

## RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 141/2013

### a) **Introdução**

O lote rodoviário da BR-163/267/262/MS integra a 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – Fase III, prevista no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, o qual foi alterado pelos Decretos nº 5.432/2005 e nº 6.892/2009, compondo ainda o Programa de Investimentos em Logística lançado pelo Governo Federal em 15/08/2012.

O projeto consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das rodovias e visa integrar as regiões Norte e Centro-Oeste às regiões Sudeste e Sul do país por meio de rodovias com um nível de serviço e qualidade superior, necessário para o escoamento da produção e transporte de bens e pessoas com segurança, conforto e agilidade.

O lote rodoviário a ser concedido apresenta as seguintes características:

- BR-163/267/262/MS, sendo 847,2 km da BR-163 (início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Paraná), 249,3 km da BR-267 (início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo) e 326,8 km da BR-262 (início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo), totalizando 1.423,3 km.

A proposta de concessão das rodovias segue o novo modelo de Concessões de Rodovias Federais, com foco nos parâmetros de desempenho, no desconto de reequilíbrio e no fluxo de caixa marginal com taxa interna de retorno variável ao longo do projeto.

O projeto inova a medida que os melhoramentos de duplicação total das rodovias deverão estar concluídos até o final do 5º ano de concessão, e ainda, a cobrança de pedágio só iniciará após a conclusão de 10 % de toda a duplicação prevista para os cinco primeiros anos.

**b) Objetivo**

A audiência teve por objetivo colher sugestões, contribuições sobre a exclusão dos trechos das rodovias BR-262/MS e BR-267/MS, ambos entre os respectivos entroncamentos com a BR-163/MS e a divisa com o estado de São Paulo, referente ao Edital de Concessão do lote rodoviário BR-163/267/262/MS, integrante da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – Fase III.

**c) Justificativa**

Compete à ANTT regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura rodoviária concedida. Desta forma, a Audiência Pública se impõe em respeito à Resolução nº 3.705/2011:

*“Art. 2º Para fins desta Resolução são instrumentos de Participação e Controle Social:*

*(...)*

*IV – Audiência Pública: instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários.”*

**d) Desenvolvimento**

A partir da análise e da constatação de que o projeto se apresentava potencialmente viável, submeteu-se os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e o Programa de Exploração das Rodovias integrantes da 3ª Etapa do Programa de

Concessão de Rodovias Federais – Fase III ao Processo de Participação e Controle Social, disciplinado pela Resolução nº 3.705 de 10 de agosto de 2011.

Foram realizadas duas Audiências Públicas referentes aos lotes rodoviários integrantes da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – Fase III, respectivamente aprovadas pelas Deliberações nº 001 e 002, de 08 de janeiro de 2013:

- Audiência Pública nº 131, cujo objetivo foi de tornar público e colher sugestões e contribuições referentes às minutas de Edital e Contrato destes projetos de concessão, com um período de contribuições entre os dias 09 de janeiro e 09 de fevereiro de 2013;
- Audiência Pública nº 132, cujo objetivo foi de tornar público e colher sugestões e contribuições referentes aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias entre os dias 09 de janeiro e 09 de fevereiro de 2013.

Após a realização da Audiência Pública supracitada, o Ministério dos Transportes, por meio do Ofício nº 098/2013/SFAT/MT, de 02 de agosto de 2013, solicitou que seja alterada a configuração do projeto de concessão, com a exclusão dos trechos das rodovias BR-262/MS e BR-267/MS.

A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária entendeu que, devido à solicitação do Ministério dos Transportes detalhada no Ofício acima referido, implicou em alterações dos estudos de viabilidade técnico-econômica que se refletiram no Programa de Exploração da Rodovia, vislumbrando-se a necessidade de se realizar uma nova Audiência Pública específica para o lote rodoviário da BR-163/267/262/MS, para apresentar as alterações descritas acima e para colher eventuais sugestões e contribuições da Sociedade.

