasil, 2007C, p. 4.

⁵⁷ Brasil, 2007C, pp. 4-5.

⁵⁸ Brasil, 2008C, pp. 25-28. O relatório foi apresentado e aprovado no plenário da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional em 10/12/2007.

⁵⁹ Brasil, 2008D, p. 20.

O tema suscitado não escapou, assim, da apreciação pelo próprio Congresso Nacional, não tendo havido medida concreta apenas em função da visão da inadequação formal da lei orçamentária anual como instrumento para veicular medidas dessa natureza. Relevante se torna, assim, a questão das obras em bens concedidos também sob a ótica do legislador.

4) É QUESTIONÁVEL A LÓGICA ECONÔMICA DA REALIZAÇÃO DOS INVESTIMENTOS DIRETOS EM BENS CONCEDIDOS

Ao avaliar políticas públicas de investimento, o legislador tem o encargo de considerar não só os princípios de natureza jurídica, mas também o mérito da política sob o ponto de vista técnico e econômico. Neste sentido, cabe inquirir se os investimentos em tela têm, em sua totalidade, consistência com premissas mais amplas de racionalidade na ação financeira do setor público.

4.1) Contradiz a *rationale* essencial das políticas de concessão e privatização: a insuficiência de recursos do setor público para investir em infra-estrutura

Estamos no terreno dos factos comerciais, senhor Algor, teorias que não estejam ao serviço dos factos e os consolidem não contam para o Centro, já agora deixe-me que lhe diga que nós também somos competentes para elaborar teorias, e algumas já tivemos que lançar por aí, no mercado, quer dizer, mas só as que serviram para homologar e, se necessário, absolver os factos aquando alguma vez eles se portaram mal. (Saramago, 2000, p. 97)

Os processos de concessão da exploração de serviços públicos tiveram como fundamento essencial a revisão da necessidade da presença do Estado nestas áreas, baseada em vários argumentos esgrimidos tanto em caráter geral quanto na especificidade do caso brasileiro. Em primeiro lugar, uma justificativa de natureza fiscal: a União e suas empresas estatais têm a partir da década de 1990, por uma variedade de razões, capacidade de investimento insuficiente para as demandas macroeconômicas de infra-estrutura, especialmente se levada em conta a necessária prioridade de gasto público em áreas como saúde e educação, o que exigiria a abertura do mercado de infra-estrutura às inversões privadas⁶⁰. Em segundo lugar, existiriam razões microeconômicas: o investimento privado

⁶⁰ Pego F^o; Cândido Jr.; Pereira, 1999, pp. 27-29; Kelman & Veras, 2008, p. 543; Frischtak, 2008, pp. 311-315; Pinheiro, 2005, pp. 43-44 e 62; Pasin & Borges, 2003, pp. 175-178; Vives, 1997, pp. 1-2; Kopicki & Thompson, 1997, pp. 20-21; Rey & López, 2003, pp. 17-18; Estache, 1999, p. 203; Verbitsky, 1991, p. 52 (este último autor, referindo-se à privatização argentina, verbera que: “Es imposible encontrar en los hechos de la realidad trazas de esta retórica adiposa”).

seria capaz de otimizar os custos das inversões em relação à capacidade gerencial do Estado, além de aproveitar os projetos deixados inacabados pelo poder público e incorporar as inovações tecnológicas necessárias à expansão dos serviços⁶¹. No âmbito das concessões, ademais, a participação privada poderia viabilizar jurídica e gerencialmente a utilização de todo o leque de recursos do *project finance*, que seria de difícil aplicabilidade quando o parceiro principal da operação é ente público⁶².

Esta *rationale* foi inclusive incorporada na legislação federal. A Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, contempla em seu art. 1º entre os objetivos fundamentais da desestatização promovida pelo governo federal:

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

[...]

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

[...]

*V – permitir que a Administração Pública concentre seus esforços nas atividades em que a presença do Estado seja fundamental para a consecução das prioridades nacionais;*⁶³

Ora, a realização de investimentos estatais de vulto nos mesmos sistemas logísticos submetidos à concessão representa o oposto de toda a argumentação que sustentou essa mesma concessão: se o Estado não tem recursos para investir, como então está investindo (e em não pequena escala)? Se as inversões estatais são ineficientes ou não têm capacidade de alavancagem financeira ou tecnológica, porquê são feitas?

Não se está aqui a sustentar a inconveniência da política de abertura do setor de infra-estrutura de transportes ao setor privado; apenas salientamos a contradição entre os fundamentos desta política e a permanência de um esforço fiscal considerável para inversões nos mesmos bens para os quais o investimento privado foi apontado como única forma de recuperação física e operacional.

⁶¹ Pego Fº; Cândido Jr.; Pereira, 1999, pp. 33-34; Williams, 2003, pp. 8 e 27; Borges & Neves, 2005; Vives, 1997, pp. 1-2; GAO, 2008, pp. 19-24; Estache, 1999, p. 203; no âmbito específico ferroviário, Marques, 1996.

⁶² Pego Fº; Cândido Jr.; Pereira, 1999, p. 42; Borges & Neves, 2005; Vives, 1997, pp. 1-2; Lopicki & Thompson, 1997, p. 117.

⁶³ Brasil, 1997A.

4.2) Estabelece uma inconsistência intertemporal na política de transportes

A contradição assinalada na seção anterior tem reflexos mais amplos: revela uma inconsistência temporal na formulação de políticas no setor de transporte. Em qualquer política pública, a inconsistência temporal por parte do formulador representa uma situação indesejável, ao provocar reações dos agentes privados que, ao refletirem desconfiança nos objetivos anunciados pelo governo, agem contrariamente a esses mesmos objetivos e aos incentivos que o formulador de política pretende emitir às ações privadas⁶⁴.

As características do setor de transportes brasileiro aprofundam o custo de políticas inconsistentes. Trata-se de um segmento particularmente capital-intensivo, com grande volume de inversões físicas intransferíveis a outra aplicação produtiva (*sunk costs*), horizontes de tempo bastante largos para a decisão de investimento privado e a respectiva maturação, e profundo impacto político em função da natureza do serviço que presta⁶⁵. A coordenação de decisões entre os participantes, e especialmente a indução das decisões privadas consideradas desejáveis pelo formulador de políticas, sofre ainda mais com a instabilidade de decisões (especialmente quando não enunciadas as justificativas correspondentes). Em setores desta natureza, típicos candidatos à regulação estatal⁶⁶, a decisão pública necessariamente tangencia a delicada linha entre a “captura governamental” da apropriação oportunística pelo governo do *fait accompli* representado pelos ativos inconversíveis do investidor privado, por um lado, e a “captura regulatória” do domínio dos operadores privados sobre as decisões da agência reguladora, fazendo com que as decisões estatais reflitam o interesse privado dos operadores em detrimento dos demais participantes (como os usuários ou os contribuintes)⁶⁷.

⁶⁴ Sobre a inconsistência temporal em políticas econômicas, num sentido geral, cf. Drazen, 2000, pp. 101-131, e especificamente na função regulatória, cf. Gheventer, 2005, p. 52, e Gomez, 2008, pp. 12-14. A passagem seguinte é particularmente ilustrativa:

As we saw in the previous chapter, when we consider equilibrium solutions, the optimum is achieved when the policymaker is led at $t + s$ to carry out the policy announced at t , rather than some other policy, and it is “common knowledge” that he will indeed carry out the announced policy. That is, in carrying out at $t + s$ the policy announced at t is expected by the public, and the government knows it is expected and can act accordingly. Put more concisely, the optimum is achieved if the announcement at t of the first-best policy for the future is credible, credible in the sense that the public expects that announced policy will be carried out or adhered to. (Drazen, 2000, p. 131).

⁶⁵ Irwin, 1997, pp. 23-25; Rey & López, 2003, pp. 26-27.

⁶⁶ Gheventer, 2005, pp. 35-38; Rey & López, 2003, pp. 66-73.

⁶⁷ Gheventer, 2005, pp. 40-43; Beato, 1997, p. 21; Vives, 1997, p. 7; Rey & López, 2003, pp. 48-57.; Irwin *et alii*, 1997, p. 94; Kerf *et alii*, 1998, p. 28; Estache, 1999, p. 207. Uma descrição particularmente vívida da perversidade desta estrutura de incentivos – em qualquer contrato administrativo – é oferecida por Salamon, 2002, p. 294: [Quando uma mudança no contrato deve ser negociada], *em geral um contratado tem incentivos, num contrato a preços definidos, a interpretar as exigências originais da forma mais estreita possível e a receber ordens de mudança no contrato (pelas quais ele recebe valores a mais) o mais frequentemente possível. Isto cria o perigo de surgir uma relação adversarial entre o governo e o contratado acerca da exata abrangência das exigências originais. Ordens de mudança aumentam o custo do contrato, e são negociadas em um ambiente monopólico com o contratado, privando o governo dos benefícios da competição.*

O órgão de fiscalização superior português sintetiza nos termos claros de sua recomendação o essencial da consistência intertemporal imprescindível para a correta gestão dos mecanismos de concessão de infra-estruturas ao setor privado:

*Durante a implementação de um projeto as circunstâncias que levaram ao contrato público-privado tendem a mudar, afetando a distribuição dos benefícios e custos. O aspecto mais importante de uma participação privada sustentável é a continuidade do entendimento entre as partes acerca desta distribuição.*⁶⁸

Recomendação da mesma natureza é feita pelo Government Accountability Office norte-americano relativamente à gestão da participação federal em projetos sob exploração privada de rodovias: “desenvolver e submeter [ao Congresso] critérios objetivos de identificação dos interesses públicos nacionais em parcerias [...]”, devendo para tanto “identificar qualquer competência legal, orientação ou instrumentos de avaliação apropriados e necessários para assegurar que os interesses públicos nacionais estarão protegidos”⁶⁹. Em termos administrativos, trata-se da enunciação clara de objetivos de política que guiem de forma consistente e coerente as decisões (inclusive alocativas) do governo como poder concedente ou contratante⁷⁰.

No caso brasileiro, inclusive, não faltam relatos de um considerável hiato entre as expectativas de investimento privado que alimentavam os formuladores das políticas de concessão e os números do investimento efetivo feito pelas concessionárias (exceto no setor de telecomunicações), o que torna ainda mais crítica a questão da desconfiança induzida pela inconsistência das decisões do poder concedente afetando a exploração⁷¹.

Este risco de “captura regulatória” contra o contribuinte é particularmente intenso no setor ferroviário brasileiro, objeto de fortes e difundidas reivindicações por “dinheiro novo” estatal, sob pena de não-realização dos investimentos necessários e mesmo inviabilização da operação do sistema:

Isso sugere que, para viabilizar novos investimentos no setor de transportes, o Estado talvez precise participar, seja bancando parte do financiamento

⁶⁸ Vives, 1997, p. 10, tradução do autor deste trabalho. No mesmo sentido, Tribunal de Contas, 2007 p. 52; Estache, 1999, pp. 206-207.

⁶⁹ GAO, 2008, p. 73.

⁷⁰ *Change for its own sake can be constly, pointless and demoralizing. [...] Oly if the change has, and is seen to have, a coherent and positive set of goals will it foster commitment and justify, in the end, the huge amount of work involved in bringing it about.* (Lopicki & Thompson, 1997, p. 236).

⁷¹ Pinheiro, 2005, pp. 45-46 e 85-86 (na área específica dos transportes, pp. 65-66).

*necessário, a custo compatível com as taxas de retorno geradas por esses projetos, seja dando garantias que minimizem alguns dos riscos envolvidos*⁷².

[...]

*Do ponto de vista privado, as novas companhias ferroviárias irão provavelmente manter fluxos de caixa positivos, com um retorno relativamente bom sobre o preço pago pela concessão; entretanto, esse retorno provavelmente não será suficiente para justificar ou manter qualquer investimento na expansão da capacidade ou, em alguns casos, até mesmo para financiar a própria manutenção do sistema*⁷³.

As demandas por fundos públicos são inclusive formuladas com objetos bastante precisos: a conectividade entre as malhas⁷⁴, os contornos ferroviários, as passagens de nível e as faixas de domínio das ferrovias⁷⁵ – significativamente, a parcela majoritária dos projetos de investimento realizados pela União nas ferrovias. Existem então indícios sólidos de que, longe de serem reivindicações esparsas de lideranças locais, as obras custeadas pelo contribuinte em ferrovias concedidas respondem a uma lógica bastante próxima às manifestações de interesse do segmento regulado.

Assim, políticas deliberadamente inconsistentes nesse ambiente regulado representam o pior dos mundos: ao introduzir incertezas quanto ao comportamento futuro do Estado regulador, geram *ex ante* para o investidor privado o temor à “captura governamental”, reduzindo o seu apetite pelo risco da inversão em infra-estrutura; assim, encolhem os recursos disponíveis para o investimento e elevam o seu custo⁷⁶. De outra parte, a concessão discricionária de benefícios ao investidor privado sob a forma de subsídios diretos (obras no sistema concedido) já representa de per si uma forma de captura regulatória, em detrimento dos contribuintes.

4.3) Reduz o valor obtido pelo poder concedente em retribuição da concessão realizada

A inconsistência temporal tratada nas duas seções anteriores tem um reflexo imediato na perda de valor para o Estado como poder concedente. Na medida em que futuras obras, de valor materialmente relevante para a conformação do resultado final da exploração, não são explicitadas nas condições do edital de concorrência pelas concessões, não se verão refletidas

⁷² Castro, 2000B, p. 21 *apud* Pinheiro, 2005, p. 68.

⁷³ Castro, 2000A, p. 21 *apud* Pinheiro, 2005, p. 70.

⁷⁴ Pinheiro, 2005, p. 71.

⁷⁵ Garrido, 2006, p. 10.

⁷⁶ Quando a lógica da concessão de bens de infra-estrutura de transporte é exatamente a de captar recursos privados para a inversão.

nos preços ofertados pelas concorrentes. Qualquer obra pública nos bens concedidos representa um ganho de eficiência na operação do sistema de transportes por ela beneficiado, o que tem imediato reflexo no desenho do fluxo de caixa da operação, e portanto no seu valor presente e na sua taxa de retorno. Caso a concorrência seja competitiva (como exige a lei brasileira), qualquer ganho significativo em tais variáveis financeiras deverá refletir-se na composição das propostas ofertadas, uma vez que representa um elemento do fluxo de caixa comum a todos os potenciais licitantes⁷⁷ – podendo inclusive ser a sua consideração exigida como condição de aceitabilidade das próprias propostas. Se estes benefícios à exploração não forem explicitados, antes da licitação, como componentes do fluxo de caixa da operação da concessão, nada haverá que leve a que sejam incluídos na formação do preço dos ofertantes – portanto, a ausência dessas condições no edital fará com que as ofertas dos concorrentes sejam menores do que o Estado poderia obter pela concessão nas condições do mercado⁷⁸. À parte a observação já desenvolvida na seção 3.2 acima sobre o tratamento não-isonômico ao licitante vencedor (que recebe o benefício da obra sem ter pago por ele na proposta), a sua desconsideração no momento da licitação reduz o valor obtido pelo Estado qualquer que seja o vencedor.

Não por outras razões, a controladoria federal australiana (*Australian National Audit Office*) extrai da avaliação da longa experiência daquele país com a concessão e desestatização recomendações expressas em favor da prévia evidenciação das prestações feitas pelo Estado ao concessionário:

Um objetivo comum de qualquer privatização é obter um valor justo pela venda. Na venda de empreendimentos, o valor justo pode ser obtido mediante um processo de concorrência aberta e competitiva que permita o estabelecimento de um valor de mercado pelos ativos ou empresas. Por isto, um claro foco das auditorias de desempenho das vendas de empreendimentos tem sido no processo de concorrência e na avaliação das propostas dos interessados. A partir destas auditorias, o ANAO identificou alguns princípios saudáveis para a prática administrativa com o fim de orientar as futuras vendas de empreendimentos da Commonwealth (governo nacional australiano), incluindo:

[...]

- *a busca de uma definição prévia da posição do governo relativamente a futuras exigências sobre o serviço, e quaisquer pagamentos ou subsídios continuados ao empreendimento, de forma que os licitantes tenham um*

⁷⁷ Vives, 1997, p. 10.

⁷⁸ O raciocínio aplica-se ao valor econômico da proposta pela concessão independentemente da heurística de julgamento adotada (vale indistintamente para concorrências decididas pelo menor preço cobrado ao usuário, pela maior oferta à vista feita ao Poder Público, pelo maior valor de pagamentos realizados periodicamente ao longo da concessão, etc.). Raciocínio análogo, aplicado a outro item do fluxo de caixa da proposta dos licitantes, é encontrado em Vasconcelos, 2008, p. 229.

quadro completo do potencial do negócio e possam montar suas propostas de forma com ele compatível;

- *realizar uma avaliação confiável dos benefícios financeiros líquidos de todas as propostas para maximizar os retornos financeiros da venda*⁷⁹.

Da mesma forma, a ocorrência de razões realmente supervenientes à concessão que recomendem mudanças nos termos da concessão também implica na perda do valor justo a receber pelo poder concedente, sempre que – como no caso – circunstâncias externas e não relacionadas com a capacidade do concessionário⁸⁰ vêm afetar positivamente o resultado da exploração. Não existe apenas a razão jurídica para o equilíbrio econômico-financeiro do contrato: a sua inobservância representa prejuízos diretos e injustificáveis ao patrimônio público.⁸¹

4.4) Distorce a alocação de riscos adequada aos contratos de co-participação privada

Na medida em que o Estado, em busca da contraprestação econômica, propõe ao particular no edital de concessão vender-lhe o direito de exploração de uma atividade em bases comerciais, ingressa em um cenário em que as alternativas e decisões (sem prejuízo da observância da legalidade, como em qualquer outro aspecto da vida social) deslocam-se para a lógica empresarial de gestão⁸². Não poderia ser diferente: ao entrar em entendimentos acerca de projetos de exploração econômica (ainda que, no caso, com características de serviço público), o Estado impõe-se um zelo especial à modelagem do negócio, visto que o insucesso empresarial representaria a interrupção ou grave ameaça à prestação de serviço público e, seguramente, o aporte de novos e vultosos fundos públicos com o fito de preservar a prestação do serviço público de transporte. Assim, mesmo presente em tese a possibilidade de socorro financeiro (“*bailing out*”) implícita nos contratos administrativos, o investimento privado (cuja realização é objeto do interesse do Estado ao concessionar) fica condicionado a uma lógica equiparada à de um investimento em atividade privada. Qualquer agente econômico,

⁷⁹ ANAO, 2001, p. 2 (grifos nossos). Tradução do autor deste trabalho.

⁸⁰ Naturalmente, os ganhos que se devam comprovadamente à maior eficiência de gestão do concessionário *vis-à-vis* os parâmetros apresentados numa concorrência competitiva devem ser em grande medida apropriados por ele mesmo, alinhando os incentivos do operador privado aos objetivos do poder concedente de elevação da eficiência global do sistema de transporte.

⁸¹ A manutenção do valor econômico da concessão para o Estado concedente, aliás, é diretriz vigorosamente exigida pelas entidades de fiscalização e auditoria governamentais, no Brasil e no mundo (TCU, 2005, p. 15; NAO, 2001, p. 6; Brasil, 2002, item 8.3.2 da Decisão).

