

Processo: 50500.352371/2017-68

Interessado: SUINF

Assunto: Rodovia de Integração do Sul.

INTRODUÇÃO

1. Trata a presente nota técnica de proposta conceitual de alteração em aspectos regulatórios relativos à minuta do contrato da concessão de trechos rodoviários no estado do Rio Grande do Sul (BR-101/290/386/448/RS, intitulada Rodovia de Integração Sul ou RIS), já aprovada pela diretoria da ANTT, em função de reavaliação desta área técnica.
2. Em 19/02/2018, a ANTT apresentou memoriais contendo argumentações e informações a respeito das propostas de encaminhamento formuladas pela unidade técnica do TCU, os quais se encontram em análise naquele órgão.
3. Desde a emissão da instrução técnica, a ANTT, juntamente com representantes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) e da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), aprofundou suas análises e ponderações a respeito da proposta apresentada pela SeinfraRodoviaAviação.
4. Nesse sentido, ao longo do presente documento, serão propostas alterações no modelo vigente, os quais se refletirão em ajustes na minuta de contrato, com a finalidade de trazer melhorias regulatórias aos contratos de concessão, tentando atender, na medida do possível, à proposição da unidade técnica do TCU.
5. Vale lembrar, por oportuno, que das 32 determinações formalizadas pela unidade técnica do TCU, 7 já foram atendidas conforme os memoriais apresentados pela

ANTT. Além dessas, busca-se o atendimento de mais 12 determinações por meio de propostas que se encontram em elaboração pelos órgãos envolvidos na estruturação das outorgas rodoviárias.

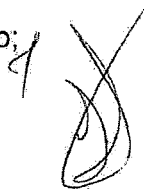
6. As 7 determinações propostas nos itens “f” (risco de financiamento), “i” (fator D de retornos em nível), “j” (fator D de equipamentos de detecção e sensoriamento de pista), “w” (instalação de placas educativas/indicativas), “x” (tachas refletivas), “y” (aceiros) e “z” (postos de pesagem) já haviam sido previamente acatadas pela ANTT, conforme se consignou nos memoriais protocolados junto ao Tribunal.

7. Dos 12 novos itens passíveis de atendimento, 9 dizem respeito a questões regulatórias, as quais estão sob a condução desta Agência. Em alguns casos, há interface direta com opções de política pública, em função das quais se solicitou posicionamento prévio do MTPA. Já as outras 3 estão circunscritas ao ambiente dos estudos de viabilidade e, portanto, sendo analisadas pela SPPI, com o apoio da EPL.

8. Esta nota técnica restringir-se-á, portanto, ao tratamento das 9 determinações para as quais foram formuladas propostas de atendimento – integral ou parcial – que impactam no modelo regulatório e em ajustes contratuais, de forma a subsidiar apreciação pela diretoria colegiada desta Agência. Tratar-se-á, portanto, somente dos itens: “b”, “c”, “d”, “aa”, “e”, “g”, “h”, “n” e “p”.

9. Em síntese, entende-se que o rol de propostas apresentado a seguir atenderá às proposições de encaminhamento formuladas na instrução técnica:

- I. Vedação à inclusão de investimentos em ampliação de capacidade e melhorias nos primeiros e últimos 5 anos do contrato;
- II. Inclusão de novos investimentos restrita às revisões quinquenais;
- III. Inclusão de contornos condicionada à demonstração da vantajosidade e ao comparativo de projetos executivos, audiência pública e reequilíbrio apenas da diferença de custo;
- IV. Previsão de estoque de obras, com vedação à inclusão de obras de melhorias por fluxo de caixa marginal (FCM) antes de seu término;



- V. Compartilhamento de riscos nas obras de manutenção de nível de serviço (por gatilho) com previsão de mecanismo que compartilhe o risco de demanda em função dos custos das obras condicionadas ao volume de tráfego, considerando análises de capacidade e de receita;
- VI. Estabelecimento de limitações e condições para prorrogação do prazo contratual;
- VII. Exclusão de previsão de termos de ajustamento de conduta (TACs) da minuta de contrato;
- VIII. Vedação para inclusão de faixa adicional em trecho de 11km na BR-290 – obra da 5ª faixa; e
- IX. Supressão da exceção relativa à “criação, alteração ou extinção de tributos e encargos” na alocação de risco relativa a custos de capital.

ANÁLISE

10. De acordo com o aspecto central que toca as determinações analisadas, a presente análise contemplará as 9 propostas de atendimento em três subseções distintas, denominadas “inclusão de novas obras”, “matriz de risco” e “cláusulas contratuais”.

Inclusão de novas obras

11. As alterações propostas concernentes à inclusão de novas obras, tentando atender, na medida do possível, à proposição da unidade técnica do TCU, são as descritas nos itens I a V e indiretamente nos itens VI e VIII.

12. Entendemos que as propostas citadas atenderão parcialmente às proposições de encaminhamento formuladas na instrução técnica, letras “b”, “c”, “d” e “aa”, referentes à inclusão de obras.

Aprimoramento da minuta de contrato – determinação “b”



13. Considerando as propostas descritas nos itens I a V, entendemos que a letra "b" será atendida parcialmente.

14. Isso porque foi promovido o aprimoramento das regras contratuais concernentes à inclusão de obras, mas não de forma a melhor aproveitar as condições vantajosas estabelecidas pela proposta vencedora em todas as situações, em prol de flexibilidade ao contrato para inclusão de investimentos que, não previstos no estoque, poderão ser necessários para a prestação de serviço adequado ao usuário.

15. Além disso, a proposta de compartilhamento de risco das obras de gatilho, considerando tráfego e receita (item V), que será descrito posteriormente neste pronunciamento, também contribui significativamente para o aprimoramento nas regras da minuta de contrato nesse sentido, assim como estabelece limites e condições para a inserção das referidas obras, contribuindo para o atendimento desses encaminhamentos da unidade técnica.

16. A proposta da SeinfraRodoviaAviação constante na alínea "b" se baseia no fato que "o valor de investimento em novas obras fica desvinculado daqueles apresentados pela concessionária para arrematar o certame". Segundo aquela área técnica preservar o equilíbrio significa manter as condições efetivas da proposta.

