

CAPÍTULO III
SETOR RODOVIÁRIOSeção I
Qualificação de empreendimento no âmbito do PPI

Art. 5º Opinar favoravelmente e submeter à deliberação do Presidente da República, para qualificação no âmbito do PPI para apoio ao licenciamento ambiental, o trecho da Rodovia Federal BR-158/MT compreendido entre a divisa dos Estados do Mato Grosso e Pará e o município de Ribeirão Cascalheira/MT, com extensão de 417,80 quilômetros, assim segmentado:

I - segmento A: entre o km 0,0 e o km 213,5 (trecho norte, da divisa do MT/PA ao entroncamento da MT-433);

II - segmento B: entre o km 213,51 e o km 327,99 (contorno da Terra Indígena Marãiwatsédé); e

III - segmento C: entre o km 328,0 e o km 417,8 (trecho sul, de Ribeirão Cascalheira/MT a Alô Brasil/MT).

Art. 6º O Anexo II apresenta o cronograma estimado para os empreendimentos de que trata esta Seção.

Seção II

Definição da modalidade operacional da desestatização da rodovia federal BR-101/SC

Art. 7º Aprovar a concessão comum como modalidade operacional para a desestatização de empreendimento público federal de exploração de infraestrutura e prestação de serviços rodoviários no âmbito da rodovia BR-101/SC, no trecho de 220,42 quilômetros entre os municípios de Paulo Lopes (km 244+680) e Passo de Torres, divisa SC/RS (km 465+100).

Art. 8º O prazo da concessão de que trata esta Seção será de 30 (trinta) anos, prorrogável por até 5 (cinco) anos, observadas as disposições do respectivo instrumento contratual, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto na Lei nº 13.448, de 6 de junho de 2017.

Parágrafo único. Extinta a concessão, serão revertidos à União todos os bens reversíveis, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para a concessionária, todos os direitos emergentes do Contrato.

Art. 9º O processo de licitação dar-se-á na modalidade de leilão, a ser realizado em sessão pública, por meio da apresentação de propostas econômicas em envelopes fechados.

§ 1º A licitação será realizada com inversão de fases, com a abertura dos documentos de qualificação jurídica, fiscal, econômico-financeira e técnica somente do vencedor do leilão, sendo este aquele que ofertar o menor valor de tarifa básica de pedágio, o qual deverá observar um valor máximo definido no edital de concessão.

§ 2º O valor máximo será aquele resultante do modelo de análise de viabilidade econômico-financeira, a partir do qual o valor-teto foi calculado por meio de projeções dos fluxos de caixa no período da concessão.

§ 3º A licitante vencedora do certame poderá, de acordo com o deságio por ela ofertado quando da apresentação da sua proposta econômica escrita, ter que aportar valores adicionais de capital social, além do montante já previsto para o valor máximo da tarifa básica de pedágio.

Art. 10. Poderão participar do leilão, isoladamente ou em consórcio, de acordo com os termos do edital de concessão, pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, entidades de previdência complementar e fundos de investimentos, que satisfaçam plenamente todas as disposições da legislação em vigor.

Art. 11. A ANTT, a concessionária e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT formalizarão, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do contrato de concessão no Diário Oficial da União, o termo de arrolamento e transferência de bens que integram os trechos rodoviários objeto da concessão.

Art. 12. Caberá ao DNIT fornecer à licitante vencedora informações, dados e plantas relativos aos empreendimentos disponíveis naquela autarquia, especialmente aqueles necessários à delimitação da faixa de domínio.

Art. 13. Na hipótese de existência de contratos relativos à execução de obras ou serviços de engenharia que o DNIT mantenha em vigor para manutenção, recuperação ou ampliação dos trechos rodoviários federais objeto da concessão, caberá ao DNIT, até a data de celebração do contrato de concessão, dar a solução mais adequada e vantajosa para a administração, com vistas à definição dos termos e da forma como tais contratos serão saldados e rescindidos ou continuados, considerando as disposições do contrato de concessão.

Parágrafo Único. O DNIT deverá encaminhar à ANTT a relação dos contratos relacionados pelo caput deste artigo.