⁸² Esta seção aplica raciocínios de gestão de risco em contratos de concessão que estão mais desenvolvidos em Bittencourt, 2008B.

diante de uma tal decisão analisará *ex ante* as expectativas de retorno do capital investido frente aos riscos envolvidos no projeto⁸³. A mesma postura adotará um eventual prestador de fundos para o projeto quando o mesmo utilizar capital de terceiros ou estruturas mais complexas de *project finance* (o que é exatamente um dos objetivos da atração de capital privado para tais empreendimentos)⁸⁴.

A correta alocação dos riscos do projeto é portanto um componente indispensável da regularidade global do processo de concessão, por impactar direta e profundamente a viabilidade da atividade pretendida e, de igual modo, a formação do preço na contraprestação oferecida ao Estado concedente. A indeterminação dos riscos quando da formulação da proposta tende a elevar o prêmio de risco exigido pelo investidor (aumentando o custo do capital investido) ou, no limite, à desistência de investir⁸⁵.

Como regra geral, a alocação dos riscos de um grande projeto dessa natureza entre as diferentes partes intervenientes (governo, usuários, concessionário) é determinada segundo dois critérios básicos: o controle que a parte tem sobre o risco (a sua capacidade direta para prevenir sua ocorrência e mitigar os seus efeitos)⁸⁶ e o custo incorrido pela parte no tratamento dos riscos (o “custo de carregamento do risco”).

Ora, dentro desta lógica, a alocação dos riscos de projeto, construção e ambiental de uma concessão⁸⁷ tende a ficar, sempre, a cargo do concessionário⁸⁸. Se a administração

⁸³ “Risco” neste contexto é a probabilidade de ocorrência de eventos desfavoráveis (de várias naturezas) que impeçam o atingimento dos objetivos das partes contratantes.

⁸⁴ Para a lógica teórica geral de compartilhamento de risco entre promotores e financiadores do investimento, cf. Keynes, 1985, p. 106.

⁸⁵ “Somente empresários irresponsáveis arriscam-se em negócios cuja margem de risco é ilimitada e indeterminada. Esses empresários costumam acabar arruinados.” (Justen F^o, 2003, pp. 333-334; no mesmo sentido, Irwin *et alii*, 1997, p. 94; Williams, 2003, pp. 18 e 21).

⁸⁶ “Este princípio está sujeito a uma ponderação em particular: os riscos controláveis devem ser carregados, ao menos em parte, pela parte melhor equipada a controlá-los, já que os agentes têm menos incentivos a serem eficientes quando eles não carregam um risco que possam parcialmente controlar.” (Irwin *et alii* 1997, p. 94, tradução do autor deste trabalho).

⁸⁷ O risco de projeto/desenvolvimento materializa-se em erro de projeto de engenharia. O risco de construção, em elevação de custos, atraso na finalização e incapacidade do projeto em atender aos critérios de desempenho quando concluído. O risco ambiental trata de possíveis incidentes ambientais. (Kerf *et alii*, 1998, pp. 26-27).

⁸⁸ Outros riscos (financeiros, político e de força maior) são mais frequentemente atribuíveis parte ao concessionário, parte ao concedente pelos mecanismos legais de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, e em parte não controláveis. Já o risco de custos operacionais é atribuído, por definição, ao concessionário, podendo o risco de permissões, licenças ou aprovações ser em parte assumido pelo poder concedente na medida em que apresente à licitação um projeto com parte das licenças urbanísticas e ambientais concedidas, ao menos para o início das obras. O risco ambiental, neste sentido, pode ter uma parcela assumida em última instância pelo poder concedente na medida em que este, ao conceder o licenciamento, assume a responsabilidade pelos impactos ambientais ocorridos quando os termos do licenciamento são cumpridos pelo concessionário.

estabelece a concepção da intervenção e o respectivo projeto, o concessionário arca com os riscos financeiros derivados de suas deficiências, embora seja a parte que melhor possa controlá-lo (por responsabilizar-se pela construção)⁸⁹. Mas o risco do projeto e da construção de quaisquer novos acréscimos deve ser atribuído ao concessionário por razões óbvias. Pela posição em que se encontra relativamente à infra-estrutura física, é ele quem detém a gestão do parque produtivo e das operações físicas do transporte; é ele portanto que melhor pode especificar e gerenciar a interferência das obras com a infra-estrutura de operação (durante a fase de construção), e a interconexão da infra-estrutura construída com a existente⁹⁰. Incumbirá a ele, também, a responsabilidade de operar a nova infra-estrutura (e portanto qualquer risco de inadequação operacional desses bens acrescidos). Por fim, espera-se pela própria justificativa da concessão, que o parceiro privado seja veículo de “inovações e economias de custo na construção”⁹¹, o que se anula se o responsável direto pela obra é o poder concedente. Destaque-se que estas considerações valem inclusive para obras que legitimamente sejam exigidas *a posteriori* como alteração das condições da concessão: mesmo nestas situações⁹², as obras eventualmente necessárias devem ser de responsabilidade do concessionário (com as alterações que correspondam nas cláusulas econômicas do contrato, caso impliquem em aumento líquido dos encargos do agente privado).

É claro que todos os sinistros que impactarem negativamente o concessionário sem a respectiva autonomia para gerenciar os riscos correspondentes serão objeto de reivindicações de reequilíbrio ou compensações equivalentes. No entanto, este tipo de divergência já encontra inúmeras oportunidades para ocorrer em relação às naturezas de risco que não cabem regularmente ao concessionário (riscos políticos, força maior, etc.) – não existe razão alguma para ampliar o potencial de conflitos da concessão atribuindo ao poder concedente riscos e atribuições que, num desenho tecnicamente adequado, devem caber ao concessionário.

⁸⁹ Irwin *et alii*, 1997, p. 95. Mesmo que a responsabilidade contratual por este risco esteja expressamente com a Administração concedente (o que não é uma tarefa fácil), a caracterização da circunstância de erro de projeto é sempre uma situação conflitiva. Uma falha no projeto torna-se então um potencial objeto de conflito entre os contratantes (com os reflexos disso nos custos associados, como o valor dos prêmios de seguro). Caso detivesse a atribuição de elaborar também o projeto executivo, nenhuma dúvida restaria acerca da responsabilidade do concessionário por erros de projeto.

⁹⁰ No setor ferroviário, esta inter-conexão é particularmente importante sob a forma de raios de curva, bitolas, conexões de eletrificação e controle eletrônico de tráfego, etc.

⁹¹ Williams, 2003, p. 25; Kerf *et alii*, 1998, p. 28

⁹² Os relatos da experiência internacional na seção seguinte detalharão este ponto.

4.5) Não tem precedentes internacionais

Um dos cuidados mais básicos na formulação de políticas públicas é o de apoiar-se no conhecimento e na experiência já existente, “para aprender lições e evitar reinventar a roda ou repetir um aspecto de uma política que não funcionou bem no passado”⁹³, além de aproveitar as inovações que possam ter surgido em outras implementações dos mesmos objetivos.

Cabe então o questionamento: existe na experiência internacional algum precedente do modelo de decisões públicas que observamos neste estudo?

Com efeito, não pudemos detectar quaisquer exemplos na experiência internacional de realização sistemática de obras por parte do poder concedente nos bens concedidos, em especial quando tais obras não se fixam previamente nos instrumentos formais que regem a concessão⁹⁴. Ao contrário, os mecanismos habituais de co-participação estatal – que existem – são mais transparentes na forma e na inserção ao longo do processo de adjudicação e formalização da concessão: pagamentos “*one-time/lump sum*” realizados ao concessionário no início do período contratual, ou pagamentos periódicos no tempo (em valores fixos ou variáveis na medida necessária à garantia de uma receita prefixada para a concessão); garantias em sentido estrito (pagamentos contingentes, exigíveis ao Estado quando da ocorrência de determinados eventos previstos em contrato), e mesmo compensações e incentivos não-monetários (direito de explorar terras adjacentes à infra-estrutura concedida). Em nenhuma hipótese, porém, constam obras a serem definidas *a posteriori*⁹⁵ e cuja efetiva execução contém um grande componente de aleatoriedade, visto que a inclusão de dotação no

⁹³ NAO, 2001A, p. 43.

⁹⁴ Exceto se tomarmos em conta o caso extremo e teratológico da concessão argentina de rodovias de 1990, na qual os concessionários receberam o direito de pedagogar (imediatamente e sem obrigações de investimento) rodovias que haviam sido construídas e mantidas inteiramente pelo Estado até o dia da privatização (Verbitsky, 1991, pp. 330-341). Esta experiência, porém, não deve ser precedente válido para qualquer análise séria ou de boa-fé sobre qualquer processo de co-participação privada em serviços públicos:

El capitalismo de rapiña que impera en la Argentina ha entrado en una nueva etapa. En lugar de extraer los recursos y transferirlos, el Estado ha cedido patentes de corso para que los mismos beneficiarios del esquema anterior los obtengan ahora en forma directa, sin órganos regulatorios, sin objetivos nacionales definidos, sin recaudos para impedir la implantación de monopolios privados en lugar de públicos, y con la corrupción como forma de pago por la participación en semejante despilfarro del patrimonio acumulado en las empresas públicas por generaciones de argentinos (Verbitsky, 1991, p. 53; em termos bastante mais eufemísticos, “muchos de los operadores privados de ferrocarriles y carreteras obtuvieron extensiones adicionales no previstas inicialmente en sus contratos de concesión”, Estache, 1999, p. 203)

⁹⁵ Tribunal de Contas, 2007, pp. 53-58; Beato, 1997, p. 10-12; Vives, 1997, p. 10; GAO, 2008, pp. 41-47; Beato, 1997; Kopicki & Thompson, 1997; Irwin, 1997, pp. 26-29; De Rus, 1999, pp. 14; Nash, 1999, pp. 219-222; Vasconcelos, 2008, pp. 247-249. Kerf *et alii*, 1998, pp. 98 (insistindo em que a implementação de qualquer subsídio considerado de interesse público deve ser uma contraprestação financeira ofertada “apenas em troca de serviços realmente prestados”).

orçamento não garante a efetividade do gasto, e que a denominação genérica das dotações orçamentárias não especifica em que o dinheiro será gasto.

Nas poucas situações em que se verificam responsabilidades claras por obras atribuídas *ex ante* ao poder concedente, tais responsabilidades estão refletidas nas propostas submetidas a licitação e nos contratos respectivos (como no caso dos serviços de transporte urbano/metropolitano de passageiros privatizados junto com as malhas ferroviárias argentinas)⁹⁶. Em casos como os de Portugal ou do Japão⁹⁷, as modificações que se fazem aos sistemas concedidos por iniciativa do poder público são incorporadas aos contratos de concessão, com os consequentes reflexos financeiros. Ainda assim, o órgão de controle daquele país combate veementemente tais alterações (ainda que formalmente ensejadoras da revisão financeira do contrato) recomendando à autoridade concedente que:

*O Estado deverá condicionar as sistemáticas pretensões de “obras adicionais” provenientes das autarquias e populações a uma análise custo-benefício evitando deste modo que sucessivas alterações aos projectos venham a onerar o esforço financeiro do Estado no âmbito destes contratos.*⁹⁸

Em síntese, o mecanismo de revisão “indireta” das condições da concessão por meio da provisão direta de obras por parte do poder concedente encontra poucos – ou nenhum – precedente a nível internacional, cabendo o questionamento inclusive pelo seu ineditismo numa seara em que tantas experiências já se encontram disponíveis.

5) CONCLUSÕES

La perspectiva promercado dominante en los noventa tenía un supuesto implícito muy fuerte: la máxima flexibilización de los compromisos y exigencias a los privados, de modo a poder garantizar inversiones y ganancias para el capital. Esto conllevó no sólo el establecimiento de reglas contractuales muy favorables para las operadoras de los servicios, sino un clima general de interpretación de cláusulas y condiciones en función de los reclamos y necesidades empresarias. (Rey & López, 2003, p. 13)

5.1) Síntese das constatações

Verificamos neste trabalho que existe nos anos recentes uma aplicação de recursos orçamentários da União, em montante significativo, para a realização de obras em bens de infra-estrutura de transportes (segmentos rodoviário, ferroviário e hidroviário) pertencentes ao

⁹⁶ Campos-Méndez; Estache; Trujillo, 2001, pp. 4-5.

⁹⁷ Tribunal de Contas, 2007, pp. 53-58; Lopicki & Thompson, 1997, p. 99; Lopicki & Thompson, 1997, p. 157.

⁹⁸ Tribunal de Contas, 2007, p. 53.

patrimônio federal mas cuja exploração direta é cedida a terceiros alheios à Administração Pública Federal sob a forma de concessão, arrendamento ou delegação. Estes terceiros podem ser administrações públicas estaduais e municipais ou empresas privadas.

Os valores aplicados são materialmente relevantes, tanto em valor absoluto quanto como proporção do investimento total da União nos mencionados segmentos de transporte. Por outra parte, existem evidências de que – ao menos em parte – estas obras não estão contempladas nos atos originais de outorga da concessão ou outro regime de exploração pelos terceiros, e não são objeto de revisão dos respectivos instrumentos para fins de alteração nas cláusulas econômico-financeiras que os regem.

Adicionalmente, algumas das dotações orçamentárias relativas a obras de infraestrutura de transportes apresentam nos instrumentos orçamentários (lei orçamentária anual e respectivos anexos) uma especificação redigida de forma tão genérica que não contempla qualquer possibilidade de identificação da obra ou projeto de infra-estrutura específico. Desta forma, o orçamento não possibilita a segregação precisa completa das despesas que serão aplicadas nos bens federais concedidos e daquelas que beneficiam os bens diretamente sob a exploração da União. Em caráter mais geral, a existência de dotações genéricas para investimentos físicos compromete o valor do orçamento como instrumento de alocação de recursos de capital, pois impossibilita ao Poder Legislativo (ao não identificar os projetos beneficiários dos recursos) a análise minimamente objetiva das razões econômicas, técnicas e sociais para autorizar a destinação de recursos para cada obra.

As constatações ora relatadas padecem, naturalmente, da limitação de terem sido obtidas somente através dos dados orçamentários, sem a possibilidade material de exame individualizado de cada procedimento administrativo em particular⁹⁹. Revelam no entanto um quadro geral e permitem afirmar a existência de todos os traços descritos, senão no todo, ao menos em parte das despesas. Portanto, mesmo dentro dos limites indutivos que obviamente possui, o levantamento empírico permite a elaboração de conclusões e avaliações de natureza geral e prescritiva, como se faz a seguir.

Do ponto de vista jurídico, é inerente ao regime jurídico da concessão (e assemelhados) – e representa o principal motivo de sua adoção – que as obras necessárias à exploração do serviço corram por conta do concessionário. Dado porém que as finalidades

⁹⁹ Desta forma, é possível que algumas das práticas aqui apontadas como indevidas não estejam ocorrendo na totalidade dos casos levantados.

dos bens concedidos são a prestação de serviço público em sentido estrito, esta exigência não é absoluta. Sempre que novas circunstâncias supervenientes e imprevisíveis exigirem mudanças nas formas de prestação do serviço público, será lícita a intervenção pública modificativa das condições de prestação do serviço pelo bem objeto da intervenção correspondente à modificação das situações fáticas verificada (o que inclui, naturalmente, a determinação pela realização de obras que modifiquem fisicamente os bens públicos alocados à prestação do serviço). No entanto, a realização das referidas obras deve circunscrever-se a situações excepcionais de interesse público, em que se apresente a conveniência e oportunidade da medida extrema de intervenção na prestação do serviço e modificação das condições do contrato respectivo.

Portanto, não se vislumbra ilegalidade em tese na destinação de recursos públicos para obras em bens da União Federal entregues em concessão (inclusive na modalidade de arrendamento) nos termos da atual legislação que rege este instituto, desde que:

- a) esta faculdade do poder público seja exercida com absoluta parcimônia, atendidos sempre seus parâmetros de excepcionalidade; e
- b) seja sempre obedecida a exigência legal de demonstração formal da licitude dessa intervenção, mediante o registro documentado dos fatos ocorridos e das razões para adoção da medida administrativa de modificação das condições de exploração do bem concedido; e
- c) seja observado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato respectivo, nos termos adiante descritos.

Por outro lado, a realização de obras públicas nos bens concedidos significa alteração significativa das condições de prestação do serviço, e portanto nas condições de execução do contrato de concessão, alterando as relações entre direitos e obrigações de ambas as partes (concedente e concessionário). Desta forma, implica inexoravelmente em alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, por aplicação direta do princípio de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo, em geral, e do contrato de concessão em particular, expressamente constante do ordenamento jurídico nacional. A recomposição do equilíbrio é obrigatória independentemente do beneficiário final da alteração, ou seja, quer ela tenha acarretado vantagem líquida à Administração, quer tenha favorecido o contratado; a isonomia vale tanto para o contratado privado quanto para a coletividade representada pelo poder concedente:

Ademais, tendo sido a concessão ou arrendamento precedida de licitação, como exigência absoluta, a realização de despesas em favor do contratado altera o conteúdo econômico da sua remuneração e por conseguinte altera as condições de execução do contrato *vis-à-vis* aquelas que resultaram da licitação. Portanto, a recomposição do equilíbrio é necessária não só à isonomia entre Administração e contratado, mas também à isonomia entre os licitantes, sendo imprescindível para evitar a caracterização de fraude à licitação.

Por tudo isto, a execução das obras, quando admissíveis nos termos dos parágrafos anteriores, deve obrigatoriamente ser acompanhada de uma avaliação formal da ocorrência de alterações do equilíbrio econômico-financeiro do contrato ou termo equivalente, seguida da celebração dos respectivos instrumentos jurídicos de repactuação do reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Naturalmente, as modificações operadas nas condições dos contratos devem ser minuciosamente acompanhadas pelos órgãos de controle, para verificação da legalidade e regularidade econômico-financeira dos atos correspondentes. Nesse sentido, inclusive, já se manifestaram inequivocamente o Tribunal de Contas da União, no exercício de suas funções de controle externo, e o Congresso Nacional, quando da apreciação da lei orçamentária.

Do ponto de vista da sua eficiência econômica, porém, esta possibilidade excepcional de alterações custeadas pela União deve ser bastante relativizada. Em primeiro lugar, a aplicação de recursos fiscais em infra-estruturas já concessionadas contradiz todos os fundamentos centrais que embasaram os processos de concessão e privatização da exploração de serviços públicos. A principal razão para a sua adoção foi a alegada incapacidade do orçamento público arcar com os custos do investimento necessário aos setores de infra-estrutura. Além disso o investimento privado seria alegadamente capaz de otimizar os custos das inversões, por ser mais eficiente que o Estado e mais capaz de incorporar inovações tecnológicas. Por fim, a participação privada seria a única forma de viabilizar a utilização do leque de recursos do *project finance*, para mobilização de capitais para o investimento. Ora, se Estado tem recursos insuficientes, é menos eficiente, é menos inovador, e tem menos acesso aos mercados de capitais, por que razão é a ele que cabe a responsabilidade de custear e executar obras necessárias ao interesse público que, exatamente por tantas disfunções atribuídas ao Estado, foram delegadas aos concessionários mediante contraprestação econômica paga pelos usuários dos serviços concedidos? Este setor apresenta riscos de captura regulatória, e uma das principais formas pelas quais os entes privados regulados podem buscar benefícios à custa do consumidor ou da sociedade é exatamente a demanda por benefícios diretos advindos do tesouro público sob a forma de melhorias nos bens operados

(demandas estas, aliás, que já se verificam claramente em alguns setores como o ferroviário). A inconsistência de políticas nesse ambiente é prejudicial por um lado ao introduzir incertezas quanto ao comportamento futuro do Estado regulador (que gera para o investidor privado o temor à “captura governamental”, reduzindo a sua disposição de investir), e por outro na medida em que a concessão discricionária de benefícios ao investidor privado sob a forma de subsídios diretos (obras no sistema concedido) já representa de per si uma forma de captura regulatória, em detrimento dos contribuintes.