Foi realizada sessão presencial em 09 de agosto de 2013 em Campo Grande/MS, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 141/2013, com período para envio de contribuições das 9 horas do dia 08 de agosto de 2013 até às 18 horas do dia 14 de agosto de 2013. A mesa diretora foi composta pelos seguintes servidores:

- Leonardo Mesquita Cavalcanti e Carolina Correa dos Santos, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, o servidor Vinícius Nogueira Collaço, representante da Procuradoria-Geral para a sessão presencial. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelo servidor Stéphane Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão com as alterações expostas acima.

Portanto, com as alterações e exclusões realizadas, o lote rodoviário sob concessão possui as seguintes características:

- BR-163/MS, do início na divisa com o Estado do Mato Grosso até o término na divisa com o Estado do Paraná, totalizando 847,2 km.

#### **e) Contribuições Recebidas**

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 141/2013, compreendido de 08 de agosto a 14 de agosto de 2013, foram recebidas 5 (cinco) contribuições, sendo 4 (quatro) contribuições por meio eletrônico e 1 (uma) presencial por meio oral.

As contribuições apresentadas reproduzem as colocações dos contribuintes e são acompanhadas das respostas da área técnica.

Contribuições que não versaram sobre o objeto desta audiência não foram consideradas, conforme exposto no documento "Procedimentos da Audiência Pública", na seção "da formulação geral das contribuições".

#### **f) Relação das instituições e pessoas que apresentaram manifestações**

- Bruno Aurélio
- Iram Garcia de Almeida
- José Carlos Vieira Antunes
- Odebrecht TransPort
- Vander Loubet

**g) Conclusão**

Concluída a apreciação das manifestações recebidas por intermédio do processo de Audiência Pública nº 141/2013, cuja síntese encontra-se registrada no Anexo I, e considerando a necessidade de tornar público os resultados, propõe-se o encaminhamento do presente Relatório, bem como da Ata da Audiência para análise e aprovação da Diretoria e posterior divulgação.

Em 22 de agosto de 2013.

**LEONARDO MESQUITA CAVALCANTI**

Presidente da Audiência Pública

**CAROLINA CORREA DOS SANTOS**

Secretária da Audiência Pública

## **Anexo I**

**Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 141/2013 e  
Considerações da Equipe Técnica**

## **Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT**

**(08 de agosto a 14 de agosto de 2013)**

### **1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1536116**

#### **Contribuição:**

Como sugestão: não seria este o momento adequado para, por ato emanado de autoridade competente, fazer os destaques nas matrículas dos imóveis alcançados pela faixa de domínio das rodovias, passando aquelas áreas ao domínio público? Como forma de se alcançar a segurança jurídica na concessão, pois só concede aquele que dispõe. Pois, o Estado só pode conceder aquilo que está em seu domínio. O que não é o caso, A porção alcançada pela faixa de domínio está sob o domínio particular. SMJ.

#### **Resposta da área técnica:**

A questão formulada não faz parte do objeto da Audiência Pública nº 141/2013, conforme exposto no documento "Procedimentos da Audiência Pública nº 141/2013", disponibilizado previamente no sítio eletrônico da ANTT.

### **2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1537327**

#### **Contribuição:**

Tendo em vista que o prazo final para realizações de contribuições a Audiência Pública n. 141/2013 é hoje (14/08/2013), referentes à exclusão do escopo do Lote 6 das obrigações referentes as BRs 262 e 267 MS , e que não foram republicados os EVTEs que embasaram as novas tarifas, sobretudo no que diz respeito aos novos estudos de tráfego, solicita-se que: (I) sejam disponibilizados integralmente os EVTEs republicados, essenciais para contribuições e análises e; (ii) haja o prorrogação do prazo para contribuições, de modo que os eventuais interessados tenham a possibilidade de analisar estes estudos e efetuar as respectivas contribuições.