17. Igualmente, também critica a metodologia do FCM, estabelecida por meio da Resolução ANTT nº 3.651/2011, apresentando o entendimento no sentido de que a utilização da metodologia do FCM para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato viola o preceito constitucional que determina a manutenção das condições efetivas da proposta, tendo em vista que os investimentos eventualmente incluídos não tomarão por base os valores originais da proposta do licitante vencedor, mas os valores atuais de mercado.

18. Conforme já defendido por esta ANTT, por meio de apresentação de memoriais no gabinete do Ministro Bruno Dantas, há uma compreensão equivocada do instituto, muito em razão da tentativa de aplicação da lei de licitações, Lei nº 8.666/1993, que regula situações bastante diversas daquelas enfrentadas nos contratos de concessão de longo prazo, como o que se pretende celebrar.



19. Nos referidos memoriais, apresentamos a defesa da Agência à metodologia do FCM prevista na Resolução nº 3.651 e cuja publicação foi motivada, dentre outras razões, pelo teor da determinação contida no Acórdão 2.154/2007 do TCU.

20. Entende-se que, na ocasião da inclusão de uma nova obrigação ao concessionário, não há como se exigir as mesmas condições existentes na proposta, sob pena de se onerar indevidamente o parceiro privado ou o parceiro público, ferindo um princípio basilar das concessões, qual seja a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

21. O risco dos valores apresentados na proposta da licitante é limitado ao quantitativo oferecido para a execução das obras e serviços necessários ao atingimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos no contrato, desconsiderando qualquer oneração posterior ou alteração que afete as quantidades/volumes/objetos originalmente contratadas, necessárias para o atendimento de tais parâmetros.

22. A metodologia do FCM leva em consideração as flutuações nos preços das obras e serviços de engenharia no Brasil, valendo-se de sistemas referenciais de custos estabelecidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Cada novo investimento aditivado impactará o contrato original de forma condizente com a realidade econômica na qual ele se insere, mantendo inabalado o fluxo de caixa previsto no contrato original.

23. Sobre o aproveitamento das “condições vantajosas estabelecidas pela proposta vencedora”, cabe destacar que as propostas acima narradas trazem melhorias significativas à minuta de contrato concernentes à inclusão de obras, investimentos e obrigações, limitando a utilização do FCM.

24. Importante, ainda, frisar que a ANTT vem realizando debates internos sobre melhores práticas regulatórias e gestão eficiente dos contratos de concessão, tendo como objetivo ampliar a governança regulatória no setor e garantir maior estabilidade e segurança jurídica na sua atuação.

25. Objetiva-se, com essa iniciativa, promover melhorias nos instrumentos regulatórios que balizam a inclusão de investimentos, tanto do ponto de vista dos critérios



exigidos relativos a elegibilidade, em termos de desempenho, da concessionária para recebê-los quanto da sua priorização em função do interesse público.

26. Discute-se também a delimitação do escopo das revisões anuais (ordinárias e extraordinárias) e quinquenais, a partir da premissa de que as primeiras não deveriam trazer relevantes alterações no programa de exploração da rodovia. Essa tarefa ficaria restrita às revisões quinquenais, em que se prevê a realização de análises de maior robustez e da submissão prévia a audiências públicas.

27. Nesse sentido, a diretoria da Agência determinou a constituição de dois grupos de trabalho e incumbiu-os de desenvolver normas regulatórias para definição de uma metodologia de verificação de viabilidade de inclusão de novas obras em contratos de concessão, bem como para disciplinar, padronizar e aperfeiçoar os procedimentos.

28. Os grupos de trabalhos têm como premissas o reconhecimento do caráter dinâmico do interesse público, a necessidade de manutenção do equilíbrio contratual, a aferição prévia da capacidade operacional e financeira da concessionária, bem como dos índices de inexecução contratual, e a ampliação dos mecanismos de participação e controle social no processo decisório.

29. Assim, as melhorias nos mecanismos regulatórios não estão limitadas ao proposto neste documento. Em breve, a Agência poderá apresentar o resultado dos trabalhos, o que certamente poderá resolver as questões levantadas pelo TCU, permitindo uma gestão adaptativa do contrato de concessão, com ênfase na identificação e atendimento do interesse público.

Limites e condições para inserção e exclusão de obras – determinação “c”

30. O encaminhamento proposto na letra “c” baseou-se na argumentação de que a minuta de contrato proposta teria ampliado as possibilidades de inclusão de novos investimentos, com a transferência de riscos das obras condicionadas ao volume de tráfego, com a supressão do estoque de melhorias e com a previsão de prorrogação do contrato por até mais 30 anos.

31. Conforme já exposto, a proposta da presente nota técnica inclui o retorno remodelado do estoque de melhorias (IV), o compartilhamento de risco entre o poder



concedente e o ente privado para as obras condicionadas ao volume de tráfego (V), e a limitação da prorrogação mediante prazo reduzido e atendimento a condições contratualmente estabelecidas (VI), sendo que os dois últimos serão melhor detalhados posteriormente.

32. Além disso, as propostas descritas nos itens I a VI e VIII estabelecem os limites e condições para a inserção de obras no contrato de concessão, conforme pronunciamento de encaminhamento pela unidade técnica do Tribunal.

33. Portanto, entendemos que o encaminhamento proposto na letra "c" será atendido plenamente. Não obstante, importante ressaltar que dúvidas poderão ser suscitadas devido à menção de *"inclusão dos objetos que não poderão ser incluídos ou excluídos posteriormente"*.

34. Percebe-se que a preocupação da unidade técnica é com a inclusão de novos investimentos que possam desvirtuar o objeto licitado, defendendo que o edital de licitação deveria contemplar previsão de limites e condições para quaisquer inclusões, incluindo os objetos que não poderão ser incluídos ou excluídos posteriormente.

35. Faz-se mister salientar, nesse ponto, que a despeito de ser possível o atendimento da determinação, não há como incluir no contrato rol exaustivo de objetos que não poderão ser incluídos ou excluídos, simplesmente pela impossibilidade de se prever tal configuração *a priori*, tendo em vista a incompletude dos contratos de concessão e da natureza dinâmica da rodovia.

36. Conforme já defendido, o contrato de concessão, dado seu longo prazo, é exponencialmente mais sujeito a intercorrências imprevisíveis, sendo dotado de muito maior flexibilidade e mutabilidade que os contratos administrativos comuns, executados em prazos curtos e sujeitos a menores contingências.