Art. 14. O procedimento licitatório de que trata esta Resolução será regido pelas Leis nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nº 9.074, de 07 de julho de 1995, nº 10.233, de 05 de junho de 2001, nº 9.491, de 09 de setembro de 1997 e, subsidiariamente, pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e demais normas vigentes sobre a matéria.

Art. 15. A Procuradoria-Geral Federal, órgão vinculado à Advocacia-Geral da União, dará o suporte jurídico aos trabalhos da ANTT na realização do leilão.

CAPÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ONYX DORNELLES LORENZONI
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

MARTHA SEILLIER
Secretária Especial do Programa de Parcerias de
Investimentos da Casa Civil da Presidência da República

ANEXO I

Cronograma estimado do setor portuário

Qualificação de empreendimentos

Empreendimento	Estudos	Consulta pública	Conclusão no TCU	Edital	Leilão	Contrato
Terminal ATU 12	09/2019	12/2019	03/2020	04/2020	07/2020	09/2020
Terminal STS 14	07/2019	10/2019	12/2019	01/2020	04/2020	06/2020
Terminal STS 14A	07/2019	10/2019	12/2019	01/2020	04/2020	06/2020

Qualificação de estudos

Empreendimento	Estimativa de entrega dos estudos
Desestatização Porto Organizado de Santos/SP	4º trimestre de 2020

ANEXO II

Cronograma estimado do setor rodoviário

Qualificação de empreendimentos para apoio ao licenciamento ambiental

Empreendimento	Licença de instalação
Rodovia BR-158/MT	2º semestre de 2020

RESOLUÇÃO Nº 70, DE 21 DE AGOSTO DE 2019

Opina favoravelmente à instituição da política federal de estímulo ao transporte de cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR.

O CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 7º, caput, inciso I e tendo em vista o disposto no art. 4º, I, todos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016,

Considerando que o transporte aquaviário de cargas é comparativamente mais eficiente, seguro e apresenta menores custos e impactos ambientais que o modal rodoviário ou ferroviário;

Considerando que uma maior participação do modal aquaviário, especialmente o transporte por cabotagem, na matriz logística do país é a medida mais eficaz e célere para equilibrar os dispêndios excessivos da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios em projetos de infraestrutura rodoviária e ferroviária;

Considerando a necessidade de destinar áreas localizadas dentro de portos organizados para uso temporário e viabilização de investimentos para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou ainda não consolidados na cabotagem brasileira, vistos como imprescindíveis para a reconfiguração da matriz logística do país;

Considerando que a viabilização da política de estímulo à cabotagem abrange medidas que otimizam a utilização das receitas da União advindas da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, inclusive para assegurar investimentos em segurança da navegação costeira pela Marinha do Brasil;

Considerando que as ações e demais medidas de estímulo à cabotagem, em especial as que permitem maior participação de embarcações estrangeiras na cabotagem brasileira, serão consideradas de relevante interesse público e estrategicamente prioritárias para todos os fins legais;

Considerando as competências atribuídas à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos para fortalecimento de políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo, e

Considerando o disposto na Nota Informativa nº 23/2019/SCT/SPPI/SEGOV-PR, resolve:

Art. 1º Opinar favoravelmente e submeter à deliberação do Presidente da República proposta de qualificação, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, da política federal de estímulo ao transporte de cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR.

Art. 2º A política a que se refere o art. 1º deverá ser regulamentada considerando, entre outros, os seguintes elementos:

- I - diretrizes;
- II - objetivos e setores priorizados inicialmente;
- III - medidas e os instrumentos para sua concretização;
- IV - atores envolvidos e suas competências;
- V - compromissos do Poder Público e do setor privado;
- VI - regras de governança e integridade; e
- VII - outras medidas normativas cabíveis.

Art. 3º São objetivos da política a que se refere o art. 1º, dentre outros:

- I - incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;
- IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V - estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações utilizadas na navegação de cabotagem;
- VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

Art. 4º São diretrizes para a consecução dos objetivos previstos no art. 3º, dentre outras:

I - permissão de uso de embarcações de bandeira estrangeira para compor parcela da frota das Empresas Brasileiras de Navegação;

II - adoção de marítimos brasileiros para formação de parcela da tripulação nas embarcações de bandeira estrangeira em operação na cabotagem;