#### **Resposta da área técnica:**

O objeto da Audiência Pública nº 141/2013 foi apresentar o impacto da exclusão dos trechos das BR-262 e BR-267 do lote rodoviário antes identificado por BR-163/262/267/MS. A maior parte das premissas e informações constantes do EVTE apresentado na Audiência Pública nº 132/2013 permaneceram válidas para o trecho remanescente da BR-163, sendo que o impacto da exclusão, as alterações e os novos resultados (inclusive no que se refere ao tráfego) foram sintetizados nos documentos disponibilizados para a Audiência Pública nº 141/2013. O período para contribuições não será prorrogado.

### **3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1537330**

#### **Contribuição:**

Verificada a não publicação do EVTE e de seus respectivos volumes, entende-se não ser possível a devida realização de contribuições por faltar elemento essencial para tanto. Em vista do exposto, requer-se a imediata publicação no EVTE e a devida prorrogação do prazo de contribuições permitindo a real participação nesta audiência pública.

#### **Resposta da área técnica:**

O objeto da Audiência Pública nº 141/2013 foi apresentar o impacto da exclusão dos trechos das BR-262 e BR-267 do lote rodoviário antes identificado por BR-163/262/267/MS. A maior parte das premissas e informações constantes do EVTE apresentado na Audiência Pública nº 132/2013 permaneceram válidas para o trecho remanescente da BR-163, sendo que o impacto da exclusão, as alterações e os novos resultados foram sintetizados nos documentos disponibilizados para a Audiência Pública nº 141/2013. O período para contribuições não será prorrogado.

### **4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1538297 e documento Docflow nº 50500.147051/2013-64**

#### **Contribuição:**

##### a) Contrato – Anexo 2 – PER – Item 3.2.5.3

Favor confirmar ou corrigir os conceitos de "Passagem Superior" e "Passagem Inferior" definidos no item 3.2.5.3 do PER, conforme abaixo transcritos, salientando



que estes conceitos conflitam inclusive com a redação dos itens 12 e 13 do Escopo Recuperação, constante do item 3.1.3 do PER.

PS - quando a rodovia objeto deste PER passar sobre outra via

PI - quando a rodovia objeto deste PER passar sob outra via

b) Contrato – Anexo 2 – PER – Item 3.4.4.6

Neste item é solicitado que a concessionária apresente até o final do 3º mês do prazo da concessão, um estudo de implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da Rodovia, incluindo cronograma de obras e atividades.

Trata-se de uma novidade, tendo em vista estas edificações não foram contempladas nos Estudos de Viabilidade da ANTT e não constaram das minutas de Edital, Contrato e PER das Audiências Públicas 131 e 132 anteriores.

Por conseguinte, solicitamos que seja incluída subcláusula específica no contrato, explicitando como serão ressarcidos a concessionária tais dispêndios na implantação destas áreas.

c) Contrato – Anexo 2 – PER – Item 3.4.6.2

O prazo de implantação dos cabos de fibra óptica era até o 24º mês da concessão, na minuta do PER integrante da Audiência Pública nº 132.

Durante Reunião Presencial 13 com ANTT, solicitamos que o prazo de implantação dos cabos seguisse pari passu a implantação das duplicações dos subtrechos, de forma a se evitar refazimento de serviços.

Ao contrário de nossa solicitação, a redação do item 3.4.6.2 do PER, em vez de postergar a implantação, antecipou a mesma para o 12º mês da concessão.

Solicitamos que seja revisto este prazo, de forma a se evitar refazimento de serviços e sem privilegiar urgências de terceiros interessados.

d) Estudos Atualizados - Planilha "Modelo Operacional"

Na planilha "Modelo Operacional", a aba de planilha "Memória Operacional" contém nas células G6 e G7, as extensões atuais de pistas simples e duplas do lote, porém

as mesmas não se alteram por ocasião da conclusão dos Contornos Urbanos, que majoram a extensão total do Sistema Rodoviário.

Com isso, todos os custos e despesas operacionais vinculados a esta planilha, sobretudo os serviços de Conserva de Rotina, não levam em consideração o acréscimo de extensão do lote quando os Trechos Urbanos forem substituídos pelos Contornos.