37. Assim, o que está sendo proposto é o estabelecimento de limites e condições possíveis e previsíveis para a inserção de obras. Contudo, a imprevisibilidade de um contrato de concessão impede que sejam previstos todos os objetos que poderão ser incluídos ou excluídos, tendo em vista as necessidades decorrentes das condições futuras da rodovia ou de fatos supervenientes.

38. Basilarmente, deve-se ter como princípio superior, em uma concessão rodoviária, a adequada prestação de serviço aos usuários, a qual conduz às melhores condições de fruição, buscando paralelamente – mas sem afastar esse primeiro objetivo maior – estrutura de governança contratual que preze pela obtenção das condições mais vantajosas para o poder concedente, no espírito do §1º, art. 6º, da Lei nº 8.987/1995.

Obras de estoque – determinação “d”

39. Conforme descrito no item “d”, que trata das obras de estoque, vemos que todas as soluções de segurança viária – relacionadas aos dispositivos tais como passarelas, interconexões e retornos – foram quantificados e localizados nos estudos de forma compatível com o crescimento de tráfego projetado.

40. Dado o amplo alcance das audiências públicas realizadas e o extensivo estudo das melhorias necessárias para o trecho, decidiu-se pela não previsão de estoque de obras. Essa escolha refletiu, sobretudo, o ideal de não onerar – desde a partida – o valor da tarifa teto do projeto com obras que, diante do cenário atual, possuem baixa probabilidade de serem necessárias.

41. Entretanto, considerando as determinações propostas pela área técnica do TCU e mediante revisão do conceito de estoque de obras de melhorias, propõe-se o retorno desse instrumento de forma diferente do previsto para a 3ª etapa de concessões rodoviárias.

42. Essa medida encontra motivação, principalmente, na capacidade de contribuição da nova formulação para a limitação da inclusão de obras por meio do FCM, concorrendo, assim, também para o atendimento da determinação “c” da instrução técnica do Tribunal e, ao mesmo tempo, para o aprimoramento do modelo regulatório vigente.

43. Tendo em vista a preocupação de não onerar, desde a partida, o valor da tarifa teto do projeto com obras de estoque, propomos a instituição de novo modelo de estoque de melhorias, que somente terá impacto na tarifa quando e se for constatada a sua necessidade ao longo do contrato de concessão. /

44. Trata-se de modelo de estoque não precificado no fluxo de caixa original do projeto, mas que poderá ser acionado pela Agência com base em valores parametrizados, de conhecimento prévio das licitantes, limitando a utilização do FCM.

45. O estoque considerará um quantitativo baseado no levantamento realizado na audiência pública e algumas outras possibilidades previsíveis, mas com baixa probabilidade de ocorrência. A partir da cesta de itens de melhorias mapeada, será definido o percentual máximo de estoque que deverá ter a sua execução honrada pela contratada a partir da solicitação da ANTT.

46. A título de exemplo, para fins de cálculo do estoque de melhorias, será utilizada tabela no seguinte formato:

Item	Percentual (tabela II do anexo 5)	Unidade	Estoque em quantidade	Estoque em percentual
Via marginal	0,02214%	Por km	15	0,33210%
Trombeta	0,17084%	Por unidade	3	0,51252%
Diamante	0,15425%	Por unidade	5	0,77125%
Trevo	0,31000%	Por unidade	3	0,93000%
Meio Retorno	0,02642%	Por unidade	8	0,21136%
Passarela	0,02505%	Por unidade	10	0,25050%
Total				3,01%

47. Nesse caso hipotético, constaria do contrato o limite percentual de 3,01% para o estoque, valor que seria abatido a cada item ou conjunto de itens utilizado do rol de obras de estoque. Os valores de cada item seguirão o descrito na tabela II do anexo 5 do contrato. Ou seja, ao utilizar um trevo completo, por exemplo, abater-se-ia do estoque o valor de 0,31%, restando 2,7% a utilizar. Para fins dessa sistemática de abatimento do limite do estoque não se consideraria a aplicação do coeficiente de ajuste temporal (CAT).

48. Assim, diferentemente do modelo de estoque pretérito, será permitida a plena conversibilidade de um dispositivo em outro, conferindo flexibilidade na sua aplicação. Isso implica em dizer que, mesmo que seja necessário alterar a cesta de melhorias diante das necessidades concretas da rodovia, ainda será possível dispor do estoque com base no quantitativo percentual fixado no contrato.

49. O racional proposto é bastante similar ao do fator D, mas atua no sentido inverso. Enquanto o fator D é utilizado para recompor a supressão ou atraso na execução contratual, o novo fator – que se convencionou denominar fator E – será utilizado no outro sentido, proporcionando a inclusão de percentuais relativos às obras de estoque a partir de metodologia idêntica, mas que ingressa com sinal positivo no cálculo da tarifa. Vejamos a aplicação na fórmula da tarifa de pedágio:

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times (IRT - X) + (C + FCM) \times IRT$$

Onde:

TP: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários;

TBP: tarifa básica de pedágio;

D: fator D – desconto de reequilíbrio;

A: fator A – acréscimo de reequilíbrio;

E: fator E – acréscimo decorrente da execução de obras de melhorias em estoque;

X: fator X – redutor referente ao compartilhamento de ganhos de produtividade;

C: fator C – recomposição de eventos que gerem impacto nas receitas ou verbas; e

FCM: fluxo de caixa marginal – recomposição decorrente do uso do FCM.

50. Nessa lógica, aplicar-se-á o CAT também sobre o fator E devido aos mesmos motivos pelos quais se aplica ao fator D, a saber, de corrigir o efeito temporal da sua aplicação não ocorrer desde o início da concessão. Dessa forma, o efeito final da ser aplicado sobre a tarifa será o resultado do percentual previsto na tabela II do anexo 5 multiplicado pelo CAT do ano em que a obra de melhoria for executada.

51. Essa nova sistemática permitirá que se possa dispor de estoque no contrato sem onerar antecipadamente o usuário. Cumpre destacar que o regramento idealizado considerará o incremento tarifário correspondente à obra de estoque incluída somente na revisão tarifária seguinte à sua conclusão, alinhando incentivos entre poder concedente e concessionária.