A realização de obras sem a sua previsão nos editais de licitação da concessão tem também o efeito de reduzir o benefício final ofertado pelos licitantes ao poder concedente, uma vez que estes não têm razões (e mesmo possibilidade) para incorporar à sua formação de preços um benefício à exploração que não sabem se e quando receberão. Outro fator de inconveniência é a distorção que introduz no correto gerenciamento dos riscos da concessão: os riscos de um grande projeto dessa natureza devem ser distribuídos entre as partes (governo, usuários e concessionário) segundo dois critérios básicos: o controle que a parte tem sobre o risco (a sua capacidade direta para prevenir sua ocorrência e mitigar os seus efeitos) e o custo incorrido pela parte no tratamento dos riscos (o “custo de carregamento do risco”). Ora, no caso de realização de obras, é o concessionário que tem mais controles sobre os riscos delas decorrentes (pois controla operacionalmente todo o sistema de transportes) e tem mais informação e incentivos para minimizar os riscos de inadequação operacional dos projetos e de execução defeituosa das obras (dois fatores que vão afetar em primeiro lugar os resultados da sua própria exploração). Por fim, a prática de executar diretamente pelo Erário obras nos bens concedidos não foi identificada em nenhuma outra experiência anterior de concessão ou privatização a nível internacional, o que sugere fortemente a sua inadequação frente a outras formas de gestão de política de transportes.

5.2) Conclusões para o desenho de políticas

In economic life the possibilities for rational social action, for planning, for reform – in short, for solving problems – depend not upon our choice among mythical grand alternatives but largely upon choice among particular social techniques... techniques and not ‘isms’ are the kernel of rational social action in the Western world. (Dahl & Lindblom, 1953, apud Salamon, 2002, p. 1)

As considerações deste trabalho têm evidentes reflexos em propostas de políticas para o setor de transportes – e para a aplicação dos instrumentos de concessão em geral. Tais propostas são de variada natureza, incluindo alterações legislativas, critérios de gestão de políticas de concessões e ações específicas do sistema de controle.

5.2.1) Medidas de natureza legislativa

As considerações jurídicas revelam que a exigência de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos estão dispersas pelo ordenamento jurídico¹⁰⁰. Embora qualquer interpretação sistemática de boa-fé desse ordenamento conduza à conclusão por tais exigências, é de bom alvitre e de boa técnica legislativa que tais prescrições sejam formuladas de forma explícita, precisa e inequívoca. Desta forma, a primeira proposta a emergir desta análise é a aprovação de dispositivo legal que estabeleça os princípios jurídicos de precaução na matéria, estabelecendo para a realização de quaisquer despesas federais com obras em bens concedidos as exigências de:

- a) prévia demonstração formal da licitude do gasto à luz dos instrumentos contratuais respectivos;
- b) prévia avaliação econômico-financeira da alteração do equilíbrio contratual em função da obra custeada, e da também prévia formalização contratual da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;
- c) disponibilização tempestiva dos dados imprescindíveis ao controle externo da modificação.

Tais requisitos podem ser atendidos em caráter geral (para todas as esferas de governo) pela aprovação e promulgação do seguinte dispositivo legal:

Art... Os subtítulos da lei orçamentária que contemplem a destinação de recursos a obras em ativos públicos pertencentes a um ente da Federação que são objeto de concessão, arrendamento ou outro tipo de cessão da exploração a terceiros alheios ao proprietário de tais bens têm sua execução orçamentária, física e financeira condicionada a:

I – prévio ato formal de demonstração, por parte do dirigente máximo do órgão executor, de que a aplicação da despesa é juridicamente possível à vista da legislação aplicável à concessão ou cessão de que se trata, bem como das condições previstas nas licitações e contratos pelos quais os bens tenham sido concedidos, arrendados ou cedidos;

II – demonstrada a condição prevista no inciso I deste artigo, prévia avaliação do impacto da obra financiada na alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão ou arrendamento, bem como qualquer outro ato ou contrato em que se fundamente a utilização por terceiros dos ativos beneficiados;

III – prévia modificação contratual que contemple o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, se houver, tomando por base:

¹⁰⁰ Quanto à dispersão desse comando entre os diferentes textos legais, cf. também Coutinho, 2008, pp. 269-270.

a) os termos do edital da licitação e do contrato de concessão, arrendamento ou outro ato ou contrato em que se fundamente a utilização por terceiros dos ativos beneficiados;

b) as proporções de alteração do equilíbrio econômico-financeiro estimadas na avaliação de que trata o inciso I deste artigo.

IV – envio ao Tribunal de Contas que tem a jurisdição sobre o ente, nos termos dos artigos 71 e 75 da Constituição Federal, para fins de informação, de cópia dos processos administrativos e estudos relativos às condições especificadas nos incisos I a III deste artigo, a ser efetuado no prazo máximo de quinze dias contados a partir:

a) da data de conclusão de cada uma das atividades descritas nos incisos I a III deste artigo; e

b) em qualquer caso, da data do primeiro empenho realizado à conta do subtítulo envolvido.

A medida proposta sintetiza as restrições legais aplicáveis aos riscos aqui apontados, ao não vetar a possibilidade de obras, mas submetê-las ao crivo de todos os critérios hoje vigentes no ordenamento jurídico: a compatibilidade com a legislação específica e os contratos de concessão vigentes, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e a possibilidade do escrutínio do sistema de controle. Não representa, ademais, “engessamento” administrativo ou financeiro de qualquer espécie, pois apenas determina de forma mais cuidadosa o cumprimento de legislação já existente e não introduz qualquer tipo de bloqueio prévio; apenas reitera as responsabilidades que cabem ao ordenador da despesa e estabelece mecanismo de informação a ser fornecida ao controle externo – *a posteriori*, mas tempestivamente – como subsídio ao seu trabalho fiscalizador.

O raciocínio implementado pela medida é de caráter geral, abrangendo indistintamente qualquer concessão e qualquer esfera de governo. Idealmente, pois, o dispositivo proposto deve ser incorporado à lei geral que regula a execução orçamentária das despesas públicas de todas as esferas da Federação, por incidir sobre concessões (Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964¹⁰¹), por definir exclusivamente procedimentos para a execução dos gastos públicos envolvidos – sem afetar qualquer aspecto dos termos das concessões respectivas.

Caso porém apenas a União Federal considere implantar tais precauções como medida administrativa, relativamente a seus próprios gastos, já se verificará grande avanço: estarão sendo corretamente administrados valores consideráveis¹⁰², e ficará estabelecido um sólido exemplo, inclusive em caráter de precedente para a apreciação da regularidade dos

¹⁰¹ Brasil, 1964

¹⁰² Que correspondem exatamente aos valores levantados neste trabalho.

gastos dos entes subnacionais. Neste caso, como norma específica para o orçamento federal, a lei de diretrizes orçamentárias da União (LDO) pode ser o veículo da regulação da matéria, no papel de orientação da elaboração e execução orçamentária que lhe é privativo, nos termos do § 8º do art. 165 constitucional¹⁰³.

Já no que se refere ao tema geral das **dotações “genéricas”**, também se impõe a edição de outro dispositivo¹⁰⁴ que contemple com maior precisão a restrição a autorizações orçamentárias formuladas de maneira tão inespecífica que impeça a especificação (formal e material) do objeto material do gasto autorizado pelo Legislativo. Como vimos, a prática dos Poderes envolvidos no orçamento já descumpre os dispositivos legais, sendo insuficiente a simples enunciação geral do princípio. Para prevenir a ocorrência, propõe-se acrescentar à lei geral de finanças públicas, no ponto em que trata do princípio¹⁰⁵, parágrafos que incorporem tanto a melhor especificação já lançada pelo Legislativo federal em sua norma interna¹⁰⁶ quanto formas de impugnação de seu descumprimento. Assim, o tratamento do problema pode ser abordado acrescentando-se os seguintes parágrafos ao art. 20 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964¹⁰⁷:

¹⁰³ Neste caso, uma redação um pouco mais específica para o setor público federal seria mais apropriada:
Art.... Os subtítulos da lei orçamentária que contemplem a destinação de recursos a obras em ativos públicos federais que são objeto de concessão, arrendamento ou outro tipo de cessão da exploração a terceiros alheios à Administração Federal têm sua execução orçamentária, física e financeira condicionada a:
I –prévio ato formal de demonstração, por parte do dirigente máximo do órgão executor, de que a aplicação da despesa é juridicamente possível à vista da legislação aplicável, inclusive o art. 82, § 1º, da Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e das condições em que os bens tenham sido concedidos, arrendados ou cedidos;
II – demonstrada a condição prevista no inciso I deste artigo, prévia avaliação do impacto da obra financiada na alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão ou arrendamento, bem como qualquer outro ato ou contrato em que se fundamente a utilização por terceiros dos ativos beneficiados;
III – prévia modificação contratual que contemple o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, se houver, tomando por base:
a) os termos do edital da licitação e do contrato de concessão, arrendamento ou outro ato ou contrato em que se fundamente a utilização por terceiros dos ativos beneficiados;
b) as proporções de alteração do equilíbrio econômico-financeiro estimadas na avaliação de que trata o inciso I deste artigo.
IV – envio ao Tribunal de Contas da União, para fins de informação, de cópia dos processos administrativos e estudos relativos às condições especificadas nos incisos I a III deste artigo, a ser efetuado no prazo máximo de quinze dias contados a partir:
a) da data de conclusão de cada uma das atividades descritas nos incisos I a III deste artigo; e
b) em qualquer caso, da data do primeiro empenho realizado à conta do subtítulo envolvido.

¹⁰⁴ De natureza independente do anterior, por tratar de tema inteiramente diverso.

¹⁰⁵ Art. 20, *caput*, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

¹⁰⁶ Art. 47, inciso II, da Resolução nº 1/2006-CN, de 22 de dezembro de 2006 (Brasil, 2006).

¹⁰⁷ Renumerando-se o atual parágrafo único como parágrafo primeiro. Pelas razões expostas, o veículo ideal para esse dispositivo também é a Lei nº 4.320/64. No entanto, se a União desejar adotar essas restrições como normas administrativas específicas para seu orçamento, aqui também é viável a inserção de dispositivo similar nas leis de diretrizes orçamentárias federais.

§ 2º Toda dotação orçamentária destinada a investimentos deve identificar de forma precisa o seu objeto, vedada a designação genérica de programação que possa contemplar obras distintas ou possam resultar, na execução, em transferências voluntárias, convênios ou similares para mais de um ente federativo ou entidade privada.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo implica na vedação da execução da dotação e na nulidade da despesa, sendo competente para declará-la também o Tribunal de Contas que jurisdicionar o ente público envolvido.

5.5.2) Medidas voltadas às ações de controle

As ocorrências relatadas neste trabalho têm, algumas, natureza de descumprimento da lei, enquanto outras são de cunho gerencial e de mérito de políticas públicas. Ambas as naturezas podem e devem ser avaliadas pelo sistema de controle interno e externo, tendo em vista a ampla competência que lhe conferem os arts. 70 a 75 da Constituição Federal e a legislação específica dos diferentes regimes de concessão e similares¹⁰⁸. Os organismos de controle (em particular, os Tribunais de Contas), têm uma ampla atuação na auditoria de obras, inclusive aquelas realizadas em bens sujeitos à exploração privada. Dadas as constatações aqui realizadas, entendemos que os órgãos de controle necessitam ampliar o escopo de suas verificações: antes de conferir se a licitação foi conduzida adequadamente e se os projetos, orçamentos e medições estão calculados e executados em condições regulares de preços e quantitativos, o auditor tem que perguntar antes se a obra deveria ou poderia ter sido custeada com os recursos públicos.

O elemento-chave para assegurar efetividade das verificações do controle, sendo o centro do processo técnico e organizacional de auditoria, são os critérios de auditoria¹⁰⁹ adotados pelas instituições de controle. É preciso portanto que tais instituições, a começar pelos Tribunais de Contas, incorporem na auditoria de investimentos públicos novos critérios que levem os auditores aos questionamentos necessários, a saber:

- a) os ativos públicos beneficiários dos recursos orçamentários são objeto de concessão, arrendamento ou outro tipo de cessão da exploração a terceiros alheios à Administração Pública que realiza a despesa?
- b) em caso positivo, existe prévio ato formal de demonstração, por parte do dirigente máximo do órgão executor, de que a aplicação da despesa é juridicamente possível à vista da legislação aplicável à concessão ou cessão de que se trata, bem como das condições previstas nas licitações e contratos pelos quais os bens tenham sido concedidos, arrendados ou cedidos?

¹⁰⁸ Conforme detalhadamente examinado na seção 3.3 do trabalho.

¹⁰⁹ Para uma discussão conceitual sobre o papel dos critérios de auditoria como instrumento conceitual para incorporação da realidade normativa ao processo de auditoria, cf. Bittencourt (2000; 2007).

- c) demonstrada a condição prevista na alínea 'a', existe avaliação do impacto da obra financiada na alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão ou arrendamento, bem como qualquer outro ato ou contrato em que se fundamente a utilização por terceiros dos ativos beneficiados, elaborada e formalizada previamente ao início da execução da despesa?
- d) se no passo anterior a avaliação concluir pela existência de alterações no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabe avaliar se existe prévia modificação contratual que contemple o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, tomando por base:
 - d.1) os termos do edital da licitação e do contrato de concessão, arrendamento ou outro ato ou contrato em que se fundamente a utilização por terceiros dos ativos beneficiado; e
 - d.2) as proporções de alteração do equilíbrio econômico-financeiro estimadas na avaliação de que trata a alínea 'c'.
- e) existe uma política claramente enunciada pela Administração Pública concedente no que diz respeito às condições e critérios de conveniência e oportunidade na realização de despesas com obras em bens que foram concedidos ou tiveram a exploração cedida a terceiros? No caso de existir tal política, as decisões de investimento têm coerência com ela?

Em complemento aos critérios, é perfeitamente cabível ao agente do controle externo aprofundar seus exames para a crítica da validade técnica e jurídica de cada um dos atos citados na alínea acima, especialmente quando da análise da solvência técnica das estimativas de impacto econômico-financeiro da obra em tela, de forma a evitar a aceitação de estudos inconsistentes ou inadequados às finalidades de preservação do Erário.

Enfatizamos aqui apenas os critérios, pois a resposta a ser dada a cada ocorrência¹¹⁰ irá variar, necessariamente, em função de seu caráter (irregularidade de ordem legal, ou questionamento de natureza gerencial ou de política pública) e da legislação que rege a ação de controle. A atenção aos critérios e sua consequente aplicação nos trabalhos de auditoria permitirá, em todos os casos, a evidenciação da situação envolvida, como passo prévio à responsabilização pelas decisões. Contribuirá, enfim, para que a ação do controle externo assegure a regular aplicação dos recursos públicos e a utilização dos instrumentos de concessão de obras e serviços públicos com observância dos princípios estabelecidos pela lei para esta importante modalidade de colaboração administrativa.

¹¹⁰ Que podem assumir a forma de procedimentos sancionatórios, determinações de obrigado cumprimento, recomendações consultivas ou outras do vasto leque de instrumentos de intervenção dos órgãos de controle.

5.5.3) Medidas voltadas ao conteúdo material das decisões de investimento

Verificamos, por fim, que a decisão de investimento público nos sistemas concedidos, posteriormente à concessão, suscita relevantes objeções quanto ao seu mérito técnico e econômico. O mérito de cada decisão é, por definição, província reservada à deliberação final de natureza política: deve portanto ser atribuição executiva com firme acompanhamento e avaliação do parlamento como ponto central do controle externo. No entanto, o processo de formulação e implementação das políticas que envolvam estas decisões pode ser objeto de abordagem mais ampla que indique critérios de organização e procedimento mais adequados do ponto de vista do interesse público¹¹¹.

O ponto central da crítica que se há de fazer aos investimentos examinados é a inconsistência: se era conveniente o investimento privado, qual a razão da intervenção pública direta neste mesmo investimento? Em que medida será racional aos concessionários privados assumirem um programa completo de inversões, com a totalidade das necessidades de expansão quantitativa e qualitativa dos sistemas sob sua responsabilidade, quando podem investir tempo e recursos para persuadir o Estado a compartilhar, em bases discricionárias, estas mesmas inversões e sem custos para o resultado de seu empreendimento?

Estas razões levam a propostas muito simples de organização do processo decisório do poder concedente, relacionadas à previsibilidade e consistência no tempo das políticas de concessão. É de se recomendar, neste caso, que ao executar qualquer política de concessão, arrendamento ou cessão da exploração de seus bens públicos a terceiros, o Poder Executivo de um ente federativo¹¹² estabeleça de forma clara, mediante documento de diretrizes de política específico para cada setor ou programa de concessão:

- a) os critérios e padrões de julgamento a serem adotados para determinar unilateralmente a realização de despesas com obras nos bens cedidos em função de qualquer interesse público superveniente (sem prejuízo da liberdade do concessionário de execução das obras pactuadas nos contratos de concessão e de outras que, à sua conta e risco, considere necessárias ou convenientes à exploração);
- b) os critérios a serem adotados para realizar diretamente as obras unilateralmente determinadas, em lugar de encarregá-las ao concessionário mediante o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato respectivo;

¹¹¹ As proposições desta seção, portanto, referem-se ao questionamento do mérito da política. O tratamento de eventuais irregularidades quanto à legalidade já está abordado na seção anterior.

¹¹² Já que ao Executivo cabe majoritariamente, no Brasil e na América Latina, a responsabilidade pela definição concreta dos termos e aplicação do marco regulatório dos serviços públicos concedidos (Spiller, 1998, p. 251).

- c) as restrições específicas que devem ser feitas relativamente à consideração de fatores já conhecidos à época da licitação da concessão como ensejadores de tais alterações unilaterais;
- d) os procedimentos específicos de garantia da revisão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos respectivos na ocorrência das despesas tratadas no documento.

Naturalmente, a credibilidade somente virá com a efetiva observância das diretrizes enunciadas. Todavia, a existência de critérios de caráter geral, prévia e explicitamente estabelecidos e emitidos pela mesma autoridade responsável pelas decisões de gasto, tem numerosos efeitos positivos: eleva o custo político do descumprimento posterior das diretrizes e permite parâmetros sólidos para a revisão e controle das decisões individuais de investimento à luz da própria política enunciada.

Por fim, pertence ao Parlamento um papel essencial neste contexto de formulação de políticas¹¹³. Cabe ao Legislativo inicialmente avaliar o próprio conteúdo dessas diretrizes, questionando as regras gerais para as decisões de investimento. Deve também acompanhar, na função de controle posterior¹¹⁴, a prevalência dessas regras gerais nas decisões individuais de investimento, levantando objeções a eventuais inconsistências verificadas entre a política enunciada e as decisões de gasto adotadas ao longo de sua implementação.