Trecho Urbano = 12,3 km, Contorno = 19,4 km + 7,1 km

e) Planilhas-Preço do Insumo "AM 35 - brita comercial"

Consultando a área técnica do DNIT que disponibiliza as Tabelas do SICR02, obtivemos as seguintes informações:

- Em Maio / 2012, os preços de Nov / 201 1 foram repetidos para Maio/2012, pois as sucursais não enviaram as pesquisas de preços
- Para as pesquisas de preços a partir do 2º semestre de 2012 foi contratada a Fundação Getúlio Vargas
- FGV apresentou pesquisas de preços do mês Jan / 2013 apenas para os estados ES, RJ, GO e BA
- FGV ainda não apresentou pesquisa de preços para os meses de Março, Maio e Julho / 2013, devido a greve do DNIT, sem previsão de retomada dos serviços
- Evolução SICR02 - Insumo AM 35 em Mato Grosso do Sul:

Nov / 201 1 R\$36,34

Mar I201 2 R\$63,00

Mai / 2012 R\$36,34

Jul / 2012 R\$36,34

Set I2012 R\$69,00

Nov 1 201 2 R\$58,80

Como se pode constatar, a variação no período Mai / 12 (data-base da licitação) a Nov / 12 (última pesquisa FGV) foi de + 61,81% no preço da brita comercial, bem superior a qualquer variação dos diversos índices econômicos vigentes no país.

Por conseguinte, solicitamos que seja ajustado o preço unitário da brita comercial nas diversas composições de preços unitários dos serviços do EVTE da ANTT, pois o mês escolhido para data-base (maio 12012) ficou prejudicado por não ter havido pesquisa de preços.

f) Planilhas - Impraticabilidade do conceito de determinação da DTM do insumo "brita produzida"

Para o insumo do SICR02 "brita adquirida" (1 AO0 717 OO), a ser utilizado nas obras dos anos 1 e 2, ANTT identificou 11 pedreiras localizadas ao longo da BR 163/MS (km 0,0 / km 124,8 / km 258,2 / km 290,8 / km 364,2 / km 467,7 / km 508,0 / km 550,1 / km 682,2 / km 732,1 / km 754,2), adotando uma DTM = 33,6km.

Para o insumo do SICR02 "brita produzida" (1 A01 200 01), a ser utilizado a partir do 3º ano, ANTT considerou preço unitário de R\$ 27,34 / m<sup>3</sup> (maio / 2012), com a mesma DTM de 33,6 km, o que pressupõe que a concessionária instalará cerca de 11 instalações de pedreira e britagem.

Solicitamos que seja revisto o conceito adotado pela ANTT, passando a adotar para os serviços a partir do 3º ano, o preço unitário do SICR02 referente a "brita adquirida", face as dificuldades abaixo apontadas:

- Dificuldade na mobilização de tais instalações, pois a concessionária não disporá de tal quantidade em seu parque de equipamentos;
- Alto custo de mobilização
- Dificuldade de negociação com proprietários locais, quanto a processo de arrendamento
- Grande improdutividade / ociosidade das instalações, ao longo da concessão, após a conclusão das duplicações, para as intervenções de manutenção periódica do pavimento.

**Resposta da área técnica:**

As questões formuladas não fazem parte do objeto da Audiência Pública nº 141/2013, conforme exposto no documento "Procedimentos da Audiência Pública nº 141/2013", disponibilizado previamente no sítio eletrônico da ANTT.