52. A limitação à inclusão de novos investimentos de melhorias acabará por ocorrer na prática, pois haverá vedação contratual à utilização do FCM para as obras de melhorias previstas no estoque, enquanto houver estoque disponível para o item



necessário. Assim, somente na eventual possibilidade de que todo o quantitativo ali previsto tenha se esgotado é que se passaria a incluir obras de melhorias por meio do FCM, contribuindo para o atendimento ao pronunciamento contido na letra “b” da instrução.

53. Deste modo, com esta proposta, seria atendido o encaminhamento da unidade técnica referente à letra “d” de previsão de estoque de melhorias como forma de compatibilizar a inclusão de novas obras no contrato, e ainda não onerar a tarifa inicial com obras com baixa probabilidade de ocorrência no momento do estudo de viabilidade.

Indiretamente, percebe-se que o estoque tal como proposto contribui também para o atendimento dos itens “b” e “c” da instrução técnica, compondo conjunto de medidas que aprimora o contrato do ponto de vista do aproveitamento das condições vantajosas da proposta, além de limitar e condicionar as inclusões de novas obras.

Obras de contorno – determinação “aa”

54. No item “aa”, a unidade técnica propôs que fosse excluída previsão contratual sobre as obras de contorno previstas ou que se estabelecesse alocação à concessionária dos riscos decorrentes de sua construção.

55. A nossa proposta é que seja determinado o estabelecimento de condições para a inclusão de obras de contorno.

56. De acordo com o que foi ponderado nos memoriais protocolados anteriormente, os estudos de viabilidade não sinalizaram a necessidade de implantação de contorno no horizonte de toda a concessão do trecho em estudo, considerando a realidade atual e as projeções de crescimento da demanda.

57. É evidente que não há como prever como se dará o desenvolvimento local de todas as municipalidades cruzadas pelas rodovias que compõem a RIS em um prazo de 30 anos, o que denota o tamanho do desafio que é programar as intervenções necessárias em rodovias que interceptam manchas urbanas.

58. Em razão disso, os estudos de viabilidade limitam-se – e não poderia ser diferente – a identificar os trechos passíveis de intervenção em razão da projeção de

crescimento da demanda de veículos. A grande imprevisibilidade, contudo, está na ocorrência de fatos supervenientes que originem novos polos geradores de tráfego, a exemplo da implantação de um novo distrito industrial ou do desenvolvimento acelerado de zonas de expansão residencial urbana.

59. Trazer a possibilidade de inclusão de contorno na minuta de contrato com o risco alocado ao poder concedente foi escolha associada ao caráter dinâmico das rodovias e, portanto, que devem ter os contratos de exploração da sua infraestrutura. Essa natureza contratual, potencializada pela sua longa duração, faz com que as circunstâncias que a circundam carreguem inegável imprevisibilidade, uma vez que estão sujeitas a impactos decorrentes de alterações socioeconômicas em diversos níveis.

60. A unidade técnica propôs a exclusão dessa possibilidade, sem considerar os avanços promovidos pela ANTT na minuta de contrato da RIS em comparação às regras da 3ª etapa de concessões rodoviárias.

61. Diante de um cenário em que condições supervenientes ou imprevisíveis ocorressem e que fosse necessária a implantação de um contorno, a regra contratual geral prevista nos contratos da 3ª etapa ensejava a exclusão das obras em travessia urbana pelo fator D e a inclusão dos custos totais do contorno urbano via FCM, situação tantas vezes criticada pela própria unidade técnica.

62. Por essa razão, a ANTT desenvolveu uma nova metodologia que melhor atende ao interesse público, na eventual necessidade de realização dos contornos em trechos urbanos.

63. As alterações já constantes da atual minuta de contrato aprovada pela ANTT – e não considerada pela análise da área técnica – contêm as seguintes premissas:

- A substituição não é uma opção da concessionária, e somente poderá ser proposta quando a solução de travessia urbana prevista originalmente não atender mais aos preceitos de segurança viária e de modicidade tarifária;

- A definição pela implantação do contorno depende de elaboração prévia de um estudo de viabilidade técnico-econômico e ambiental (EVTEA) para o contorno pretendido, o qual deverá demonstrar a vantagem da alternativa por meio de análise comparativa de benefício-custo; e
- Caso se demonstre que o contorno é a opção mais vantajosa, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro é realizada com base no cálculo da diferença entre o projeto executivo da travessia e o projeto do contorno urbano, ambos a preços de mercado atualizados.

64. Não se está a afirmar que a proposição posterior dessas obras seja a solução ideal, mas diante da inviabilidade de prevê-las na atualidade e tendo em vista a natureza dos estudos de viabilidade, optou-se por disciplinar essa possibilidade no instrumento contratual, com o tratamento regulatório possível, com vistas, principalmente, a evitar um incremento desproporcional na tarifa de pedágio.

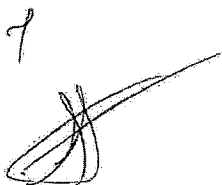
65. Nesta linha, tem-se como valor principal a prestação de serviço ao usuário e a segurança viária, permitindo o adequado tratamento da inclusão de contornos urbanos não passíveis de ter a sua necessidade antecipada a partir dos estudos de viabilidade.

66. Ainda, cabe destacar que os avanços contratuais propostos buscam guardar a modicidade tarifária, na medida em que somente o valor residual da diferença entre as intervenções será alvo de reequilíbrio econômico-financeiro. Dessa forma, serão apropriadas as vantagens trazidas pela proposta vencedora do certame licitatório sobre parte relevante do eventual contorno a ser incluído.

Matriz de Risco

Risco de custo de capital – determinação “e”

67. A unidade técnica do TCU, em sua proposta de encaminhamento “e”, sugere que seja suprimida a parte final da subcláusula 20.1.17 da minuta do contrato de concessão.



68. O dispositivo em tela está inserido no capítulo do contrato que trata da alocação de riscos entre as partes. Ele preceitua que os riscos atrelados ao custo de capital são de inteira responsabilidade da concessionária, mas a redação original mitigava esta responsabilidade ao fazer referência à parcela do risco que, em matéria tributária, é assumida pelo poder concedente, por força de expressa previsão legal (art. 9º, parágrafo 3º, da Lei 8.987/1995).