Por fim, é preciso que o Legislativo assuma o mesmo compromisso com a consistência, abstendo-se de provocar ele mesmo (especialmente mediante emendas ao orçamento) despesas incompatíveis com as diretrizes formuladas para a política de concessão. Na hipótese de existir por parte das Casas Legislativas uma objeção majoritária às diretrizes formuladas, existe – mesmo em contexto presidencialista – um vasto leque de medidas de controle¹¹⁵ que permitem ao Parlamento influenciar a própria política formulada, modificando de forma transparente e completa as diretrizes fixadas para a política. Caso o Legislativo não exerça suas prerrogativas institucionais e desta maneira endosse, explícita ou implicitamente, as políticas formuladas, o pior que pode ocorrer é que seja ele próprio o proponente de gastos adicionais que sejam inconsistentes com tais diretrizes gerais de política legitimamente formuladas e endossadas.

¹¹³ O Legislativo tem papel fundamental como formulador de políticas, especialmente porque admite o controle do eleitorado.

Estudos mais recentes das relações Executivo/Legislativo apontam a preponderância do primeiro sobre o último [...]. Ainda que esta última afirmação seja verdadeira, não se pode negar as prerrogativas constitucionais do Poder Legislativo, seu poder de apresentar propostas de políticas e de vetá-las. Além disso, diferentemente da burocracia, que é quem de fato formula as políticas no Executivo, os parlamentares são submetidos a controle periódico via eleições, o que lhes dá um caráter mais público e aberto. (Lemos, 2001, 99, pp. 569-570).

¹¹⁴ Podendo utilizar para isto os resultados do trabalho de controle das instituições de controle externo como o Tribunal de Contas a ele vinculado.

¹¹⁵ Cf. Bittencourt, 2009, pp. 21-27.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS¹¹⁶

ALBUQUERQUE, Demóstenes Tres. Execução dos contratos de concessão – possibilidade de alteração unilateral dos contratos de concessão de serviço público. In: *REGULAÇÃO de serviços públicos e o controle externo*. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2008. p. 353-396.

ARAUJO, Paulo Sisnando Rodrigues. Análise comparativa dos processos de revisão tarifária dos setores de transporte, energia elétrica e telecomunicações. In: *REGULAÇÃO de serviços públicos e o controle externo*. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2008. p. 313-351.

AUSTRALIAN NATIONAL AUDIT OFFICE – ANAO. Managing and monitoring privatisation and outsourcing initiatives – challenges in maintaining accountability. *Asian Journal of Government Audit*, 2001. New Dehli: ASOSAI, 2001. Disponível em: http://www.asosai.org/journal2001/managing_and_monitoring.htm. Acesso em: 3 out. 2007.

BEATO, Paulina. Road Concessions: lessons learned from the experience of four countries– Best practice study (12/97, IFM-110/97). Washington: Inter-American Development Bank, 1997. Disponível em: http://www.iadb.org/uy/sds/IFM/publication/publication_151_14_e.htm. Acesso em: 4 maio 2009.

BITTENCOURT, Fernando. A bagagem do viajante: aspectos da auditoria como tecnologia. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília, v.44, n.174, p. 321-353, abr/jun 2007. Republicado em v.44, n.175, p. 321-353, jul./set. 2007

BITTENCOURT, Fernando. Alocação de recursos e processo decisório parlamentar – os projetos de investimento em transportes rodoviários no orçamento federal. Brasília: UNILEGIS/UFMS, 2008. Monografia (Especialização) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciência Política da Universidade do Legislativo Brasileiro e Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Disponível em: http://www9.senado.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado/arquivo/Outros/Consultoria/500-Publicações/500-Outros/390-Projetos%20Investimentos%20em%20Rodovias.pdf. Acesso em: 13 mar.2009.

BITTENCOURT, Fernando. Contribuições à auditoria de concessão de obra pública voltada à exploração econômica em sentido estrito. *Revista de Informação Legislativa*, Brasília, v.45, n.177, jan./mar. 2008.

BITTENCOURT, Fernando. Critérios preliminares para auditoria de obras em bens públicos federais sob regime de concessão ou similar. In: *SIMPÓSIO NACIONAL DE AUDITORIA DE OBRAS PÚBLICAS*, 12, 5 nov. 2008, Brasília (DF).

BITTENCOURT, Fernando. O controle e a construção de capacidade técnica institucional no parlamento – elementos para um marco conceitual. Brasília: Senado Federal, 2009. (Texto para Discussão, 57 do Centro de Altos Estudos da Consultoria Legislativa). Disponível em: http://www.senado.gov.br/conleg/textos_discussao.htm. Acesso em: 3 maio 2009.

¹¹⁶ As referências bibliográficas originais foram normalizadas pela bibliotecária do Senado Federal Maria Neves de Oliveira Silva, cuja generosa colaboração agradecemos.

BITTENCOURT, Fernando. Os critérios de auditoria e a auditoria operacional. Revista do Tribunal de Contas da União, Brasília, v.31, n.83, jan./mar. 2000.

BORGES, Luiz Ferreira Xavier; NEVES, Cesar. Parceria público-privada: riscos e mitigação de riscos em operações estruturadas de infra-estrutura. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.12, n.23, jun. 2005.

BRASIL. Congresso Nacional. Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. Adendo ao Relatório do Comitê de Avaliação das informações sobre obras e serviços com indícios de irregulares graves – PLN nº 30/2007 – Proposta Orçamentária para o exercício de 2008. Disponível em: http://apache.camara.gov.br/portal/arquivos/Camara/internet/orcamentobrasil/orcamentouniao/loa/loa2008/ciclos/parecercmo/Adendo_relCOI_2008.pdf. Acesso em: 8 maio 2009.

BRASIL. Congresso Nacional. Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. Relatório Setorial da Área Temática I – Infra-Estrutura, do Projeto de Lei Orçamentária da União para 2008 (PLN 30/2007) – Relator Senador Leomar Quintanilha. Disponível em: [http://www9.senado.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado/arquivo/03.%20LOA-Elab/03.2.%20Outros%20Anos/03.2.9.%202008/03.2.9.5.%20Setorial/390-Setor%201-Infra-Estrutura/390-Relatório%20Apresentado%20%20\(Sen%20Leomar%20Quintanilha%20PMDB-TO\)/390-Relatório.pdf](http://www9.senado.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado/arquivo/03.%20LOA-Elab/03.2.%20Outros%20Anos/03.2.9.%202008/03.2.9.5.%20Setorial/390-Setor%201-Infra-Estrutura/390-Relatório%20Apresentado%20%20(Sen%20Leomar%20Quintanilha%20PMDB-TO)/390-Relatório.pdf). Acesso em: 30 maio 2009.

BRASIL. Congresso Nacional. Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização. Relatório Geral – Projeto de Lei Orçamentária para 2008 (PL nº 30, de 2007-CN) – Relator Deputado José Pimentel. Disponível em: [http://www9.senado.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado/arquivo/03.%20LOA-Elab/03.2.%20Outros%20Anos/03.2.9.%202008/03.2.9.6.%20Ciclo%20Geral/410-Relatório%20Apresentado%20Corrigido/410-Relatório%20Final%20Apresentado%20\(Vol%20I\)/Volume%201.1%20-%20Relatório%20e%20Voto.pdf](http://www9.senado.gov.br/portal/page/portal/orcamento_senado/arquivo/03.%20LOA-Elab/03.2.%20Outros%20Anos/03.2.9.%202008/03.2.9.6.%20Ciclo%20Geral/410-Relatório%20Apresentado%20Corrigido/410-Relatório%20Final%20Apresentado%20(Vol%20I)/Volume%201.1%20-%20Relatório%20e%20Voto.pdf). Acesso em: 30 maio 2009.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 out. 1988.

BRASIL. Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 5 maio 2000.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 6 maio 2001.

BRASIL. Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 31 dez. 2004.

BRASIL. Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006. Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, a Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, que institui o Plano Especial de Cargos da Cultura e a Gratificação Específica de Atividade Cultural – GEAC, cria e extingue cargos em comissão no âmbito do Poder Executivo, dispõe sobre servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência, sobre a cessão de servidores para o DNIT e sobre controvérsia concernente à remuneração de servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS, a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a Lei nº 11.046, de 27 de dezembro de 2004; a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006; e autoriza prorrogação de contratos temporários em atividades que serão assumidas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jul. 2006.

BRASIL. Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007. Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 dez. 2007.

BRASIL. Lei nº 11.897, de 30 de dezembro de 2008. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2009. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 30 dez. 2008.

BRASIL. Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964. Estatui normas gerais de direito financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 mar.1964. (Retificada em 9 abr.1964).

BRASIL. Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990. Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 abr.1990. (Retificada em 18 abr.1990).

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (“Lei dos Portos”). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 fev. 1993.

BRASIL. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, Inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da administração pública e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 jun.1993. (Republicada em 24 jun.1993).

BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 dez. 1995. (Republicada em 28 set. 1999).

BRASIL. Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995. Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jul. 1995. (Republicada em 28 set. 1998).

BRASIL. Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 maio 1996.

BRASIL. Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 set. 1997. (Republicada em 11 set. 1997).

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997. (Retificada em 25 set. 1997).

BRASIL. Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 1 fev. 1999.

BRASIL. Medida Provisória nº 452, de 24 de dezembro de 2002. Dá nova redação à Lei nº 11.887, de 24 de dezembro de 2008, que cria o Fundo Soberano do Brasil – FSB, e à Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, que autoriza o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT a executar obras nas rodovias transferidas a entes da Federação, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 dez. 2008.

BRASIL. Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a transferência da União para os Estados e o Distrito Federal de parte da malha rodoviária sob jurisdição federal, nos casos que especifica, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 13 dez. 2002.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Orçamento Federal. Orçamentos da União exercício financeiro 2009: projeto de lei orçamentária. (PLN Nº 38 – CN, de 2008 – Mensagem nº 113/2008-CN, 635/2008, na origem). Brasília: MP/SOF, 2008.

BRASIL. Resolução nº 1/2006-CN, de 22 de dezembro de 2006, do Congresso Nacional. Dispõe sobre a Comissão Mista Permanente a que se refere o § 1º do art. 166 da Constituição, bem como a tramitação das matérias a que se refere o mesmo artigo. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 dez. 2006.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 1254/2005, Ata 30/2006 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 2 ago. 2006.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 1677/2008, Ata 32/2008 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 18 ago. 2008.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 1749/2007, Ata 36/2007 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 ago. 2007.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 1814/2007, Ata 37/2007 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 set. 2007.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 599/2005, Ata 17/2005 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 maio 2005.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Acórdão 974/2005, Ata 26/2005 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 jul. 2005.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Decisão 1648/2002, Ata 46/2002 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jan. 2003.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Decisão 1654/2002, Ata 46/2002 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 8 jan. 2003.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Decisão 337/2001, Ata 22/2001 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 27 jun. 2001.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Decisão 464/2000, Ata 21/2000 – Plenário. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 jun. 2000.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Instrução Normativa nº 27, de 2 de dezembro de 1998. *Dispõe sobre a fiscalização pelo Tribunal de Contas da União dos processos de desestatização*. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 7 dez. 1998.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. O controle externo das agências reguladoras : questões relevantes sobre o setor de rodovias, de ferrovias e de transporte rodoviário de passageiros. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2005.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. Regulação de serviços públicos e controle externo. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2008.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares. Portos brasileiros: área de influência, ranking, porte e os principais produtos movimentados. Brasília: IPEA, 2006. (Textos para Discussão IPEA, nº 1164)

CAMPOS-MÉNDEZ, Javier; ESTACHE, Antonio; TRUJILLO, Lourdes. Processes, information and accounting gaps in the regulation of Argentina's private railways. Washington: The World Bank, 2001. (World Bank Policy Research Working Paper. 2636)

CASTRO, Newton. Os desafios da regulação do setor de transportes no Brasil. Revista de Administração Pública, v.34, n.5, set./out. 2000.

CASTRO, Newton. Privatização do setor de transportes no Brasil. In: PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, Kiichiro (Eds.). A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública. Rio de Janeiro: BNDES, Departamento de Relações Institucionais, 2000. p. 221-277.

COUTINHO, Maria do Amparo. Validade jurídica do modelo regulatório para aferição do equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessões de serviços públicos de eletricidade no Brasil. In: REGULAÇÃO de serviços públicos e o controle externo. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2008. p. 267-351.

DAHL, Robert A.; LINDBLOM, Charles E. Politics, economics and welfare: planning and political-economic systems resolved into basic social processes. New York: Harper and Row, 1953.

DE RUS, Gines. Economía y política del transporte: principios y tendencias. Papeles de Economía Española, Madrid, v. 82, p. 2-18, 1999.

DRAZEN, Allan. Political economy in macroeconomics. Princeton: NJ:Princeton University Press, 2000.

EGGERS, William D.; STARTUP, Tom. Closing the infrastructure Ggap: the role of public-private partnerships. London: Deloitte, 2006. (Deloitte Research Study).

ESTACHE, Antonio. Privatización y regulación de infraestructuras de transporte: um panorama de las experiencias de los años noventa. Papeles de Economía Española, Madrid, v. 82, p. 196-209, 1999.

ESTADO E ECONOMIA EM VINTE ANOS DE MUDANÇA: sistema tributário e ordem econômica. In: DANTAS, Bruno et al. (Orgs.). Constituição de 1988: o Brasil 20 anos depois. Brasília: Senado Federal, Instituto Legislativo Brasileiro, 2008. v. 4.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. United States Government Accountability Office. Highway public-private partnerships: more rigorous up-front analysis could better secure potential benefits and protect the public interest. (Report to Congressional Requesters GAO-08-44, February 2008). Washington: GAO, 2008.

FIGUEIREDO, Argelina Cheibub; LIMONGI, Fernando. Política orçamentária e presidencialismo de coalizão. Rio de Janeiro: FGV, 2008. 184 p.

FRANCO, Rolando; LANZARO, Jorge (Coords.) Política y políticas públicas en los procesos de reforma de América Latina. México: Naciones Unidas/FLACSO, 2006.

FRISCHTAK, Claudio R. O investimento em infra-estrutura no Brasil: histórico recente e perspectivas. Pesquisa e Planejamento Econômico, Rio de Janeiro, v.38, n.2, p. 307-340, ago. 2008.

FURTADO, Lucas Rocha. Curso de direito administrativo. Belo Horizonte: Fórum, 2007.

GARRIDO, Juan. Mais carga nos mesmos trilhos. Valor Setorial Ferrovias, São Paulo, p. 6-11, set. 2006. Disponível em: http://www.antf.org.br/files/Setorial_Ferrovias.pdf. Acesso em: 27 maio 2009.

GHEVENTER, Alexandre. Autonomia versus controle: origens do novo marco regulatório antitruste na América Latina e seus efeitos sobre a democracia. Belo Horizonte: UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2005.

GOMEZ, Carlos Contreras. Un mecanismo de incentivos para la cobertura de riesgo regulatorio en concesiones de infraestructuras Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 2008. (Documento de trabajo n° 7/08).

IRWIN, Timothy et al (Eds.). Dealing with public risk in private infrastructure. Washington: The World Bank, 1997.

JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de direito administrativo. São Paulo: Saraiva, 2003.

JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria geral das concessões de serviço público. São Paulo: Dialética, 2003.

KELMAN, Jerson; VERAS, Luiz Antônio. Constituição Federal, serviços públicos concedidos e uso de bem público. In : DANTAS, Bruno et al. (Orgs.). Constituição de 1988: o Brasil 20 anos depois. Brasília: Senado Federal, Instituto Legislativo Brasileiro, 2008. v. 4. p. 542-569.

KERF, Michel et al. Concessions for infrastructure: a guide to their design and award. Washington: The World Bank, 1998. (World Bank Technical Paper, n. 399)

KEYNES, John Maynard. A teoria geral do emprego, do juro e da moeda. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

KOPICKI, Ron; THOMPSON, Louis S. Best methods of railway restructuring and privatization. Washington: The World Bank, 1997. (CFS Discussion Paper Series, number 11)

LAHERA, Eugenio. Encuentros y desencuentros entre política y políticas públicas. In: FRANCO, Rolando; LANZARO, Jorge. Política y políticas públicas en los procesos de reforma de América Latina, CEPAL: Miño y Dávila Editores, 2006.

LEMOS, Leany Barreiro de Sousa. O Congresso brasileiro e a distribuição de benefícios sociais no período 1988/1994: uma análise distributivista. Dados: revista de ciências sociais, Rio de Janeiro, v. 44, n.3, p. 561-604, 2001.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. Privatização do sistema ferroviário brasileiro. Brasília: IPEA, 1996. (Textos para Discussão IPEA, n° 434).

NASH, Chris. Desarrollo de la política ferroviaria em la Unión Europea. Papeles de Economía Española, Madrid, v.82, 1999. (Economía del transporte).

OLIVEIRA, Deise Souza. A atuação dos tribunais de contas no controle da exploração das rodovias federais delegadas aos entes federados. In: REGULAÇÃO de serviços públicos e o controle externo. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2008. p. 159-215

OZA, B.M. Recent trends in the audit of privatisation – a comparative analysis. Asian Journal of Government Audit, 1997. New Dehli: ASOSAI, 1997. Disponível em: http://www.asosai.org/journal1997/recent_trends_in_the_audit.htm. Acesso em: 3 out. 2007.

PASIN, Jorge Antonio Bozoti; BORGES, Luiz Ferreira Xavier. A nova definição de parceria público-privada e sua aplicabilidade na gestão da infra-estrutura pública. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.10, n.20, dez. 2003.

PEGO FILHO, Bolívar; CÂNDIDO JR., José Oswaldo; Pereira, Francisco. Investimento e financiamento da Infra-Estrutura no Brasil: 1990/2002. Brasília: IPEA, 1999. (Textos para Discussão IPEA, nº 680).

PINHEIRO, Armando Castelar. Reforma regulatória na infraestrutura brasileira: em que pé estamos? In: SALGADO, Lucia Helena; MOTTA, Ronaldo Seroa. (Orgs.) Marcos regulatórios no Brasil: o que foi feito e o que falta fazer. Rio de Janeiro: IPEA, 2005.

PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, K. (Eds.). A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública. Rio de Janeiro: OCDE/BNDES, 2000.

PORTUGAL. Tribunal de Contas. Auditoria aos Encargos do Estado com as Parcerias Público Privadas-Concessões Rodoviárias e Ferroviárias – Relatório nº 04/2007 2ª Secção. Lisboa, Tribunal de Contas, 2007. Disponível em: http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2007/audit-dgtc-rel004-2007-2s.pdf. Acesso em: 3 maio 2009.

PREMCHAND, A. *Capital budgets: theory and practice*. In: SHAH, Anwar (Ed.) Budgeting and budgetary institutions. Washington: The World Bank, 2007.

REINO UNIDO. National Audit Office. Managing the relationship to secure a successful partnership in PFI projects: Report by the Comptroller and Auditor General – HC 375 Session 2001-2002: 29 November 2001. Londres; The Stationery Office, 2001.

REINO UNIDO. National Audit Office. Modern policy-making: ensuring policies deliver value for money: Report by the Comptroller and Auditor General – HC 289 Session 2001-2002: 01 November 2001. Londres: The Stationery Office, 2001.

REY, Mabel Thwaites; LÓPEZ, Andrea. Fuera de control: la regulación residual de los servicios privatizados. Buenos Aires: Temas Editorial, 2003.

SAIEGH, Sebastián; TOMMASI, Mariano. La nueva economía política: racionalidad e instituciones. Buenos Aires: Eudeba, 1998.