## Manifestações Orais

### **Campo Grande**

#### 1. **Nome:** Deputado Federal Vander Loubet

Sou Deputado Federal do Mato Grosso do Sul, Deputado Vander Loubet e tenho acompanhado todo esse processo das concessões, estive ... O único parlamentar no dia 22 de janeiro quando teve aquela primeira audiência, levantei algumas preocupações que depois nós tivemos lá na ANTT e o Diretor-Geral Doutor Jorge Bastos, não é, junto com o Stéphane, não é, recebeu todos os prefeitos, nós levamos lá em função... Até porque os prefeitos faziam 22 dias que tinham assumido, a maioria deles nós ... Abriu-se uma ... Um espaço para receber os prefeitos lá no auditório da ANTT, é ... Só não foram 4 prefeitos dos 29, não é, o restante foram representantes e deu-se um prazo para apresentação ainda de algumas preocupações nessa questão da ... Das travessias urbanas, algumas preocupações que várias prefeituras colocaram, e a gente foi porta-voz desses processos ... Desses projetos todos que entregamos a ANTT. É ... A gente acabou sendo pego um pouco de surpresa, não é, dessa decisão que aí não é da ANTT, é uma decisão de governo, reconheço isso, não é, no sentido de retirar a 262 e a 267 e ficar só a 163. Qual que é a preocupação que eu levantei, ouvi atentamente, já conhecia essa apresentação que o Stéphane fez, não é, desse resumo que eu acho que a proposta ela não... Ela praticamente não muda nada, ela só foi retirada algumas coisas que estavam ... Que eram para atender a 267 e a 262, mas o resumo de tudo isso que eu entendi é o seguinte: está na verdade na questão de que as ... Os dois outros projetos economicamente não se viabilizaram para este momento e o governo, eu acredito, acho que o governo poderia ter insistido porque na verdade como fez e foi um sucesso na questão dos aeroportos, não é, é que esses trechos, o fluxo é menor, tanto é que o preço caiu de R\$ 9.54, para R\$ 7,92, isso significa claramente que a 163 estava bancando, não é ... Subsidiando uma parte para viabilizar a 262 e a ... E a 26... A 267, não é, eu acho, eu acredito que a gente poderia ter insistido, com certeza o governo avaliou, não é, tem pressa, isso também não pode trazer prejuízo, porque eu também sou daqueles que acho que é ... Está correto no sentido de fazer primeiro uma, já que essa que se viabilizou, o

que isso dá credibilidade, isso bota esse projeto das concessões na rua, que está patinando, não é, e é preciso em função até desse cenário e dessa conjuntura toda de mobilização de rua, desses ... Dessa mobilização toda que nós tivemos, nós precisamos dar resposta, não é, e é de fato a 163 é que tem mais fluxo, ela liga os outros ... O Centro-Oeste, e principalmente o Norte ao Mato Grosso do Norte, toda a escoação dessa produção para tirar até o Porto de Paranaguá. Eu vi no relatório aqui uma preocupação da 267, vocês é ... É ... Até colocaram a ... Explicitaram isso dela ser uma rodovia de fuga, não é, ela ser uma rodovia de fuga, inclusive para sair do pedágio, saindo por Presidente Prudente para levar ... Para ir para o Paraná, para ir para o Porto de Paranaguá, eu tenho ... Acho que tem que ter essa preocupação de ... Vocês fizeram, colocaram aí, mas acho que não aprofundaram isso, isso pode acontecer, mas o que que eu acho que é importante? É ... A gente colocar o mais rápido possível isso na rua dentro desses prazos, acho que é importante para nós, para o nosso Estado, é a principal, ela vai ligar oitocentos e poucos quilômetros, mas não esquecer, eu quero aqui trazer essa preocupação e que nós temos que insistir é ... Depois eu queria propor, vou propor fazer uma reunião com os prefeitos da 262 e da 267, a gente ter do governo uma posição qual que é o cenário é ... Porque também ela não está descartada pelo que eu entendi aqui, não é ... Da 267 e da ... E da ... E da 262 é ... Numa agenda que a gente possa ... Que são duas rodovias importantes para o nosso Estado, não é, e pelos estudos de vocês elas não estão descartadas, só que ela não, na verdade não conseguiu fechar conta e correndo o risco de não ter é ... Empresas se habilitando para nesse ... Nessa estrutura ... Nesse ... Nesses preços, elas poderem participar e o governo naturalmente, com certeza foi em função disso que retirou para não ... Não ser um desastre, uma ... Assim ... É ... De não conseguir é ... Botar e conseguir com que as concessionárias assumissem esses trechos. Então, queria ser solidário, acho que é importante para nós reforçar aqui essa questão da 163, embora essa audiência, acho que ela foi assim, até pela falta de pessoas aqui, muito ... Muito em cima, não é, mas a gente está correndo contra o tempo, não é, queria me colocar à disposição, dizer que sou parceiro do governo, é importante para nós, mas deixo essas preocupações aí para que a ANTT possa ... É... Dar depois para nós uma resposta e principalmente nós vamos precisar de toda, acho que os prefeitos têm essa compreensão, da outra vez eles foram lá, foram bem recebidos, a gente deixar uma agenda, queria propor aí, para depois levar os prefeitos lá para ... Principalmente