69. A preocupação aduzida pela unidade técnica da corte de contas funda-se na premissa de que não seria possível se saber de antemão qual foi a composição de capital considerada pela licitante e da qual resultou sua proposta de tarifa básica, não sendo factível, por isso, ponderar o impacto da eventual legislação no aumento do custo de capital (sendo necessário também, aferir o impacto de eventual redução do custo de capital).

70. Conforme já explicitado nos memoriais anteriormente enviados ao Tribunal, impende registrar uma vez mais que a ANTT já realiza essa verificação, no que diz respeito aos efeitos da alteração de alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para os contratos de 3ª etapa. Esse argumento, a nosso ver, já afastaria o risco apontado pela unidade técnica, de maneira que não haveria óbice jurídico algum em se manter a aludida cláusula em sua redação original.

71. Não obstante, ainda que suprimida a parte final do citado dispositivo, entendemos que não haveria prejuízo ao direito do concessionário no tocante ao seu pleito de reequilíbrio fundado na hipótese acima, haja vista que o disposto na subcláusula 20.2.5 salvaguardaria seu direito, em razão de sua redação mais genérica, que, inclusive, decorre de expressa determinação legal.

72. A supressão possui também o efeito indireto de evitar interpretação de que alterações tributárias, tais como a do IOF, desnaturariam o risco mais amplo de custo de capital concebido pelo contrato. Embora não coubesse inferência nesse sentido, a supressão da menção à exceção in fine tem o condão de afastar qualquer equívoco dessa ordem.

73. Desta feita, privilegiando uma leitura sistemática da minuta de contrato de concessão e pelas razões acima expostas, acatamos a sugestão da unidade técnica para suprimir a parte final da subcláusula 20.1.17 do mencionado instrumento.

Obras de manutenção de nível de serviço (gatilho)

74. O item “g” da instrução técnica, o qual encaminha pela exclusão da cláusula contratual que atribui risco ao poder concedente em relação às obras de manutenção do nível, fomenta discussão que possui interfaces com a formulação de política pública e com os instrumentos regulatórios utilizados.

75. O argumento que permeia a definição da unidade técnica está amparado na premissa de que o atingimento de gatilhos volumétricos de capacidade está vinculado necessariamente ao aumento na apropriação de receita, de forma direta e linear, pela concessionária, conforme demonstra excerto do item 189 (p. 31) da instrução:

Em outras palavras, pode ocorrer um crescimento inesperado de veículos na rodovia e, numa situação como essa, a concessionária terá um acréscimo extraordinário de sua arrecadação de tarifas de pedágio e, como contrapartida, obrigações adicionais para a manutenção do nível de serviço pactuado podem ser necessárias por sua conta e risco.

76. Os motivos pelos quais essa não é uma condição necessária foram explorados nos memoriais juntados aos autos previamente pela ANTT, os quais foram subsidiados por posicionamento do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), resumindo-se nos seguintes tópicos:

- Inexistência de relação direta entre o volume de tráfego e a arrecadação da concessionária;
- Inexistência de relação direta entre o aumento de arrecadação e custos de ampliação de capacidade quando do acionamento de gatilhos;
- Comparativo entre critérios para ampliação de capacidade x risco privado x interesse dos usuários; e
- Importância do modelo proposto para outros projetos e simetria do critério adotado em relação a situações favoráveis e desfavoráveis.

77. A necessidade de subsídios do formulador de política pública, nesse caso, deve-se à eminente questão de alocação de riscos que subjaz ao comando da determinação. A escolha inicial pela atribuição desse risco ao poder concedente tinha

por objetivo isolar o risco de demanda do risco de custeio das obras condicionadas ao volume de tráfego, tendo em face os argumentos apresentados nos memoriais.

78. Ocorre que a questão de fundo suscitada pela unidade técnica, diz respeito a conceito mais amplo de compartilhamento de risco de demanda, ao defender que os recursos oriundos do superávit de receitas tarifárias da concessão sejam, ao menos parcialmente, revertidos para o custeio de obras de ampliação de capacidade.

79. O MTPA, na condição de poder concedente originário, manifestou-se por meio do Ofício nº 11/2018/DOUT/SNTTA (SEI nº 0871126), de 09 de abril de 2018, e seu anexo (SEI nº 0871143), por meio do qual reconheceu o mérito de se avançar no caminho do compartilhamento do risco de tráfego da concessão. Segue trecho extraído do referido posicionamento:

Sobre o comparativo esboçado na parte (iii), faz-se mister considerar as seguintes vertentes: (a) atendimento aos interesses do usuário no que se refere à modicidade tarifária e condições de conforto e segurança da via; e (b) preservação da atratividade do projeto para o ente privado. Neste sentido, o entendimento da área técnica do TCU aparenta preservar o ponto (a) na questão da modicidade tarifária, mas ao desconsiderar experiências passadas como essa da Via Bahia, impôs ao parceiro privado um risco difícil de honrar, levando a descumprimentos contratuais, os quais não preservam os interesses do usuário no que se refere às condições de conforto e segurança da via.

Assim sendo, no intuito de respeitar as vertentes acima expostas, as quais são os alicerces de uma gestão contratual bem sucedida, associando interesses comuns, tanto para os usuários da rodovia quanto para o parceiro privado encarregado da sua administração, esta área técnica entende que uma revisão adequada da alocação do risco de demanda poderia contribuir para o aprimoramento do modelo de ampliação de capacidade por meio do acionamento de um gatilho de tráfego.

Todo o exposto acima tem por objetivo a estruturação do projeto de concessão da RIS e uma resposta aos anseios da área técnica do TCU, no sentido de chegar a um denominador comum com um projeto respeitando as vertentes já enunciadas. (anexo ao Ofício nº 12/2018/DOUT/SNTTA, p. 1-2)

80. O resultado dessas reflexões é a constatação de que o tema carece de tratamento mais robusto, sob a ótica do seu impacto do ponto de vista da alocação de riscos do contrato.

81. No modelo de alocação total desse risco de execução à concessionária, a execução das obras funcionaria como um mecanismo automático de mitigação de risco de demanda, compartilhando receitas da concessionária com o poder concedente na exata medida dos custos das obras acionadas pelos gatilhos volumétricos.