SALAMON, Lester (Ed.) The tools of government: a guide to the new governance. Oxford: Oxford University Press, 2002.

SALGADO, Lucia Helena; MOTTA, Ronaldo Seroa. (Orgs.) Marcos regulatórios no Brasil: o que foi feito e o que falta fazer. Rio de Janeiro: IPEA, 2005.

SARAMAGO, José. A caverna. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SHAH, Anwar (Ed.) Budgeting and budgetary institutions. Washington: The World Bank, 2007.

SILVA, Eduardo Fernandez. Qual é o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de serviços públicos? Cadernos ASLEGIS, Brasília, v.11, n.32, set/dez 2007.

SOUTO, Marcos Juruena Villela. Desestatização: privatização, concessões e terceirizações. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1997.

SPILLER, Pablo T. Compromiso regulador y privatizaciones de servicios públicos: implicâncias para futuras investigaciones comparadas. In: SAIEGH, Sebastián; TOMMASI, Mariano (Comp.). La nueva economía política: racionalidad e instituciones. Buenos Aires: Eudeba, 1998.

VASCONCELOS, Adalberto Santos. O equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de rodovias federais no Brasil. In: REGULAÇÃO de serviços públicos e o controle externo. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2008. p. 217-265.

VERBITSKY, Horacio. Robo para la Corona: los frutos prohibidos del árbol de la corrupción. Buenos Aires: Planeta, 1991.

VIVES, Antonio. Private infrastructure: ten commandments for sustainability: (02/97, IFM-304, En, Es). Washington: Inter-American Development Bank, 1997. Disponível em: http://www.iadb.org.uy/sds/IFM/publication/publication_151_14_e.htm. Acesso em: 3 maio 2009.

WILLIAMS, Trefor P. Moving to public-private partnerships: learning from experience around the world. Arlington: VA: IBM Endowment for The Business of Government, 2003.

ZYMLER, Benjamim; ALMEIDA, Guilherme Henrique de La Rocque. O controle externo das concessões de serviços públicos e das parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Fórum, 2005.

ANEXO

1) Considerações metodológicas

1.1) Natureza prescritiva do trabalho

Estruturado na forma de um *policy paper*, este trabalho pretende ser um instrumento para o assessoramento técnico institucional legislativo, contribuindo para a intervenção do Congresso Nacional nesta arena de política pública. Como tal, procura atender às funcionalidades essenciais desta modalidade de assessoramento¹¹⁷:

- a) a definição racional do foco de atenção, destacando ao líder político os temas relevantes que requerem sua decisão mais atenta e sua atenção mais ampla;
- b) o levantamento e crítica da informação disponível em caráter independente, de forma a minimizar a assimetria de informação que afeta a condição do parlamentar como formulador e controlador de política; e
- c) o suporte à decisão, identificando e formulando de forma precisa os problemas a serem tratados e as alternativas a cada problema, as respectivas consequências e a valoração de cada uma delas.

Em função da natureza e dos objetivos assinalados, a estrutura de sua argumentação tem necessariamente¹¹⁸ um caráter final prescritivo, partindo da constatação empírica dos fatos para a aplicação sistemática de critérios valorativos de natureza jurídica e econômica com vistas a obter prescrições de políticas. Portanto,

1.2) Aspectos metodológicos do levantamento empírico

O levantamento empírico deste trabalho coletou inicialmente as dotações autorizadas e executadas dos Orçamentos Fiscal e da Seguridade Social da União, nos exercícios de 2005

¹¹⁷ Bittencourt, 2009, pp. 29-37.

¹¹⁸ *En un sistema de gobierno que se guía por la deliberación pública, el análisis – aun el análisis profesional – tiene menos que ver con las técnicas formales de solución de problemas que con el proceso de argumentación. Parte esencial de la tarea del analista consiste en explicar y defender un plan de acción razonable cuando el óptimo teórico se desconoce o es prácticamente inalcanzable. El analista de políticas es un productor de argumentos de las políticas, más semejante a un abogado – un especialista en argumentos legales – que a un ingeniero o científico. Sus capacidades básicas no son algorítmicas, sino argumentativas: para examinar con espíritu crítico los supuestos, para producir y evaluar pruebas, para conservar muchos hilos en la mano, para buscar un argumento en muchas fuentes díspares, para comunicarse efectivamente.* (Lahera, 2006, p. 93)

a 2009, nas subfunções 782 (Transporte Rodoviário), 783 (Transporte Ferroviário) e 784 (Transporte Hidroviário), referentes a Investimentos. A expressão “Investimentos” é aqui tomada na acepção da contabilidade pública, tal como fixada no art. 12, § 4º, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, ou seja, “as dotações para o planejamento e a execução de obras, inclusive as destinadas à aquisição de imóveis considerados necessários à realização destas últimas, bem como para os programas especiais de trabalho, aquisição de instalações, equipamentos e material permanente [...]” Estas aplicações são classificadas no sistema orçamentário e financeiro da União no Grupo de Natureza da Despesa (GND) 4 Destaque-se ainda que foram levantadas também eventuais aplicações relativas a “Inversões Financeiras”, previstas no § 5º do mesmo dispositivo (“aquisição de imóveis, ou de bens de capital já em utilização; aquisição de títulos representativos do capital de empresas ou entidades de qualquer espécie, já constituídas, quando a operação não importe aumento do capital; constituição ou aumento do capital de entidades ou empresas que visem a objetivos comerciais ou financeiros, inclusive operações bancárias ou de seguros”, classificadas no Grupo de Natureza da Despesa – GND 5), mas entre as inversões financeiras não foi encontrada qualquer dotação referente a despesas em bens concedidos.

Foram levantados para os exercícios de 2005 a 2008, além do órgão orçamentário responsável pela despesa e da descrição da aplicação de recursos (Ação e Subtítulo), os valores Autorizado e Liquidado. O primeiro corresponde ao total que foi autorizado pelo Congresso Nacional, ao final do exercício, para despesa naquela ação – inclui portanto, além da dotação inicial que figura na lei orçamentária, o efeito líquido dos acréscimos e cancelamentos efetuados por créditos suplementares, especiais e extraordinários abertos para a dotação ao longo do exercício. O segundo representa o valor total liquidado da dotação ao final do exercício. Ressalte-se que o registro contábil da despesa como “liquidada” no sistema SIAFI inclui tanto aquelas despesas liquidadas na acepção da quitação da despesa (dos termos dos arts. 62 e 63 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964)¹¹⁹ quanto aquelas que foram ao final do exercício inscritas contabilmente em “Restos a Pagar” (art. 36 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964). Portanto, os valores considerados no levantamento tomam em conta tanto o efeito financeiro do gasto no exercício em que é registrado quanto o potencial efeito futuro dos compromissos assumidos e deixados, por meio do mecanismo de “Restos a Pagar”, para quitação em exercícios

¹¹⁹ O que equivaleria grosso modo ao reconhecimento da despesa pelo critério da competência nos termos da contabilidade privada.

posteriores¹²⁰. Para o exercício de 2009, cuja execução ainda está em aberto e para o qual não haveria comparabilidade dos valores em relação aos demais¹²¹, foram coletados para cada dotação os valores de “PL” e “Autógrafo”. O primeiro reflete os valores constantes do Projeto de Lei Orçamentária para 2009 enviado pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional¹²², e o segundo os valores aprovados pelo Legislativo na Lei Orçamentária¹²³. Por conseguinte, os valores de 2009 refletem apenas a decisão alocativa inicial da União para o exercício. Pela própria definição da coleta dos dados, os exercícios encontram-se encerrados (e o orçamento para 2009 fechado quando do levantamento); todas as posições portanto referem-se 31 de dezembro de cada ano (para 2009, à posição do Orçamento aprovado em 30 de dezembro de 2008).

A fonte de todos os dados orçamentários é o Sistema SIGA Brasil do Senado Federal (que carrega diretamente os dados originais do sistema SIAFI). Foram utilizados os seguintes Universos (repositórios de dados) do SIGA Brasil:

Tabela 8 – FONTES DE DADOS (UNIVERSOS DO SISTEMA SIGA)

Ano	Universo
2005	2005 – Despesa execução
2006	2006 – Despesa execução
2007	2007 – Despesa execução
2008	2008 – Despesa execução
2009	2009 – Despesa execução

Após a extração da base com todas as dotações, examinamos individualmente a descrição das ações e subtítulos, para identificar a localização da obra pretendida e a sua inserção ou não no contexto de obras em bens concedidos. Para as ações/subtítulos cuja descrição seja genérica e não permita identificar a qual obra ou serviço a despesa atende, foram examinados individualmente os empenhos emitidos à conta da respectiva dotação, considerando-se então apenas os valores empenhados cujo objeto do empenho identifique obras em bens concedidos. Consta deste Anexo a relação individualizada dos projetos (e dos empenhos que foram localizados nas circunstâncias acima relatadas) que resultam em despesas consideradas como obras em bens concedidos.

¹²⁰ Naturalmente, esse dado do sistema não inclui num determinado exercício o pagamento de Restos a Pagar inscritos em exercícios anteriores, não ocorrendo portanto dupla contagem desses gastos para os efeitos de nosso levantamento.

¹²¹ Dado que a execução e a abertura de créditos adicionais e extraordinários podem ocorrer a qualquer época do ano.

¹²² Brasil, 2008

¹²³ Brasil, 2008A. Por tratar-se do “autógrafo” da lei orçamentária aprovada e enviada à sanção, o dado não leva em consideração eventuais vetos apostos pelo Chefe do Executivo.

2) Identificação dos bens sob regime de concessão, arrendamento ou similares

Para a determinação dos bens considerados sob regime de concessão, arrendamento ou similares, foram utilizados os dados publicados pelas respectivas agências reguladoras, sintetizados abaixo.

No setor de hidrovias, foram considerados como tais apenas aqueles Portos constantes da lista de “Principais portos brasileiros” na página Internet da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)¹²⁴ para os quais fosse informada a existência de concessão, delegação ou outro regime de cessão da exploração do porto a ente não-integrante da Administração Federal direta ou indireta. Não foram considerados como bens concedidos os terminais fluviais nem as eclusas, nem foram consideradas ações que tivessem como objeto exclusivamente dragagem ou derrocamento (tendo em vista definição legal específica incluindo a dragagem e recuperação de vias navegáveis como um serviço público de competência da União – Brasil, 2007). Os portos que atendem às condições especificadas e para os quais foram detectados recursos orçamentários estão listados na Tabela 9 abaixo.

Tabela 9 – PORTOS SOB REGIME DE CONCESSAO, ARRENDAMENTO, DELEGAÇÃO E SIMILARES, BENEFICIÁRIOS DE DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS DA UNIÃO

Porto	Natureza do Ente Cessionário	Ente Cessionário
Cabedelo/PB	Empresa estadual	Companhia Docas da Paraíba, Docas – PB
Itaqui/MA	Empresa estadual	Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP)
Imbituba/SC	Empresa privada	Companhia Docas de Imbituba (CDI)
Manaus /AM	Empresa estadual	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH)
Recife/PE	Empresa estadual	Porto do Recife S.A.
Suape/PE	Empresa estadual	SUAPE – Complexo Industrial Portuário
Rio Grande/RS	Autarquia estadual	Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG)
Itajaí /SC	Autarquia municipal	Superintendência do Porto de Itajaí
São Francisco do Sul/SC	Autarquia estadual	Administração do Porto de São Francisco do Sul (APSFS)
Paranaguá/PR	Autarquia estadual	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA)
Macapá/AP	Empresa municipal	Companhia Docas de Santana (CDSA)
Porto Velho/RO	Empresa estadual	Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH)

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da ANTAQ.

¹²⁴ <<http://www.antaq.gov.br/Portal/principaisportos.asp>> . Acesso em 6/3/2009.

Para as ferrovias, foram considerados bens concedidos aquelas malhas ferroviárias – existentes ou em construção que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informe em sua página Internet¹²⁵ terem sido objeto de arrendamento ou concessão a entes não pertencentes à Administração Federal. No primeiro caso, a inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. no Programa Nacional de Desestatização através do Decreto nº 473/92, propiciou o início da transferência de suas malhas para a iniciativa privada, durante um período de 30 anos, prorrogáveis por mais 30. Esse processo também resultou na liquidação da RFFSA, a partir de 7/12/99. No segundo, novos trechos ferroviários não operados originalmente pela RFFSA foram abertos à construção privada, destacando-se a Ferronorte e a Nova Transnordestina. Quanto a esta última, trata-se de projeto ferroviário de ligação dos portos de Pecém (CE) e Suape (PE) ao cerrado do Piauí, no município de Eliseu Martins (1.728 quilômetros de extensão), concedido a uma empresa privada apoiada por recursos do Finor (Fundo de Investimento do Nordeste) e do FDNE (Fundo de Desenvolvimento do Nordeste) que destinam-se à conversão em participação acionária. A Transnordestina S.A., uma empresa criada em 1991 para administrar o projeto anterior, será a nova controladora da Transnordestina Logística de acordo com a Resolução 1.211 de 25/11/05, que aprovou a reestruturação acionária desta companhia¹²⁶. As malhas ferroviárias nestas condições para as quais foram detectadas despesas estão sintetizadas na Tabela 10 abaixo.

Tabela 10 – FERROVIAS SOB REGIME DE CONCESSÃO, ARRENDAMENTO, DELEGAÇÃO E SIMILARES, BENEFICIÁRIAS DE DESPESAS ORÇAMENTÁRIAS DA UNIÃO

PROVENIENTES DA DESESTATIZAÇÃO DA ANTIGA RFFSA				
Malhas Regionais da extinta RFFSA	Data do Leilão	Concessionária/Arrendatária atual	Início da Operação	Ext. (km)
Oeste	5.3.96	ALL – América Latina Logística Malha Oeste S.A. (Ferrovia Novoeste S.A. – NOVOESTE)	1.7.96	1.621
Centro-Leste	14.6.96	Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	1.9.96	7.080
Sudeste	20.9.96	MRS Logística S.A.	1.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovia Tereza Cristina S.A.	1.2.97	164
Sul	13.12.96	América Latina Logística Malha Sul S.A. (América Latina Logística do Brasil S.A. – ALL)	1.3.97	6.586
Nordeste	18.7.97	Transnordestina Logística S.A. (Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN)	1.1.98	4.238
Paulista	10.11.98	América Latina Logística Malha Paulista S.A. (Ferrovias Bandeirantes S.A. – FERROBAN)	1.1.99	4.236

¹²⁵ <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/apresentacaofer.asp>>. Acesso em 6/3/2009. O detalhamento analítico das concessões e arrendamentos consta da página <<http://www.antt.gov.br/concessaofer/concessionariasfer.asp>>. Acesso em 6/3/2009.

¹²⁶ <http://www.csn.com.br/portal/page?_pageid=595,214999&_dad=portal&_schema=PORTAL>. Acesso em 6/3/2009; <www.csn.com.br/portal/page?_pageid=595,214969&_dad=portal&_schema=PORTAL>. Acesso em 6/3/2009.

OUTRAS MALHAS				
Malha/Trecho	Data da Concessão	Concessionária atual	Início da Operação	Ext. (km)
Transnordestina (Pecém/CE – SUAPE/PE – Eliseu Martins/PI)	25.11.05	Transnordestina Logística S.A. (Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN)	Em construção	1.728
Ferronorte (trecho Chapadão do Sul-MS a Alto Araguaia-MT)	12.5.89	América Latina Logística Malha Norte S.A. (Ferrovia Norte Brasil S.A. – FERRONORTE)	Em construção (parcial)	512

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da ANTT.

Por fim, no segmento rodoviário um conjunto importante de trechos de maior movimento de tráfego foi concessionado para exploração privada mediante pedágio entre 1995 e 1998. Uma segunda etapa de concessões rodoviárias foi formalizada no início do ano de 2008, também em trechos de grande volume de tráfego. Todas as concessões foram realizadas a empresas privadas. As rodovias e trechos envolvidos, detalhados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em sua página Internet¹²⁷, estão informados em sua totalidade na Tabela 11 a seguir.

Tabela 11 – RODOVIAS FEDERAIS SOB REGIME DE CONCESSÃO

CONCESSÕES REALIZADAS ENTRE 1995 E 1997			
Rodovia/Trecho	Concessionária atual	Data da Concessão	
BR-116/SP-RJ (Trecho São Paulo/Rio de Janeiro) km 163,0 ao 333,5; km 0,0 ao 231,5	Nova Dutra	1.3.96	
BR/101-RJ – Ponte Presidente Costa e Silva (Rio/Niterói) km 321,6 ao Km 334,1	Ponte S/A	1.6.95	
BR-040/MG-RJ – Trecho Juiz de Fora/Petrópolis/Rio de Janeiro trecho Juiz de Fora/MG – Rio de Janeiro/RJ	Concer	1.3.96	
BR-116/RJ – Trecho Além Paraíba – Teresópolis – entroncamento com a BR-040/RJ km 2,1 a 144,6	CRT	22.3.96	
BR-290/RS – Trecho Osório/Porto Alegre BR 290/RS – Trecho Osório – Porto Alegre/ Entroncamento BR-116/RS (Guaíba)	Concepa	4.7.97	
BRs 116, 392, 293/RS Pólo Rodoviário Pelotas BR 116 – Camaquã/Pelotas BR 116 – Pelotas/Jaguarão BR 392 – Santana da Boa Vista/Pelotas BR 392 – Pelotas/Rio Grande BR 293 – Pelotas/Bagé	Ecosul	24.7.98	
SEGUNDA ETAPA DE CONCESSÕES – 2008			
BR-153/SP – Div. MG/SP – Div. SP/PR	Transbrasiliiana – BR Vias	14.2.08	
BR-381/MG-SP (Trecho Belo Horizonte/São Paulo)	Autopista Fernão Dias – OHL	14.2.08	
BR-101/ RJ – Trecho ponte Rio-Niterói – Divisa RJ/ES	Autopista Fluminense – OHL	14.2.08	
BR-116/PR-SC Curitiba até a divisa SC/RS	Autopista Planalto Sul – OHL	14.2.08	
BR-116/PR, BR-376/PR, BR-101/SC, Trecho Curitiba – Florianópolis	Autopista Litoral Sul – OHL	14.2.08	
BR-116/SP-PR, Trecho São Paulo-Curitiba (Régis Bittencourt)	Autopista Régis Bittencourt – OHL	14.2.08	
BR-393/RJ – Trecho Divisa MG-RJ até entroncamento com a Via Dutra	Rodovia do Aço – OHL	25.3.08	

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da ANTT.

¹²⁷ <<http://www.antt.gov.br/concessaorod/apresentacaorod.asp>>. Acesso em 6/3/2009;
<<http://www.antt.gov.br/relatorios/rodoviario/RelatorioAnual2007.pdf>>. Acesso em 6/3/2009;
<<http://www.antt.gov.br/relatorios/rodoviario/RelatorioAnual2006.pdf>>. Acesso em 6/3/2009;
<http://www.antt.gov.br/relatorios/rodoviario/RelatorioAnual2005_v2.pdf>. Acesso em 6/3/2009.

3) Observações pontuais

3.1) Deflacionamento

Para comparação entre os exercícios, em todas as tabelas e gráficos em que foram utilizados valores deflacionados, todos os mencionados valores foram trazidos a preços de R\$ de janeiro de 2009, utilizando o INCC/FGV (Índice Nacional da Construção Civil da Fundação Getúlio Vargas) de janeiro dos respectivos anos. Este índice foi escolhido por refletir mais proximamente a realidade específica dos custos da construção civil (ao contrário do deflacionamento por índices gerais como IGP/DI ou IPCA), e o mês de janeiro por ser aquele ao qual o orçamento da União também é referido. Os números-índice utilizados para deflacionamento são os apontados na Tabela 12 abaixo

Tabela 12 – INCC/FGV NO PERÍODO

Data	Número-índice	Multiplicador de conversão para Jan/2009
Jan/2005	308,284	1,327237
Jan/2006	328,042	1,247298
Jan/2007	344,943	1,186184
Jan/2008	365,906	1,118227
Jan/2009	409,166	1

Fonte: IPEA (ipeadata.gov.br).

3.2) Total do investimento em hidrovias – apuração específica

Para efeitos deste trabalho, computamos como total do investimento físico em hidrovias não somente os valores contabilizados no Grupo de Natureza de Despesa 4, mas também todas as ações e subtítulos com Grupo de Natureza de Despesa 5 (Inversões financeiras) que tivessem por objeto a ampliação da participação do capital da União em Companhias Docas federais com destinação a algum projeto específico de obras (não foram somados outras ações de aumento do capital de Companhias Docas que não tivessem a destinação especificada para alguma obra). A ressalva é importante pois, não sendo as Companhias Docas formalmente “estatais dependentes” no sentido do art. 2º, inc. III, da Lei de Responsabilidade Fiscal (“empresa controlada que receba do ente controlador recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou de capital, excluídos, no último caso, aqueles provenientes de aumento de participação acionária”; Brasil, 2001), o gasto do Tesouro com obras em benefício de tais companhias em tais obras é contabilizado no Orçamento Anual como inversão financeira. Estando os portos administrados por estas companhias entre os maiores e com mais volume de obras, a desconsideração destes desembolsos com finalidade específica representaria uma sub-

avaliação do valor total do investimento portuário de tal materialidade que distorceria qualquer análise que viesse a ser formulada a partir deles. A Tabela 13 abaixo demonstra a memória do cálculo desagregado

Tabela 13 – INVESTIMENTO EM HIDROVIAS – APURAÇÃO ESPECÍFICA

Valores absolutos em R\$ de 2009

	2005	2006	2007	2008	2009	
	Autorizado	Autorizado	Autorizado	Autorizado	PL	Autógrafo
GND 4	461.748.628	381.300.042	738.440.055	1.424.055.746	958.316.434	980.863.697
GND 5	284.890.993	212.666.604	250.141.361	149.430.000	80.108.470	80.108.470
Total	746.639.621	593.966.646	988.581.416	1.573.485.746	1.038.424.904	1.060.972.167
	Liquidado	Liquidado	Liquidado	Liquidado		
GND 4	265.364.666	267.082.915	585.561.232	830.639.390		
GND 5	193.166.027	165.401.229	233.761.361	93.800.000		
Total	458.530.693	432.484.144	819.322.593	924.439.390		

Fonte: Elaboração própria a partir do sistema SIGA Brasil.

4) Dados do levantamento

Tabela 14 - VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – AUTORIZADO (NO ORÇAMENTO E CRÉDITOS ADICIONAIS – EM R\$ NOMINAIS)

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	2009 (Aut.)	%	Total	%
Ferrovias												
Concedido	87.644.394	19,01	120.197.644	31,87	215.908.230	13,80	331.641.201	19,52	202.935.304	10,47	958.326.773	15,87
Total	460.932.149		377.129.832		1.564.702.851		1.699.291.712		1.937.935.304		6.039.991.848	
Hidrovias												
Concedido	205.125.600	27,47	125.287.187	21,09	284.963.766	28,83	842.644.204	53,55	82.440.000	7,77	1.540.460.757	31,03
Total	746.639.621		593.966.646		988.581.416		1.573.485.746		1.060.972.167		4.963.645.596	
Rodovias												
Concedido	19.400.729	0,34	0	0,00	24.008.322	0,27	93.000.000	1,07	80.000.000	1,09	216.409.051	0,60
Concessão recente	0	0,00	0	0,00	0	0,00	76.178.406	0,88	38.000.000	0,52	114.178.406	0,32
Trechos potencialmente coincidentes	0	0,00	0	0,00	0	0,00	136.917.016	1,58	173.639.264	2,36	310.556.280	0,87
Total	5.626.156.873	0,34	5.406.006.818	0,00	8.796.599.320	0,27	8.692.807.759	3,52	7.364.201.761	3,96	35.885.772.531	1,79
Investimento em bens concedidos	312.170.723	4,57	245.484.831	3,85	524.880.318	4,62	1.267.285.405	10,59	365.375.304	3,53	2.715.196.581	5,79
Total do investimento da União	6.833.728.643		6.377.103.296		11.349.883.587		11.965.585.217		10.363.109.232		46.889.409.975	

Fonte: Elaboração própria a partir do sistema SIGA Brasil

Tabela 15 - VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – EXECUTADO (LIQUIDADO) – EM R\$ NOMINAIS

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	2009 (Aut.)	%	Total	%
Ferrovias												
Concedido	43.118.475	11,17	70.776.796	21,86	191.894.548	13,36	199.120.348	19,58	504.910.167		504.910.167	15,96
Total	386.158.696		323.702.537		1.436.228.359		1.017.096.010		3.163.185.602		3.163.185.602	
Hidrovias												
Concedido	129.313.851	28,20	95.271.769	22,03	259.534.877	31,68	440.286.526	47,63	924.407.022		924.407.022	35,08
Total	458.530.693		432.484.144		819.322.593		924.439.390		2.634.776.820		2.634.776.820	
Rodovias												
Concedido	17.700.729	0,39	0	0,00	19.276.031	0,25	92.999.997	1,28	129.976.757		129.976.757	0,54
Concessão recente	0	0,00	0	0,00	0	0,00	51.013.750	0,70	51.013.750		51.013.750	0,21
Trechos potencialmente coincidentes	0	0,00	0	0,00	0	0,00	102.205.643	1,41	102.205.643		102.205.643	0,43
Total	4.545.963.983	0,39	4.373.593.250	0,00	7.709.552.195	0,25	7.269.662.504	3,39	23.898.771.932		23.898.771.932	1,18
Investimento em bens concedidos	190.133.054	3,53	166.048.565	3,24	470.705.456	4,72	732.406.872	7,95	1.559.293.947		1.559.293.947	5,25
Total do investimento da União	5.390.653.372		5.129.779.931		9.965.103.147		9.211.197.904		29.696.734.353		29.696.734.353	

Fonte: Elaboração própria a partir do sistema SIGA Brasil

Tabela 16 - VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – AUTORIZADO (NO ORÇAMENTO E CRÉDITOS ADICIONAIS – EM R\$ DE JANEIRO DE 2009)

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	2009 (Aut.)	%	Total	%
Ferrovias												
Concedido	116.324.902	19,01	149.922.233	31,87	256.106.971	13,80	370.850.174	19,52	202.935.304	10,47	1.096.139.584	15,87
Total	611.766.305		470.393.135		1.856.026.088		1.900.194.019		1.937.935.304		6.776.314.851	
Hidrovias												
Concedido	272.250.332	27,47	156.270.408	21,09	338.019.569	28,83	942.267.572	53,55	82.440.000	7,77	1.791.247.881	31,03
Total	990.967.897		740.853.173		1.172.639.838		1.759.514.380		1.060.972.167		5.724.947.455	
Rodovias												
Concedido	25.749.370	0,34	0	0,00	28.478.297	0,27	103.995.119	1,07	80.000.000	1,09	238.222.785	0,60
Concessão recente	0	0,00	0	0,00	0	0,00	85.184.757	0,88	38.000.000	0,52	123.184.757	0,32
Trechos potencialmente coincidentes	0	0,00	0	0,00	0	0,00	153.104.316	1,58	173.639.264	2,36	326.743.580	0,87
Total	7.467.244.823		6.742.899.341		10.434.388.746		9.720.533.086		7.364.201.761		41.729.267.758	
Investimento em bens concedidos	414.324.603	4,57	306.192.641	3,85	622.604.837	4,62	1.417.112.865	10,59	365.375.304	3,53	3.125.610.250	5,79
Total do investimento da União	9.069.979.026		7.954.145.650		13.463.054.672		13.380.241.485		10.363.109.232		54.230.530.065	

Fonte: Elaboração própria a partir do sistema SIGA Brasil

Tabela 17 - VALORES DOS INVESTIMENTOS TOTAIS E EM BENS CONCEDIDOS – EXECUTADO (LIQUIDADO) – EM R\$ DE JANEIRO DE 2009

	2005	%	2006	%	2007	%	2008	%	Total	%
Ferrovias										
Concedido	57.228.445	11,17	88.279.728	21,86	227.622.316	13,36	222.661.767	19,58	595.792.256	15,96
Total	512.524.195		403.753.398		1.703.631.652		1.137.344.307		3.757.253.552	
Hidrovias										
Concedido	171.630.156	28,20	118.832.248	22,03	307.856.218	31,68	492.340.319	47,63	1.090.658.942	35,08
Total	608.579.003		539.436.436		971.867.665		1.033.733.165		3.153.616.269	
Rodovias										
Concedido	23.493.066	0,39	0	0,00	22.864.927	0,25	103.995.115	1,28	150.353.109	0,54
Concessão recente	0	0,00	0	0,00	0	0,00	57.044.957	0,70	57.044.957	0,21
Trechos potencialmente coincidentes	0	0,00	0	0,00	0	0,00	114.289.118	1,41	114.289.118	0,43
Total	6.033.572.612		5.455.172.373		9.144.950.422		8.129.133.515		28.762.828.923	
Investimento em bens concedidos	252.351.667	3,53	207.111.977	3,24	558.343.461	4,72	818.997.202	7,95	1.836.804.307	5,25
Total do investimento da União	7.154.675.810		6.398.362.207		11.820.449.739		10.300.210.988		35.673.698.743	

Fonte: Elaboração própria a partir do sistema SIGA Brasil

Tabela 18 - INDIVIDUALIZAÇÃO DOS VALORES E DESCRIÇÃO DE CADA DOTAÇÃO PARA INVESTIMENTO EM BENS CONCEDIDOS - EM R\$ NOMINAIS

2005					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	10BV - MELHORIA DA SEGURANCA DO TRANSPORTE FERROVIARIO NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0004 - MELHORIA DA SEGURANCA DO TRANSPORTE FERROVIARIO NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	10.000	0	PRV
39252	10CP - ADEQUACAO FERROVIARIA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0002 - Adequação Ferroviária do Pátio de Manobras de Barra Mansa	6.918.400	0	PRV
39252	10LH - CONSTRUCAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA	0002 - CONSTRUCAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	12.579.544	6.707.250	PRV
39252	11H1 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0101 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO PERIMETRO URBANO DE BARRA M	2.500.000	0	PRV
39252	11WD - CONSTRUCAO DE PONTE FERROVIARIA NO ESTADO DE SAO PAULO	0101 - CONSTRUCAO DE PONTE FERROVIARIA NO ESTADO DE SAO PAULO- SOBRE O CORREGO CAMPESTRE EM L	5.700.000	5.700.000	PRV
39252	11WG - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA	0101 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA - NO MUNICIPIO DE SANTO AMARO -	1.000.000	1.000.000	PRV
39252	11WI - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA NO ESTADO DA BAHIA	0101 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA NO ESTADO DA BAHIA - NO MUNICIPIO DE ALAGOINHAS - B	4.500.000	4.500.000	PRV
39252	11WP - RECUPERACAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0101 - RECUPERACAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - TRECHO PACOBAIBA - PIABETA - R	4.035.000	500.000	PRV
39252	11WY - ADEQUACAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINASGERAIS	0101 - ADEQUACAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINASGERAIS - NO MUNICIPIO DE MONTES CLAROS	800.000	0	PRV
39252	11X1 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0107 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO PERIMETRO URBANO DE JUIZ DE	750.000	0	PRV

39252	11X5 - ADEQUACAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA	0103 - ADEQUACAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA - NO MUNICIPIO DE CANDEIAS - BA	800.000	800.000	PRV
39252	11X9 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DO PARANA	0117 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DO PARANA - NO PERIMETRO URBANO DE LONDRIN	250.000	240.000	PRV
39252	11XB - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA NO ESTADO DO PARANA	0101 - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA NO ESTADO DO PARANA - NO MUNICIPIO DE MARINGA - PR	9.899.800	9.864.800	PRV
39252	11XD - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DE SAO PAULO	0101 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DE SAO PAULO - NO PERIMETRO URBANO DE SANTOS	250.000	0	PRV
39252	11XK - CONSTRUCAO DE VIADUTO SOBRE LINHA FERREA NO ESTADO DE SAO PAULO	0101 - CONSTRUCAO DE VIADUTO SOBRE LINHA FERREA NO ESTADO DE SAO PAULO - TRECHO NO MUNICIPIO DE VALENTI	2.500.000	1.500.000	PRV
39252	1226 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA	0103 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA - NO MUNICIPIO DE SANTO AMARO -	1.000.000	0	PRV
39252	1226 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA	0105 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DA BAHIA - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - BA	7.100.000	0	PRV
39252	1228 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DO PARANA	0101 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DO PARANA - NO MUNICIPIO DE CURITIBA - PR	4.083.250	4.000.000	PRV
39252	1276 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0107 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO	5.725.000	198.000	PRV
39252	12HN - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO NO ESTADO DE SERGIPE	0101 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO NO ESTADO DE SERGIPE - NO MUNICIPIO DE ARACAJU - SE	800.000	0	PRV
39252	12HP - CONSTRUCAO DE PASSAGEM INFERIOR SOB A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE VESPASIANO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0101 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM INFERIOR SOB A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE VESPASIANO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS -NO MUNICIPIO DE VESPASIANO - M	2.150.000	1.593.784	PRV
39252	12HQ - DESATIVACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0101 - DESATIVACAO DE RAMAL FERROVIARIO NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO MUNICIPIO DE TUBARAO - SC	785.000	785.000	PRV

39252	12HR - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE SARZEDO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0101 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE SARZEDO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE SARZEDO - MG	2.000.000	1.492.273	PRV
39252	12HZ - CONSTRUCAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0101 - CONSTRUCAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - TRECHO SERRA DO TIGRE - UNAI -	5.000	0	PRV
39252	1E85 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS E TRAVESSIAS FERROVIARIOS NA REGIAO SUDESTE	0002 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS E TRAVESSIAS FERROVIARIOS NA REGIAO SUDESTE - NA REGIAO SUDESTE	432.400	432.000	PRV
39252	7146 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	1.000	0	PRV
39252	7214 - CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA NO ESTADO DE PERNAMBUCO	0101 - CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA NO ESTADO DE PERNAMBUCO - TRECHO PETROLINA - SALGUEIRO -	3.945.000	2.305.367	PRV
39252	7539 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0002 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE JUIZ DE FORA -	25.000	0	PRV
39252	7539 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0004 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE DIVINOPOLIS -	1.505.000	1.500.000	PRV
39252	7539 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0101 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - M	4.895.000	0	PRV
39252	7539 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0103 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE SANTOS DUMONT	700.000	0	PRV
			2005 - Total	43.118.475	

2006		
Órgão	Ação	Subtítulo
		Autorizado
		Liquidado
		Cod

39252	11H1 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRAMANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRAMANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	13.816.462	1.316.000	PRV
39252	11WG - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SANTO AMARO - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SANTO AMARO - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	1.200.000	500.000	PRV
39252	11W1 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE ALAGOINHAS - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE ALAGOINHAS - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	3.000.000	3.000.000	PRV
39252	11WY - ADEQUACAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE MONTES CLAROS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - ADEQUACAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE MONTES CLAROS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	1.200.000	1.200.000	PRV
39252	11XB - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA - MUNICIPIO DE MARINGÁ/ PR - NO ESTADO DO PARANA	0041 - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA - MUNICIPIO DE MARINGÁ/ PR - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	2.880.000	2.880.000	PRV
39252	11XK - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE VALENTIM GENTIL - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE VALENTIM GENTIL - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	300.000	300.000	PRV
39252	1226 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	28.212.525	26.149.185	PRV
39252	1276 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	10.588.657	10.488.657	PRV
39252	1B80 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JUIZ DE FORA - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0056 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO PERIMETRO URBANO DE JUIZ DE FORA - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	100.000	0	PRV

39252	1B81 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	3.000.000	3.000.000	PRV
39252	1C08 - ADEQUACAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CANDEIAS - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - ADEQUACAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CANDEIAS - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	500.000	1.620.000	PRV
39252	1C47 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - PERIMETRO URBANO DE CURITIBA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - PERIMETRO URBANO DE CURITIBA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	500.000	1.500.000	PRV
39252	1C48 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	300.000	1.800.000	PRV
39252	1C55 - CONSTRUCAO DE PONTE RODOFERROVIARIA SOBRE O RIO PARANA EM APARECIDA DO TABOADO	0054 - CONSTRUCAO DE PONTE RODOFERROVIARIA SOBRE O RIO PARANA EM APARECIDA DO TABOADO - NO ESTADO DO MATO GROSSO DOSU	1.389.954	4.800.000	PRV
39252	1D61 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE PATROCINIO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE PATROCINIO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	1.800.000	1.800.000	PRV
39252	1D62 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM INFERIOR SOB A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PAVERAMA - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM INFERIOR SOB A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PAVERAMA - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	241.000	1.500.000	PRV
39252	1D63 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE PIRAQUARA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE PIRAQUARA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	532.000	1.500.000	PRV
39252	1D64 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM INFERIOR SOB A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE SANTA MARIA - NO ESTADO DO RIO GRANDE DOSUL	0043 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM INFERIOR SOB A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE SANTA MARIA - NO ESTADO DO RIO GRANDE DOSUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	300.000	300.000	PRV
39252	1D65 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE SAO JOSE DO RIO PRETO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE SAO JOSE DO RIO PRETO - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	600.000	600.000	PRV

39252	1D67 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE MATAO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE MATAO - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	1.800.000	1.800.000	1.800.000	PRV
39252	1D68 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PARANAGUA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PARANAGUA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	3.600.000	200.000	200.000	PRV
39252	1D69 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	1.800.000	670.000	670.000	PRV
39252	1F72 - DESAPROPRIACOES DE AREAS PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	0101 - DESAPROPRIACOES DE AREAS PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA - NACIONAL (CREDITO EXTRAORDINAR	3.000.000	3.000.000	3.000.000	PRV
39252	1K86 - OBRAS EMERGENCIAIS NA PONTE FERROVIARIA SOBRE O CORREGO CAMPESTRE - NO MUNICIPIO DE SAO PAULO	0101 - OBRAS EMERGENCIAIS NA PONTE FERROVIARIA SOBRE O CORREGO CAMPESTRE - NO MUNICIPIO DE LINS - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO (CREDIT	1.450.000	1.450.000	1.450.000	PRV
39252	5E27 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0056 - CONSTRUCAO DE VIADUTO FERROVIARIO NO MUNICIPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	10.000	0	0	PRV
39252	5E34 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - PERIMETRO URBANO DE MACAE - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0056 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - PERIMETRO URBANO DE MACAE - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	120.000	0	0	PRV
39252	5E40 - ADEQUACAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE OURINHOS - NO ESTADO DE SAO PAULO	0056 - ADEQUACAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE OURINHOS - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	200.000	0	0	PRV
39252	5E41 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	1.700.000	760.000	760.000	PRV

39252	5E52 - CONSTRUCAO DE TERMINAL INTERMODAL - NO MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	0056 - CONSTRUCAO DE TERMINAL INTERMODAL - NO MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SU	17.000.000	7.900.000	PRV
39252	5E86 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO PERIMETRO URBANO DE JALES - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO PERIMETRO URBANO DE JALES - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	80.000	0	PRV
39252	7539 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0004 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE DIVINOPOLIS -	10.000	0	PRV
39252	7539 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0056 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO MUNICIPIO DE ITAUNA - MG	10.000	0	PRV
39252	7583 - CONSTRUCAO DE TRECHO FERROVIARIO - IMBITUBA - ARAQUARI- NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0056 - CONSTRUCAO DE TRECHOS FERROVIARIOS NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	9.700.000	0	PRV
			2006 - Total	70.776.796	

2007					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	10MK - DESAPROPRIACAO DE AREA PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	0101 - DESAPROPRIACAO DE AREA PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA - NACIONAL (CREDITO EXTRAORDINAR	18.000.000	16.000.000	PRV
39252	11H1 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRAMANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRAMANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	3.473.154	1.373.358	PRV
39252	11WG - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SANTO AMARO - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SANTO AMARO - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	800.000	0	PRV

39252	11WI - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE ALAGOINHAS - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE ALAGOINHAS - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	3.000.000	3.000.000	PRV
39252	11XB - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA - MUNICIPIO DE MARINGA/ PR - NO ESTADO DO PARANA	0041 - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE MARINGA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	21.520.000	21.520.000	PRV
39252	11XK - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE VALENTIM GENTIL - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE VALENTIM GENTIL - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	600.000	600.000	PRV
39252	1226 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	33.742.339	33.742.337	PRV
39252	1276 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	15.133.500	15.105.178	PRV
39252	1276 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0109 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	4.681.500	4.681.500	PRV
39252	1B81 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	25.480.000	25.480.000	PRV
39252	1C48 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	1.800.000	1.800.000	PRV
39252	1D63 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE PIRAQUARA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE PIRAQUARA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	1.800.000	0	PRV

39252	1D65 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE SAO JOSE DO RIO PRETO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGENS SUPERIORES SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE SAO JOSE DO RIO PRETO - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	1.100.000	100.000	PRV
39252	1D67 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE MATAO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE MATAO - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DO SAO PAULO	720.000	701.883	PRV
39252	1D68 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PARANAGUA - NO ESTADO DA PARANA	0041 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PARANAGUA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	1.200.000	0	PRV
39252	1D69 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	15.559.702	15.096.845	PRV
39252	1D69 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO	0101 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO (CREDIT	3.951.078	3.951.078	PRV
39252	1J80 - OBRAS COMPLEMENTARES EM PONTE RODOFERROVIARIA SOBRE O RIO PARANA - NO MUNICIPIO DE RUBINEIA - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - OBRAS COMPLEMENTARES EM PONTE RODOFERROVIARIA SOBRE O RIO PARANA - NO MUNICIPIO DE RUBINEIA - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	300.000	300.000	PRV
39252	1K24 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	22.280.780	22.175.499	PRV
39252	1K24 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0101 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	2.475.641	2.475.641	PRV
39252	1K25 - CONSTRUCAO DA VARIANTE FERROVIARIA (EF-431) DE CAMACARI - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DA VARIANTE FERROVIARIA (EF-431) DE CAMACARI - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	536	0	PRV

39252	1K54 - ESTUDOS, PROJETOS E CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CURITIBA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - ESTUDOS, PROJETOS E CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO- NO MUNICIPIO DE CURITIBA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	6.000.000	300.000	PRV
39252	5E27 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	2.100.000	2.100.000	PRV
39252	5E27 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0101 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS- NO ESTADO DE MINAS GERAIS (CRE	3.500.000	3.500.000	PRV
39252	5E52 - CONSTRUCAO DE TERMINAL INTERMODAL - NO MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	0056 - CONSTRUCAO DE TERMINAL INTERMODAL - NO MUNICIPIO DE CAMPO GRANDE - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SU	16.000.000	15.001.230	PRV
39252	5E86 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO PERIMETRO URBANO DE JALES - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGENS SUPERIORES SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE JALES - NO ESTADO DE SAO PAULO - NOESTADO DE SAO PAULO	1.800.000	0	PRV
39252	7E55 - CONSTRUCAO DE VIADUTO SOBRE LINHA FERREA NO MUNICIPIO DE BALSAMO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0056 - CONSTRUCAO DE VIADUTO SOBRE LINHA FERREA NO MUNICIPIO DE BALSAMO - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	200.000	200.000	PRV
39252	7E58 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE MACAE - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE MACAE - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	200.000	200.000	PRV
39252	7E59 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE RIO BONITO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - CONSTRUCAO DE CONTORNOS FERROVIARIOS - NO MUNICIPIO DERIO BONITO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	200.000	200.000	PRV
39252	7F12 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE MACAE - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0056 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE MACAE - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	6.000.000	0	PRV

39252	7F26 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE TRES LAGOAS	0056 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE TRES LAGOAS - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SU	1.050.000	1.050.000	1.050.000	PRV
39252	7F33 - IMPLANTACAO, AMPLIACAO E MODERNIZACAO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIARIA (*)	0001 - IMPLANTACAO, AMPLIACAO E MODERNIZACAO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIARIA - NACIONAL (*)	1.000.000	1.000.000	1.000.000	(*)
39252	869V - MANUTENCAO E GESTAO DOS ATIVOS FERROVIARIOS (*)	0101 - MANUTENCAO E GESTAO DOS ATIVOS FERROVIARIOS - NACIONAL(CREDITO EXTRAORDINAR (*))	240.000	240.000	240.000	(*)
			2007 - Total	215.908.230	191.894.548	

(*) 2007 - Detalhamento dos programas genéricos, a partir da descrição do empenho

Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
7F33 - IMPLANTACAO, AMPLIACAO E MODERNIZACAO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIARIA (*)	0001 - IMPLANTACAO, AMPLIACAO E MODERNIZACAO DA INFRA-ESTRUTURA FERROVIARIA - NACIONAL (*)	1.000.000	1.000.000	
	Observação			
2007.NE.393003.39252.901530	06.0.0.00.0238.2006 - ED.143/2006-00 - DIF.23/2007 - QD.17/2007 PROC.N.50600.002390/2006-65 PROC ORIGEM: 03001432006 (Contorno Ferroviário de Campo Belo)	500.000	500.000	PRV
2007.NE.393003.39252.901531	06.0.0.00.0238.2006 - DIF.N. 22 QD 17/07 - 50600.002390/2006-65 - EDITAL 045/2006-00 LOTE UNICO PROC ORIGEM: 03001432006 (Contorno Ferroviário de Campo Belo)	500.000	500.000	PRV
869V - MANUTENCAO E GESTAO DOS ATIVOS FERROVIARIOS (*)	0101 - MANUTENCAO E GESTAO DOS ATIVOS FERROVIARIOS - NACIONAL(CREDITO EXTRAORDINAR (*))	240.000	240.000	(*)
	Observação			
2007.NE.160447.00001.901598	SV ELETR*PROC.ADM NR 001095/2006, PDR NR 001088/12/2007 91 - OBRA EM ANDAMENTO, 2007NC002623 STA_FE PROC ORIGEM: 02000072006 (PONTE RODOFERROVIARIA SOBRE O RIO PARANA)	240.000	240.000	PRV

2008					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39207	11ZT - FERROVIA TRANSNORDESTINA - PARTICIPACAO DA UNIAO	0001 - FERROVIA TRANSNORDESTINA - PARTICIPACAO DA UNIAO - NACIONAL	87.000.000	0	PRV
39252	10H8 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE DIVINOPOLIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE DIVINOPOLIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	13.000.000	0	PRV
39252	10HE - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE TRES LAGOAS - NO ESTADO MATO GROSSO DO SUL	0054 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE TRES LAGOAS - NO ESTADO MATO GROSSO DO SUL - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SU	16.015.940	10.000.000	PRV
39252	10HH - OBRAS COMPLEMENTARES DO CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRETOS - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - OBRAS COMPLEMENTARES DO CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRETOS - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DO SAO PAULO	2.640.000	0	PRV
39252	10I6 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE OURINHOS - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE OURINHOS - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DO SAO PAULO	2.400.000	0	PRV
39252	10MK - DESAPROPRIACAO DE AREA PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	0001 - DESAPROPRIACAO DE AREA PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA - NACIONAL	13.260.000	12.352.205	PRV
39252	10MK - DESAPROPRIACAO DE AREA PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	0101 - DESAPROPRIACAO DE AREA PARA CONSTRUCAO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA - NACIONAL (CREDITO EXTRAORDINAR	2.000.000	750.000	PRV
39252	114C - CONSTRUCAO DE VIADUTO SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE SAO CARLOS - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE VIADUTO SOBRE A LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE SAO CARLOS - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	600.000	0	PRV
39252	11H1 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRAMANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE BARRAMANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	24.234.177	24.234.177	PRV

39252	11XB - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE MARINGA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE MARINGA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	25.315.446	25.250.000	PRV
39252	1226 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FELIX - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	5.180.998	2.766.310	PRV
39252	1276 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	6.568.152	3.318.381	PRV
39252	1B81 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMPO BELO - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	10.000.000	7.468.557	PRV
39252	1C48 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	1.211.778	0	PRV
39252	1D67 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE MATAO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FERREA -NO MUNICIPIO DE MATAO - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DO SAO PAULO	600.000	600.000	PRV
39252	1D68 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PARANAGUA - NO ESTADO DO PARANA	0041 - CONSTRUCAO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FERREA - NO MUNICIPIO DE PARANAGUA - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	720.000	720.000	PRV
39252	1D69 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DO CONTORNO E PATIO FERROVIARIO DE TUTOIA -NO MUNICIPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	60.447.573	59.747.573	PRV
39252	1K24 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - CONSTRUCAO DE CONTORNO FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	31.206.121	29.021.694	PRV
39252	1K25 - CONSTRUCAO DA VARIANTE FERROVIARIA (EF-431) DE CAMACARI - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - CONSTRUCAO DA VARIANTE FERROVIARIA (EF-431) DE CAMACARI - NO ESTADO DA BAHIA - NO ESTADO DA BAHIA	12.891.452	12.891.452	PRV

39252	7M61 - CONSTRUCAO DE POLO INTERMODAL DE FERROVIARIO) - NO MUNICIPIO DE SERRANA - NO ESTADO DE SAO PAULO	0056 - CONSTRUCAO DE POLO INTERMODAL DE CARGAS (CONTORNO FERROVIARIO) - NO MUNICIPIO DE SERRANA - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	15.349.564	10.000.000	PRV
39252	7N49 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CORNELIO PROCOPIO - NO ESTADO DO PARANA	0041 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CORNELIO PROCOPIO - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	500.000	0	PRV
39252	7N50 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMBE- NO ESTADO DO PARANA	0041 - ADEQUACAO DE RAMAL FERROVIARIO - NO MUNICIPIO DE CAMBE- NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	500.000	0	PRV
			2008 - Total	199.120.348	

2009					
Órgão	Ação	Subtítulo	PL	Autógrafo	Cod
39252	10H8 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE DIVINÓPOLIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	7.100.000	5.680.000	PRV
39252	10HE - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS - NO ESTADO MATO GROSSO DO SUL	0054 - NO ESTADO DO MATO GROSSO DO SUL	23.900.000	12.060.000	PRV
39252	10HH - OBRAS COMPLEMENTARES DO CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE BARRETOS - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DO SÃO PAULO	4.000.000	3.200.000	PRV
39252	10I6 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE OURINHOS - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DO SÃO PAULO	6.160.000	4.928.000	PRV
39252	10MK - DESAPROPRIAÇÃO DE ÁREA PARA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA	0001 - NACIONAL	25.000.000	20.000.000	PRV
39252	114C - CONSTRUÇÃO DE VIADUTO SOBRE A LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE SÃO CARLOS - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DE SÃO PAULO	2.000.000	1.600.000	PRV
39252	11H1 - ADEQUAÇÃO DE RAMAL FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE BARRA MANSÁ - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	25.000.000	20.000.000	PRV

39252	11WI - CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE ALAGOINHAS - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - NO ESTADO DA BAHIA	3.000.000	2.400.000	PRV
39252	11XB - PROLONGAMENTO DE TRECHO DE REBAIXAMENTO DA LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE MARINGÁ - NO ESTADO DO PARANÁ	0041 - NO ESTADO DO PARANÁ	3.000.000	2.400.000	PRV
39252	1226 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE SÃO FÉLIX - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - NO ESTADO DA BAHIA	15.000.000	12.000.000	PRV
39252	1276 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	5.000.000	5.000.000	PRV
39252	1C08 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE CANDEIAS - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - NO ESTADO DA BAHIA	3.182.000	2.545.600	PRV
39252	1C48 - ADEQUAÇÃO DE RAMAL FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE LONDRINA - NO ESTADO DO PARANÁ	0041 - NO ESTADO DO PARANÁ	1.000.000	800.000	PRV
39252	1D62 - CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM INFERIOR SOBRE A LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE PAVERAMA - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	1.000.000	800.000	PRV
39252	1D67 - CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE MATÃO - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DO SÃO PAULO	2.000.000	1.600.000	PRV
39252	1D68 - CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE PARANAGUÁ - NO ESTADO DO PARANÁ	0041 - NO ESTADO DO PARANÁ	5.000.000	4.000.000	PRV
39252	1D69 - CONSTRUÇÃO DO CONTORNO E PÁTIO FERROVIÁRIO DE TUTÓIA - NO MUNICÍPIO DE ARARAQUARA - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DE SÃO PAULO	35.000.000	28.000.000	PRV
39252	1J80 - OBRAS COMPLEMENTARES EM PONTE RODOFERROVIÁRIA SOBRE O RIO PARANÁ - NO MUNICÍPIO DE RUBINEIA - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DE SÃO PAULO	2.913.000	2.330.400	PRV

39252	1K24 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO FERROVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE JOINVILLE - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	15.000.000	15.000.000	PRV
39252	1K25 - CONSTRUÇÃO DA VARIANTE FERROVIÁRIA (EF-431) DE CAMAÇARI - NO ESTADO DA BAHIA	0029 - NO ESTADO DA BAHIA	25.000.000	20.000.000	PRV
39252	5E27 - CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM SUPERIOR SOBRE A LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE CAMPOS ALTOS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	1.500.000	1.200.000	PRV
39252	7N83 - CONSTRUÇÃO E PROJETO DE VIADUTOS SOBRE A LINHA FÉRREA - NO MUNICÍPIO DE MOGI DAS CRUZES - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0035 - NO ESTADO DE SÃO PAULO	0	37.391.304	PRV
			2009 - Total	210.755.000	202.935.304

PROJETO A PROJETO - HIDROVIAS

2005					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	1070 - AMPLIACAO E RECUPERACAO DO PORTO DE ITAQUI	0021 - AMPLIACAO E RECUPERACAO DO PORTO DE ITAQUI - NO ESTADADO MARANHAO	21.222.000	8.000.000	EST
39252	11XC - RECUPERACAO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA - SC	0042 - RECUPERACAO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA - SC - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	10.329.000	893.000	PRV
39252	12GO - CONSTRUCAO DE TERMINAL PESQUEIRO NO ESTADO DO AMAZONAS	0101 - CONSTRUCAO DE TERMINAL PESQUEIRO NO ESTADO DO AMAZONAS- NO MUNICIPIO DE MANAUS - AM	11.835.000	11.835.000	EST
39252	1E40 - CONSTRUCAO DO PORTO SAO RAIMUNDO EM MANAUS - AM	0002 - CONSTRUCAO DO PORTO SAO RAIMUNDO EM MANAUS - AM - NO MUNICIPIO DE MANAUS - AM	2.100.000	2.100.000	EST
39252	1E74 - MELHORAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE E AQUAVIARIADO PORTO DE RECIFE	0002 - MELHORAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE E AQUAVIARIADO PORTO DE RECIFE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	19.683.600	7.000.000	EST
39252	1F39 - CONSTRUCAO DO CAIS 4 DO PORTO INTERNO DE SUAPE/PE (CREDITO EXTRAORDINARIO)	0026 - CONSTRUCAO DO CAIS 4 DO PORTO INTERNO DE SUAPE/PE (CREDITO EXTRAORDINARIO) - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	30.000.000	30.000.000	EST
39252	3E53 - CONSTRUCAO DE PATIO DE ESTACIONAMENTO NO TERMINAL DE CONTEINERES (TECON) DO PORTO DE RIO GRANDE	0002 - CONSTRUCAO DE PATIO DE ESTACIONAMENTO NO TERMINAL DE CONTEINERES (TECON) DO PORTO DE RIO GRANDE - RIO GRANDE DO SUL	1.950.000	1.950.000	EST
39252	3E55 - RECUPERACAO DOS MOLHES DO PORTO DE ITAJAI - SC	0002 - RECUPERACAO DOS MOLHES DO PORTO DE ITAJAI - SC - SANTACATARINA	16.500.000	16.500.000	MUN
39252	3E59 - RECUPERACAO DOS BERÇOS 102 E 103 NO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL	0002 - RECUPERACAO DOS BERÇOS 102 E 103 NO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - SANTA CATARINA	16.640.000	16.640.000	EST
39252	3E60 - RECUPERACAO E MODERNIZACAO NO SISTEMA ELETRICO DO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - SC	0002 - RECUPERACAO E MODERNIZACAO NO SISTEMA ELETRICO DO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - SC - SANTA CATARINA	800.000	800.000	EST

39252	5019 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO NO PORTO DO RIO GRANDE	0043 - No Estado do Rio Grande do Sul	29.234.600	27.071.373	EST
39252	5243 - AMPLIACAO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUARIA DO PORTO DE PARANAGUA	0041 - No Estado do Paraná	3.155.000	0	EST
39252	5311 - MELHORAMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA PORTUARIA DO PORTO DESUAPE	0026 - MELHORAMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA PORTUARIA DO PORTO DESUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	41.676.400	6.524.478	EST
2005 - Total			205.125.600	129.313.851	

2006

Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	1070 - AMPLIACAO E RECUPERACAO DO PORTO DE ITAQUI	0021 - AMPLIACAO E RECUPERACAO DO PORTO DE ITAQUI - NO ESTADO DO MARANHAO	15.200.000	0	EST
39252	11XC - RECUPERACAO DE MOLHES DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA (SC)	0042 - RECUPERACAO DE MOLHES DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA (SC) - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	9.000.000	8.834.732	PRV
39252	ID44 - IMPLANTACAO DO SISTEMA DE DRENAGEM PLUVIAL NO PORTO DESAO FRANCISCO DO SUL	0042 - IMPLANTACAO DO SISTEMA DE DRENAGEM PLUVIAL NO PORTO DESAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	4.689.396	4.689.294	EST
39252	ID46 - CONSTRUCAO DO CAIS 4 DO PORTO INTERNO DE SUAPE	0026 - CONSTRUCAO DO CAIS 4 DO PORTO INTERNO DE SUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	13.000.000	13.000.000	EST
39252	IK70 - RECUPERACAO DO BERCO 101 NO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0101 - RECUPERACAO DO BERCO 101 NO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	10.382.100	10.382.052	EST
39252	IK71 - RECUPERACAO DO MOLHE NORTE DO PORTO DE ITAJAI - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0101 - RECUPERACAO DO MOLHE NORTE DO PORTO DE ITAJAI - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	10.477.500	10.477.500	MUN

39252	3E53 - CONSTRUCAO DE PATIO DE ESTACIONAMENTO NO TERMINAL DE CONTAINERES (TECON) DO PORTO DE RIO GRANDE	0101 - CONSTRUCAO DE PATIO DE ESTACIONAMENTO NO TERMINAL DE CONTAINERES (TECON) DO PORTO DE RIO GRANDE - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	2.596.880	2.596.880	EST
39252	3E61 - DERROCAO DO CANAL DE ACESSO E BACIA DE EVOLUCAO DO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL (SC)	0042 - DERROCAMENTO JUNTO AO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	3.241.311	3.241.311	EST
39252	5019 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE (RS)	0043 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DO RIO GRANDE - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	21.200.000	12.050.000	EST
39252	5E10 - DRAGAGEM E MELHORAMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA DO PORTO DE SUAPE	0026 - DRAGAGEM E MELHORAMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA DO PORTO DE SUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	35.500.000	30.000.000	EST
2006 - Total			125.287.187	95.271.769	

2007

Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
20128	10RZ - RECUPERACAO DO BERCO 201 DO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0101 - RECUPERACAO DO BERCO 201 DO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	22.000.000	21.571.111	EST
20128	11XC - RECUPERACAO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA (SC)	0042 - RECUPERACAO DO MOLHE DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA (SC) - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	9.000.000	9.000.000	PRV
20128	1K26 - RECUPERACAO DOS BERCOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI - NO ESTADO DO MARANHAO	0021 - RECUPERACAO DOS BERCOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI (MA) - NO ESTADO DO MARANHAO	38.933.474	38.933.474	EST
20128	1K26 - RECUPERACAO DOS BERCOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI - NO ESTADO DO MARANHAO	0101 - RECUPERACAO DOS BERCOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI - NO ESTADO DO MARANHAO - NO ESTADO DO MARANHAO (CREDITO	4.325.941	4.325.941	EST

20128	5019 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE (RS)	0043 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO NO PORTO DO RIO GRANDE - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	78.943.540	78.943.540	EST
20128	7E89 - MELHORAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUARIA NO ESTADO DEPERNAMBUCO	0056 - MELHORAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUARIA NO ESTADO DEPERNAMBUCO - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	66.000.000	66.000.000	EST
20128	7F21 - CONSTRUCAO DO BERCO 100, ALARGAMENTO DO CAIS SUL E AMPLIACAO DO PORTO DE ITAQUI - NO ESTADO DO MARANHAO	0021 - CONSTRUCAO DO BERCO 100, ALARGAMENTO DO CAIS SUL E AMPLIACAO DO PORTO DE ITAQUI (MA) - NO ESTADO DO MARANHAO	32.000.000	32.000.000	EST
39252	5019 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE (RS)	0043 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO NO PORTO DO RIO GRANDE - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	8.760.811	8.760.811	EST
39252	7E94 - MODERNIZACAO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO	0056 - MODERNIZACAO DO PORTO DE PORTO VELHO - RO - NO ESTADO DE RONDONIA	25.000.000	25.000.000	EST
		2007 - Total	284.963.766	259.534.877	

2008					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
20128	10NP - CONSTRUCAO DO BERCO 401-A NO PORTO DE SAO FRANCISCO DOSUL (SC)	0101 - CONSTRUCAO DO BERCO 401-A NO PORTO DE SAO FRANCISCO DOSUL (SC) - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	10.000.000	0	EST
20128	111F - AMPLIACAO DE MOLHES DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIOGRANDE (RS)	0043 - AMPLIACAO DE MOLHES DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIOGRANDE (RS) - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	325.700.000	325.700.000	EST
20128	116G - REFORCO DO BERCO 101-A NO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - SC	0101 - REFORCO DO BERCO 101-A NO PORTO DE SAO FRANCISCO DO SUL - SC - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (C	18.000.000	18.000.000	EST
20128	11XC - RECUPERACAO DE MOLHES DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA (SC)	0042 - RECUPERACAO DE MOLHES DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA (SC) - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	22.500.000	22.500.000	PRV

20128	120A - CONCLUSAO DAS OBRAS DE CONSTRUCAO DO CAIS V NO PORTO DE SUAPE	0101 - CONCLUSAO DAS OBRAS DE CONSTRUCAO DO CAIS V NO PORTO DE SUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	23.111.000	0	EST
20128	120B - RECONSTRUCAO EMERGENCIAL DO PORTO DE ITAJAI	0101 - RECONSTRUCAO EMERGENCIAL DO PORTO DE ITAJAI - EM SANTACATARINA - SC (CREDIT	350.000.000	17.542.081	MUN
20128	120E - DUPLICACAO DA AVENIDA PRINCIPAL DE ACESSO E DO TRONCO DISTRIBUIDOR SUL NO COMPLEXO PORTUARIO DE SUAPE	0101 - DUPLICACAO DA AVENIDA PRINCIPAL DE ACESSO E DO TRONCO DISTRIBUIDOR SUL NO COMPLEXO PORTUARIO DE SUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	20.000.000	0	EST
20128	1K26 - RECUPERACAO DOS BERCOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI (MA)	0021 - RECUPERACAO DOS BERCOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI (MA) - NO ESTADO DO MARANHAO	13.200.000	13.200.000	EST
20128	7F21 - CONSTRUCAO DO BERCO 100, ALARGAMENTO DO CAIS SUL E AMPLIACAO DO PORTO DE ITAQUI (MA)	0021 - CONSTRUCAO DO BERCO 100, ALARGAMENTO DO CAIS SUL E AMPLIACAO DO PORTO DE ITAQUI (MA) - NO ESTADO DO MARANHAO	33.000.000	33.000.000	EST
20128	7K68 - EXPANSAO E MODERNIZACAO DO CAIS PUBLICO DO PORTO DE RIO GRANDE (RS)	0058 - EXPANSAO E MODERNIZACAO DO CAIS PUBLICO DO PORTO DE RIO GRANDE (RS) - MODERNIZACAO E REVITALIZACAO D	2.800.000	0	EST
39252	10TW - CONSTRUCAO DE TERMINAL FLUVIAL - NO MUNICIPIO DE PORTOVELHO (CAI N'AGUA) - NO ESTADO DE RONDONIA	0011 - CONSTRUCAO DE TERMINAL FLUVIAL - NO MUNICIPIO DE PORTOVELHO (CAI N'AGUA) - NO ESTADO DE RONDONIA - NO ESTADODE RONDONIA	4.457.075	4.457.075	EST
39252	10TW - CONSTRUCAO DE TERMINAL FLUVIAL - NO MUNICIPIO DE PORTOVELHO (CAI N'AGUA) - NO ESTADO DE RONDONIA	0101 - CONSTRUCAO DE TERMINAL FLUVIAL - NO MUNICIPIO DE PORTOVELHO (CAI N'AGUA) - NO ESTADO DE RONDONIA - NO ESTADODE RONDONIA (CREDITO	5.887.370	5.887.370	EST
39252	12GO - CONSTRUCAO DE TERMINAL PESQUEIRO - NO MUNICIPIO DE MANAUS - NO ESTADO DO AMAZONAS	0013 - CONSTRUCAO DE TERMINAL PESQUEIRO - NO MUNICIPIO DE MANAUS - NO ESTADO DO AMAZONAS - NO ESTADO DO AMAZONAS	1.200.000	0	EST
39252	5019 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO NO PORTO DO RIO GRANDE	0043 - AMPLIACAO DOS MOLHES E DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO NO PORTO DO RIO GRANDE - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0	0	EST
39252	7M89 - CONSTRUCAO DO PORTO DE PORTO VELHO (RO)	0056 - CONSTRUCAO DO PORTO DE PORTO VELHO (RO) - NO ESTADO DERONDONIA	12.788.759	0	EST

2008 - Total	842.644.204	440.286.526
--------------	-------------	-------------

2009

Órgão	Ação	Subtítulo	PL	Autógrafo	Cod
20128	10NP - CONSTRUÇÃO DO BERÇO 401-A NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)	0042 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	2.000.000	2.000.000	EST
20128	10NQ - REALINHAMENTO E REFORÇO ESTRUTURAL DO BERÇO 201 NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL (SC)	0042 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	5.000.000	5.000.000	EST
20128	111F - AMPLIAÇÃO DE MOLHES DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE (RS)	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	6.400.000	25.400.000	EST
20128	1K26 - RECUPERAÇÃO DOS BERÇOS 101 E 102 DO PORTO DE ITAQUI (MA)	0021 - NO ESTADO DO MARANHÃO	600.000	600.000	EST
20128	7F21 - CONSTRUÇÃO DO BERÇO 100, ALARGAMENTO DO CAIS SUL E AMPLIAÇÃO DO PORTO DE ITAQUI (MA)	0021 - NO ESTADO DO MARANHÃO	3.000.000	3.000.000	EST
20128	7F65 - MELHORAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA PORTUÁRIA NO PORTO DE SUAPE (PE)	0026 - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	0	4.000.000	EST
20128	7L25 - AMPLIAÇÃO DO CAIS PÚBLICO DO PORTO NOVO DO PORTO DE RIO GRANDE (RS)	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0	40.000.000	EST
39252	12GO - CONSTRUÇÃO DE TERMINAL PESQUEIRO - NO MUNICÍPIO DE MANAUS - NO ESTADO DO AMAZONAS	0013 - NO ESTADO DO AMAZONAS	1.440.000	1.440.000	EST
39252	7N63 - CONSTRUÇÃO DE TERMINAL FLUVIAL - NO MUNICÍPIO DE SANTANA - NO ESTADO DO AMAPÁ	0016 - NO ESTADO DO AMAPÁ	0	1.000.000	MUN
2009 - Total			18.440.000	82.440.000	

PROJETO A PROJETO – RODOVIAS
TRECHOS CONCEDIDOS

2005						
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod	
39252	1214 - ADEQUACAO DE TRECHOS RODOVIARIOS NA BR-392 NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0101 - ADEQUACAO DE TRECHOS RODOVIARIOS NA BR-392 NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - TRECHO RIO GRANDE - PELOTAS -	1.500.000	1.500.000	PRV	
39252	12GL - CONSTRUCAO DE PONTE NA BR-116 NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0101 - CONSTRUCAO DE PONTE NA BR-116 NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - SOBRE O RIO JAGUARAO (2: PONTE	800.000	0	PRV	
39252	12GM - RECUPERACAO DE PONTE NA BR-116 NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0101 - RECUPERACAO DE PONTE NA BR-116 NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - SOBRE O RIO JAGUARAO (PONTE BA	800.000	0	PRV	
39252	1E73 - CONSTRUCAO DE ACESSOS RODOVIARIOS NA BR-116 NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0002 - CONSTRUCAO DE PONTE DE ACESSO AO MUNICIPIO DE RESENDE - RJ -	100.000	0	PRV	
39252	1E25 - RECUPERACAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - DIVISA SC/RS - JAGUARAO - NA BR-116/RS (CREDITO EXTRAORDINARIO)	0043 - RECUPERACAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - DIVISA SC/RS - JAGUARAO - NA BR-116/RS (CREDITO EXTRAORDINARIO) - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	7.000.000	7.000.000	PRV	
39252	3E11 - RECUPERACAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - DIVISA SC/RS - JAGUARAO - NA BR-116/RS	0002 - RECUPERACAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - DIVISA SC/RS - JAGUARAO - NA BR-116/RS - RIO GRANDE DO SUL	9.200.729	9.200.729	PRV	
		2005 - Total	19.400.729	17.700.729		
2006						
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod	
		2006 - Total	0	0		

2007					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	108Z - CONSTRUCAO DO SISTEMA VIARIO INTERNO (ACESSO RODOFERROVIARIO) A ILHA DE TATUOCA NO PORTO INTERNO DE SUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO	0101 - CONSTRUCAO DO SISTEMA VIARIO INTERNO (ACESSO RODOFERROVIARIO) A ILHA DE TATUOCA NO PORTO INTERNO DE SUAPE - NO ESTADO DE PERNAMBUCO - NO ESTADO DE PERNAMBUCO (CREDI)	19.276.031	19.276.031	EST
39252	1214 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0103 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	4.732.291	0	PRV
2007 - Total			24.008.322	19.276.031	

2008					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	1214 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	93.000.000	92.999.997	PRV
2008 - Total			93.000.000	92.999.997	

2009					
Órgão	Ação	Subtítulo	PL	Autógrafo	Cod
39252	1214 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - RIO GRANDE - PELOTAS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	100.000.000	80.000.000	PRV
2009 - Total			100.000.000	80.000.000	

TRECHOS RECÉM-CONCEDIDOS

2005					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
		2005 – Total	0	0	0

2006					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
		2006 – Total	0	0	0

2007					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
		2007 – Total	0	0	0

2008					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	112M - RECUPERACAO DA PONTE BARAO DE MAUA SOBRE O RIO JAGUARAO - (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - RECUPERACAO DA PONTE BARAO DE MAUA SOBRE O RIO JAGUARAO - (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	3.000.000	0	PRV
39252	112N - CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO JAGUARAO (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - CONSTRUCAO DE PONTE SOBRE O RIO JAGUARAO (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	3.000.000	0	PRV

39252	114A - ADEQUACAO DE ACESSO RODOVIARIO - NO MUNICIPIO DE BADY BASSITT - NA BR-153 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - ADEQUACAO DE ACESSO RODOVIARIO - NO MUNICIPIO DE BADY BASSITT - NA BR-153 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	1.800.000	1.800.000	1.800.000	PRV
39252	114D - CONSTRUCAO DE TRAVESSIA URBANA - NO MUNICIPIO DE SAO JOSE DO RIO PRETO - NA BR-153 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - CONSTRUCAO DE TRAVESSIA URBANA - NO MUNICIPIO DE SAO JOSE DO RIO PRETO - NA BR-153 - NO ESTADO DE SAO PAULO -NO ESTADO DE SAO PAULO	0	1.800.000	0	PRV
39252	1344 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO PAULO - DIVISA SP/PR - NA BR-116 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO PAULO - DIVISA SP/PR - NA BR-116 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DESAO PAULO	117.361	300.000	117.361	PRV
39252	1344 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO PAULO - DIVISA SP/PR - NA BR-116 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0103 - ADEQUACAO DE TRECHO RODOVIARIO - SAO PAULO - DIVISA SP/PR - NA BR-116 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DESAO PAULO (CREDIT	200.000	200.000	200.000	PRV
39252	201J - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-040 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-040 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	43.400.695	43.400.700	43.400.695	PRV
39252	201Q - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DO PARANA	0041 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DO PARANA - NO ESTADO DO PARANA	3.385.638	3.485.638	3.385.638	PRV
39252	201T - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-153 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-153 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	415.748	415.749	415.748	PRV
39252	207S - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-393 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-393 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	94.307	94.307	94.307	PRV
39252	209O - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0101 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO (CREDIT	600.000	600.000	600.000	PRV
39252	209Q - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0035 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO	0	244.000	0	PRV
39252	209Q - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE SAO PAULO	0101 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE SAO PAULO - NO ESTADO DE SAO PAULO (CREDIT	0	1.918.012	0	PRV

39252	3E56 - ADEQUACAO DE ACESSO RODOVIARIO AO PORTO DE ITAJAI - NABR-101 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - ADEQUACAO DE ACESSO RODOVIARIO AO PORTO DE ITAJAI - NABR-101 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	10.600.000	0	PRV
39252	5789 - CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO - NO MUNICIPIO DE VOLTA REDONDA - NA BR-393 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - CONSTRUCAO DE CONTORNO RODOVIARIO - NO MUNICIPIO DE VOLTA REDONDA - NA BR-393 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	4.320.000	0	PRV
39252	7N07 - CONSTRUCAO DE ACESSO RODOVIARIO - NO MUNICIPIO DE CORREIA PINTO - NA BR-116 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0058 - CONSTRUCAO DE ACESSOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA (CORREIA PINTO)	1.000.000	1.000.000	PRV
		2008 - Total	76.178.406	51.013.750	

2009					
Órgão	Ação	Subtítulo	PL	Autógrafo	Cod
39252	10UL - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO RODOVIÁRIO - BETIM - RAVENA - NA BR-381 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	5.000.000	4.000.000	PRV
39252	112M - RECUPERAÇÃO DA PONTE BARÃO DE MAUÁ SOBRE O RIO JAGUARÃO - (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	5.000.000	4.000.000	PRV
39252	112N - CONSTRUÇÃO DE PONTE SOBRE O RIO JAGUARÃO (FRONTEIRA BRASIL/URUGUAI) - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	7.500.000	6.000.000	PRV
39252	3E56 - ADEQUAÇÃO DE ACESSO RODOVIÁRIO AO PORTO DE ITAJAI - NA BR-101 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	20.000.000	20.000.000	PRV
39252	5789 - CONSTRUÇÃO DE CONTORNO RODOVIÁRIO - NO MUNICÍPIO DE VOLTA REDONDA - NA BR-393 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	5.000.000	4.000.000	PRV
		2009 - Total	42.500.000	38.000.000	

TRECHOS POTENCIALMENTE COINCIDENTES COM RODOVIAS CONCEDIDAS

2005					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
		2005 - Total	0	0	

2006					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
		2006 - Total	0	0	

2007					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
		2007 - Total	0	0	

2008					
Órgão	Ação	Subtítulo	Autorizado	Liquidado	Cod
39252	203F - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	16.609.800	16.609.800	PRV

39252	203Q - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-101 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	0042 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-101 - NO ESTADO DE SANTA CATARINA - NO ESTADO DE SANTA CATARINA	6.833.000	6.751.189	PRV
39252	206E - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	11.216.754	11.216.754	PRV
39252	207R - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-101 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-101 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	45.667.662	11.038.102	PRV
39252	208A - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	15.929.000	15.928.999	PRV
39252	208L - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-293 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-293 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	11.772.700	11.772.700	PRV
39252	208L - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-293 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0101 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-293 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	9.200.000	9.200.000	PRV
39252	208N - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-290 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - MANUTENCAO DE TRECHOS RODOVIARIOS - NA BR-290 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	19.688.100	19.688.100	PRV
		2008 - Total	136.917.016	102.205.643	

2009					
Órgão	Ação	Subtítulo	PL	Autógrafo	Cod
39252	201J - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-040 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS		33.338.900	27.356.520	PRV

39252	203F - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-392 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	19.303.000	15.840.400	PRV
39252	206E - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-381 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	0031 - NO ESTADO DE MINAS GERAIS	5.275.830	4.220.664	PRV
39252	207R - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-101 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	0033 - NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	50.527.300	80.527.300	PRV
39252	208A - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-116 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	6.596.000	5.412.800	PRV
39252	208L - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-293 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	16.713.100	13.715.080	PRV
39252	208N - MANUTENÇÃO DE TRECHOS RODOVIÁRIOS - NA BR-290 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	0043 - NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	32.373.750	26.566.500	PRV
		2009 - Total	164.127.880	173.639.264	

SENADO FEDERAL
SECRETARIA ESPECIAL DE EDITORAÇÃO E PUBLICAÇÕES
Praça dos Três Poderes s/nº – CEP: 70165-900
Brasília – DF

OS nº 1327/2009