para a 262, para fazer uma ... Da 262 e da 267, uma reunião para que a gente é ... Possa fazer eles terem a compreensão é ... Do que com essa primeira com a 163, não tenho dúvida que a gente pode é ... A ... Viabilizando ela sendo uma concessão de sucesso de e ... Tem tudo para ser, não é, a gente depois puxar logo em seguida essa questão da 262 e da 267. É... Eu achava, não é, mas eu acho que a gente está correndo contra o tempo, o governo devia ter bancado, não é ... Como fez nos aeroportos, se pegar os grandes aeroportos, todo mundo tinha interesse, mas se pegar também não só filé, teve que pegar a carne de pescoço também não é, que eram os aeroportos menores para tentar, para viabilizar essa logística essa estrutura que tanto nosso país precisa, queria deixar essa contribuição. Obrigado.

### **Resposta Presencial da ANTT:**

Obrigado ... Obrigado Deputado pela sua análise, ela é de fato pertinente. É ... Foi uma avaliação que o governo fez ... A gente tem que pensar de forma integrada, não é, a gente quer o quê ? O desenvolvimento do país, pela melhoria significativa da infraestrutura em transporte. É ... Por isso é ... Ele realmente ... Ele está correndo contra o tempo para poder viabilizar todo este projeto que foi apresentado o ano passado que vai completar 1 ano no dia 15 de agosto, não é, um aninho, então é ... Realmente é ... Muito importante poder a gente levar a ... Até o término esses projetos. A análise que ele fez, ele já fez em outras oportunidades, não é ... A gente já tinha projetos que foram retirados pelo governo, porque ele avaliou que não tinha realmente ... Viabilidade é uma palavra um pouco perigosa, não é .... Vai um pouco além de uma viabilidade, é ... O risco aqui era de não ter a concessão é ... E aí seria um prejuízo bem maior para os usuários, portanto, se optou por, ao invés de cortar o pescoço, preferiu cortar a mão, as pernas, não é, entre aspas. É... Em relação aos prazos, é ... Os prazos que a gente adotou são os prazos que é ... O governo passou para a gente, que acredito ... São totalmente possíveis de ... De realizar pela nossa experiência, é ... No que diz respeito a esse projeto como um todo a gente já é ... levou para ... Dois primeiros lotes para o Leilão que vai ocorrer em meados de setembro, é ... Os outros lotes já estão no TCU para análise e as coisas estão indo, então esse ano a gente deve ter só surpresas boas, não é. Quanto ao ... Aos trechos que foram retirados do projeto de concessão, eles ainda existem, não é, então o projeto ele tem projetos ... Programas como o PAC, por exemplo que podem talvez, eu não sei isso é atribuição do ... Do Ministério, é ... Podem ser

contempladas neste sentido, não é, no nosso âmbito da ANTT, agora nossa ... Nossa preocupação é o projeto de concessão da 163, é ... Isso foi bem claro da nossa ... Para nosso lado entre aspas, não é, depois da comunicação do Ministério. Obrigado.

### **Resposta Escrita da Área Técnica:**

Esta área técnica gostaria de salientar que a Lei nº 10.233, de 05 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 Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências*, estabelece, no inciso I do artigo 20, que

*"Art. 20 São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:*

*(...)*

*I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)*

Outrossim, o inciso VI do artigo 26 estipula que

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

*(...)*

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

Por fim, o parágrafo 2º do referido artigo descreve que

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