82. É nessa exata medida que reside controvérsia técnica acerca dos riscos excessivos que seriam ensejados, devido à inexistência de relação direta entre os custos dessas obras e a receita adicional apropriada pela concessionária, assim como em relação aos volumes medidos nos subtrechos e verificados nas praças de pedágio.

83. Dessa sorte, criar-se-ia um modelo frágil e casuístico, que poderia ter o seu sucesso na medida da flutuação dessas variáveis e que não seria replicável ao longo de toda a rodada de concessões em formulação. A alocação de risco, nessa concepção, seria também assimétrica, na medida em que somente superação da demanda projetada seria alvo de compartilhamento e não a frustração.

84. Esse risco é de menor envergadura no âmbito da RIS, tendo em vista que somente foram previstos gatilhos para faixas adicionais à duplicação. Em outros projetos, contudo, situações diversas podem ocorrer, distorcendo sobremaneira a alocação de riscos do contrato. Tal problemática foi bem caracterizada pelo MTPA:

Todavia, cabe lembrar, conforme levantado no ponto (iv) da resposta do MTPA, da importância de se escolher um modelo de mitigação de risco de demanda adequado à estruturação de outros projetos de concessão em andamento.

Dentre deles, pode-se citar o caso do projeto de concessão da BR-364/365/GO/MG, o qual apresenta uma importância especial por se tratar de uma rodovia por sua grande parte em pista simples, com 357 dos 437 km totais, dos quais houve previsão de somente 43 km de duplicação durante o horizonte do projeto. Neste caso, se vislumbrem duas diferenças fundamentais com o projeto da RIS:

- (i) o gatilho de tráfego necessário para a execução de obras de ampliação de capacidade na forma de faixa adicional é muito maior do que o gatilho de tráfego necessário para a execução de obras de ampliação de capacidade na forma de duplicação. Portanto, no caso da RIS, estima-se que a perspectiva de ter que implantar faixas adicionais a trechos duplicados recentemente na BR-386 (entre os 3º e 18º anos-concessão) é muito remota. Por

outro lado, no caso da BR364/365/GO/MG, a possibilidade de ter que duplicar mais trechos homogêneos do que os já previstos é bem maior, sobretudo por se tratar de um projeto para o qual, tendo em vista a presença da hidrovía em São Simão/GO, apresenta maior imprevisibilidade quanto à projeção da demanda;

- (ii) os custos de implantação de faixas adicionais à uma pista duplicada são significativamente menores do que os custos de implantação de uma pista dupla (com pista simples existente) (relação de 1 : 3 estimada [PIL Rodovias]) e, conforme exposto acima, o gatilho de receita correspondente vai ser bem menor. Ainda tem que avaliar o tratamento a ser dado ao trecho de 43 km o qual tem um gatilho duplo de tráfego e temporal - devendo ser executado o que disparar primeiro, para ver se se enquadra com o conceito acima apresentado. (anexo ao Ofício nº 12/2018/DOU/SNTTA, p. 2)

85. Diante dessas complexidades, a ANTT passou a discutir com os demais órgãos envolvidos na estruturação dos projetos de concessão – MTPA, SPPI e EPL, soluções que fossem no sentido do compartilhamento do risco de demanda, mas que, paralelamente, tratassem adequadamente todas as questões enunciadas.

86. Formulou-se, nesse contexto, proposta conceitual de mecanismo que considere, além do horizonte técnico de capacidade, também o horizonte das receitas auferidas pela concessionária. Existiriam, portanto, duas referências nos contratos, uma para definir quando deverá ser realizada a obra e outra para definir como será alocado o risco dos custos decorrentes da execução.

87. A primeira seria definida seguindo as premissas do Manual de Capacidade de Rodovias (*Highway Capacity Manual*), apontando – por subtrechos homogêneos de tráfego e de forma objetiva – qual o volume equivalente de veículos, em escala relativa à capacidade da via, necessários para justificar a execução de obras de ampliação de capacidade. Esse é o formato dos gatilhos de capacidade já presentes nos contratos protocolados junto ao Tribunal.

88. A inovação viria de um segundo instrumento, o qual funcionaria para definir em qual situação e medida os custos serão suportados pela concessionária e pelo poder concedente. Esse método deverá considerar os custos relativos para a implantação de



cada uma das obras, de duplicação ou de faixas adicionais, ponderando as suas relevantes diferenças.

89. Ao mesmo tempo, a formulação deverá mensurar se as receitas apropriadas pela concessionária além do previsto nos estudos de referência são capazes de suportar os custos decorrentes das obras acionadas. Sem descuidar da distribuição equilibrada de riscos do contrato e, portanto, da calibragem do instrumento de forma a manter a atratividade do projeto.

90. Para tanto, a ANTT aprofundará as discussões sobre o tema, sob a coordenação desta SUINF, com o intuito de “avaliar mecanismo para alocação de risco de obras acionadas por gatilho”. Para tanto, será formado grupo de trabalho composto por servidores de ANTT, MTPA, SPPI e EPL, cuja meta é o desenvolvimento do referido instrumento contratual e a realização de análise de sensibilidade diante dos estudos da RIS e da BR-364/365.

91. Espera-se, com esse avanço, criar regramento contratual perene que seja passível de aplicação independentemente do caso concreto e que guarde relação equilibrada na distribuição de riscos entre poder concedente e concessionária.

92. Dessa forma, entende-se que a determinação “g” será atendida a partir de solução diversa daquela proposta pela unidade técnica, qual seja, de simples exclusão da cláusula que atribui o risco ao poder concedente.

93. De forma mais abrangente, processar-se-á à remodelação dos riscos sobre a execução de obras de ampliação de capacidade não precificadas no fluxo de caixa dos estudos, proporcionando importante avanço no modelo regulatório vigente com efeitos sobre o compartilhamento do risco de demanda.

Cláusulas contratuais

Prorrogação de prazo – determinação “h”

94. A unidade técnica do TCU propõe em seu encaminhamento “h” a exclusão das cláusulas contratuais referentes à prorrogação do contrato de concessão, caso não se estabeleça as condições em que essa se dará. /



95. Segundo aquela unidade, a minuta do contrato não atende à Lei 8.987/1995, pois não detalha as condições para a prorrogação do contrato ao final do prazo inicial de 30 anos.

96. Entretanto, conforme já exaustivamente aduzido nos memoriais anteriormente encaminhados ao Tribunal, a possibilidade de prorrogação dos contratos de concessão tem amparo constitucional e legal, de maneira que reiteramos os argumentos despendidos naquele documento.

97. Quanto à citação da unidade técnica do TCU de que a Lei 8.987/1995 determina que o contrato de concessão deverá prever as condições em que ocorrerá a aludida prorrogação, não é razoável se inferir dessa assertiva que o mesmo contrato deva trazer em seu bojo, exaustivamente, todas as hipóteses em que poderá ser viabilizada a prorrogação. Interpretação neste sentido desprestigia e ignora a própria natureza dos contratos de concessão: instrumentos jurídicos que disciplinam relações de longa duração, submetidos, portanto, a fatores dinâmicos e imprevisíveis, manifestados ao longo de sua vigência.

98. São, pois, documentos jurídicos dotados de uma incompletude natural e que se justifica pela necessidade irrefutável de se adaptarem à realidade que certamente se difere daquela que guiou as partes no momento da celebração da avença. A flexibilidade deve, portanto, ser um princípio norteador destes contratos, de forma a garantir a efetividade de sua existência e atualidade de seu conteúdo.

99. Não obstante, após detida reflexão sobre o tema e consulta prévia ao MTPA sobre o assunto, reavaliamos nosso posicionamento. Como resultado disso, propomos a alteração das cláusulas contratuais referentes à matéria. Antes cabe registrar, a seguir, o posicionamento do formulador de política pública por meio do Ofício nº 11/2018/DOUT/SNTTA (SEI nº 0871126), de 09 de abril de 2018, e seu anexo (SEI nº 0871143):

Todavia, numa preocupação já colocada no item anterior, foi solicitado a este Ministério a revisão do seu entendimento sobre o tema em comento.

Na verdade, o posicionamento deste Ministério se deu de acordo com duas vertentes: (i) o limite do prazo de eventual prorrogação da concessão quanto a inviabilizar ou comprometer sua utilização em circunstâncias



relevantes em que esta é a única alternativa para a viabilização de investimentos; e (ii) a existência, após a promulgação da Lei nº 13.448/2017, de diretrizes claras quanto ao procedimento a ser adotado no caso de eventual prorrogação do contrato de concessão.

Embora este Ministério estima que a vertente (ii) dá, de fato, total segurança e transparência para os atores envolvidos sobre eventual prorrogação contratual, também entende como legítima a preocupação sobre uma prorrogação que poderia dar ao contrato de concessão uma vigência de “30 + 30” anos, como foi levantado em várias oportunidades nas contribuições recebidas pela ANTT durante a Audiência Pública nº 01/2017.

Sendo assim, embora uma redução do prazo de prorrogação inicialmente previsto possa levar às hipóteses elencadas na vertente (i) acima, **este Ministério se posiciona a favor de tal limitação de prazo**, cabendo à ANTT uma avaliação mais adequada do novo prazo, por ter a experiência, pela gestão dos contratos vigentes, dos pleitos de inserção de novos investimentos e do seu impacto quanto à prorrogação de prazo, caso aprovados. (anexo ao Ofício nº 12/2018/DOU/SNTTA, p. 4)

100. Nesse sentido, o contrato de concessão passará a disciplinar de forma mais restritiva duas hipóteses de prorrogação, observando a disciplina trazida pela Lei nº 13.448/2017.

101. A primeira delas, denominada prorrogação antecipada, ficará circunscrita à promoção do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato da concessão decorrente da inclusão de novos investimentos imediatos; enquanto que a segunda delas, a prorrogação contratual propriamente dita, permitirá o prolongamento do período da concessão por ocasião do término do prazo original, mediante as condições expressamente previstas no contrato e na referida lei.

102. Noutros termos, a prorrogação antecipada constitui parte do ferramental contratual, cuja única finalidade é a promoção do reequilíbrio econômico-financeiro em função da inclusão de novos investimentos necessários no curto prazo, diante da hipótese em que aguardar o termo do prazo contratual original de 30 (trinta) anos para os iniciar acarretaria situação desfavorável ao interesse dos usuários. Por outro lado, a prorrogação contratual, tem por objetivo o próprio prolongamento do prazo do ajuste,

sendo previstas apenas obrigações a serem desenvolvidas no âmbito do novo período contratual.

103. Em síntese, enquanto na prorrogação contratual o alongamento do prazo é a finalidade principal, na antecipada, é apenas um mecanismo intermediário, a ser reputado como uma modalidade de indenização franqueada às partes, para o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro da avença.

104. Com arrimo nessas premissas, propomos que a prorrogação antecipada funcione como mecanismo de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio, sendo tratado na minuta de contrato da seguinte forma, a saber:

- Limitado a dez anos e podendo ser utilizado por uma única vez;
- Restrito às revisões quinquenais previstas para os anos 15º, 20º e 25º de concessão; e
- No caso das melhorias, somente será utilizado e esgotada a previsão de estoque.

105. Concluindo, a extensão para reequilíbrio configura uma ferramenta regulatória essencial, já que possibilita ao poder concedente promover a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão sem que haja a necessidade de aumento de tarifa ou de indenização direta com recursos públicos, ampliando legitimamente o grau de discricionariedade da administração pública.

106. Registradas as considerações em relação à prorrogação antecipada, como mecanismo de extensão do prazo contratual para fins de reequilíbrio, cabe-nos tecer breves comentários acerca da prorrogação contratual propriamente dita.

107. Conforme já exposto acima, a prorrogação contratual ordinária dependeria da ocorrência de situações expressas no contrato, as quais guardassem relação com os conceitos de caso fortuito ou força maior, fato do príncipe, ou ainda se restasse irrefutavelmente comprovado o interesse público no caso concreto. Ademais, ela estaria limitada ao prazo de 5 (cinco) anos, ou seja, bem inferior ao prazo inicial da concessão de 30 (trinta) anos.



108. Como se depreende da proposta, a prorrogação contratual, além do prazo restrito, ficaria circunscrita a hipóteses extraordinárias, contemplando a assunção, pelo concessionário, de obrigações adicionais relativas ao período prorrogado, além daquelas a que ele já tenha se vinculado por força do prazo contratual original.

109. Inclusive, segundo dispõe a legislação aplicável à hipótese, para que se viabilize a prorrogação no caso concreto, deverá o Poder Concedente demonstrar a sua vantajosidade em face da realização de uma nova licitação do empreendimento, nos termos preceituados pelo art. 8º da Lei 13.448, de 5 de junho de 2017.

110. Note-se que na modelagem ora proposta, longe de constituir ideia inovadora, já se encontra consolidado em outros setores como o aeroportuário, tendo, inclusive, recebido o beneplácito da mesma unidade técnica do Tribunal que ora se debruça sobre a concessão da RIS. Em linha com o que aqui se defende, vale a leitura da subcláusula 2.6 do contrato de concessão do Aeroporto Internacional de Brasília¹.

111. Por fim, vale ressaltar que a utilização do instituto da prorrogação, da forma como contratualmente formatado, não constitui inovação jurídica alguma. Neste sentido, faz-se referência também à subcláusula 23.3.1 do contrato de concessão do lote Centro-Oeste Paulista da ARTESP. Nos termos do dispositivo citado, a prorrogação do prazo da concessão decorrerá de eventuais novos investimentos que venham a ser incorporados nas revisões ordinárias ou revisões extraordinárias, e será limitada a 15 anos.

112. Como se observa, o tratamento deste tema no contrato de concessão da RIS não só está em conformidade com as boas práticas regulatórias do setor, como também se apresenta, na solução proposta, mais restritivo, por limitar a prorrogação em prazo inferior ao do exemplo citado e, ainda, uma única vez ao longo da concessão.

Termos de ajustamento de conduta (TACs) – determinação “n”

¹ “2.6 - O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato.” Observe que, malgrado o prazo previsto no contrato de concessão da RIS ser superior, as condições para a utilização do instituto são sobremaneira mais restritivas.

113. No que tange à utilização de termos de ajustamento de conduta (TACs) para sanear comportamentos inadequados por parte das concessionárias e, ao mesmo tempo, beneficiar os usuários com a agregação de investimentos e serviços, ampla discussão sobre a seu fulcro legal já foi objeto dos memoriais protocolados pela ANTT. Destaca-se desse registro, que o Acórdão nº 2533/2017 – TCU – Plenário reconheceu a legalidade do instrumento, recomendando, inclusive, que a ANTT prosseguisse na sua regulamentação.

114. A despeito desse entendimento do pleno do Tribunal, a unidade técnica manifestou-se pela exclusão das cláusulas que previam a sua utilização no âmbito da RIS, sob o argumento de que se incorreria em sinalização indevida de que haveria “segunda chance”, incentivando, assim, o descumprimento contratual. Nesse aspecto, as visões da unidade técnica e desta SUINF se coadunam plenamente.

115. Levando em conta que essa não é mensagem que se quer transmitir a potenciais interessados em administrar a concessão, propõe-se a exclusão das subcláusula 19.18 e 19.19, as quais tratam do tema na minuta de contrato.

116. Importa destacar, por fim, que não se vislumbra, contudo, qualquer implicação dessa supressão à possibilidade de utilização de TACs no caso concreto, nesta ou em outras concessões sob regulação desta Agência.

Quinta faixa na BR-290/RS – determinação “p”

117. A determinação “p” exarada pela unidade técnica, embora se encontre no rol de questões relativas aos estudos de viabilidade da concessão, demanda solução que passa pelo ajuste da minuta contratual. Isso porque decorre da análise realizada a necessidade de se vedar a inclusão de faixas adicionais no trecho do km 85,8 ao km 96,8 da BR-290.

118. Conforme demonstraram as análises técnicas desenvolvidas pela EPL, as quais se encontram refletidas nos memoriais produzidos pela ANTT, a construção de faixas adicionais nesse trecho não se mostrou solução satisfatória para resolver o problema local.



119. Verificou-se que os custos da sua implantação em face dos benefícios gerados seriam desproporcionais, não justificando a intervenção. Percebe-se das simulações geradas que rapidamente após a hipotética implantação da 5ª faixa no local, o nível de serviço seria novamente saturado, demandando a implantação de nova faixa adicional e, assim, sucessivamente. A solução para o gargalo passa por soluções estranhas à rodovia, típicas de mobilidade urbana.

120. Destarte, há conclusão técnica que se pode entender como definitiva em relação a essa possibilidade de intervenção. Diferentemente dos casos de incerteza, em que não é possível antecipar se determinado investimento será conveniente, neste caso é possível antever que não cabe a execução de faixas adicionais no referido trecho da BR-290.

121. Dessa forma, em atendimento à determinação proposta pelos técnicos do Tribunal, e considerando o caso excepcional do processo em análise, indica-se a devida vedação da execução da 5ª faixa por meio do contrato de concessão.

CONCLUSÃO

122. Esta nota técnica apresentou propostas de atendimento para 9 determinações sugeridas pela unidade técnica do TCU. Entende-se que as proposições têm o efeito de aprimorar o arranjo contratual e fazem avançar o modelo regulatório vigente, atrelando boas práticas à outorga da RIS.

123. Entende-se que o posicionamento contida nesta nota vai ao encontro dos anseios do TCU, no sentido de que atua no cerne do modelo de concessão, enfrentando questões relevantes sob a ótica dos auditores.

124. Objetiva-se com essa iniciativa, constituir postura colaborativa com o Tribunal, contribuindo para a desobstrução da pauta de novas outorgas que se encontra sob análise no âmbito do primeiro estágio de fiscalização do controle externo.

125. Nesse sentido, sugere-se a apreciação dos pontos analisados pela diretoria colegiada desta Agência, submetendo-se este documento previamente à PRG para análise do ponto de vista da legalidade das propostas de atendimento formuladas.

126. Caso os conceitos aqui descritos obtenham a aprovação da diretoria colegiada, pretende-se utilizá-los como subsídio para a formulação de nota informativa a ser protocolada junto ao TCU, a qual compilará proposta geral de atendimento da instrução técnica, incluindo além dos pontos enfocados nesta nota, outros elementos em desenvolvimento pelos órgãos que atuam conjuntamente com a ANTT na estruturação das novas outorgas rodoviárias – MTPA, SPPI e EPL.



BRUNA PINHEIRO DE MELO

Coordenadora de Novas Outorgas- COOUT

De acordo. Encaminhe-se ao GAB. Em, 11/10/18



FABIO LUIZ LIMA DE FREITAS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária