



TAUIL | CHEQUER
MAYER | BROWN

DIREITO PÚBLICO E INFRAESTRUTURA

Boletim N° 01

SUMÁRIO

1	Acordos entre ANP e agências reguladoras estaduais marcam avanço na harmonização regulatória do setor de gás natural	4
2	Inovação e incentivo ao diálogo: ARTESP cria novos instrumentos de participação social	6
3	O Novo Marco Legal do Transporte Público e seus impactos sobre a eletromobilidade urbana	9
4	Transporte Coletivo Urbano: desafios e perspectivas	10
5	Instrumentos regulatórios nas Concessões Rodoviárias Federais: repactuações e regime de recuperação regulatória	12
6	Decreto regulamenta processo de transição entre regimes de estatais dependentes e não dependentes	17
7	A Nova COSIP e o Financiamento de Soluções para Cidades Inteligentes	19
8	A integridade como critério nas licitações públicas: impactos do Decreto nº 12.304/2024 para concessões e PPPs	21
9	Os serviços públicos de drenagem e manejo de águas pluviais urbanas e a Norma de Referência ANA nº 12/2025	23
10	MIDR amplia segurança jurídica para financiamento do setor de irrigação	26
11	Ministério dos Transportes publica Portaria MT nº 870/2025 e institui a Política Nacional de Outorgas Ferroviárias	27

É com satisfação que apresentamos a primeira edição do Boletim de Direito Público e Infraestrutura do Tauil & Chequer Advogados associado a Mayer Brown. Este material foi desenvolvido com o propósito de oferecer aos nossos clientes, parceiros e à comunidade jurídica uma análise das principais transformações regulatórias e legislativas que vêm moldando os diversos setores de infraestrutura no Brasil.

O cenário nacional de infraestrutura atravessa um período de intensa evolução institucional. Novas políticas públicas, marcos regulatórios e instrumentos contratuais têm sido introduzidos com o objetivo de conferir maior previsibilidade, atrair investimentos e aprimorar a qualidade dos serviços públicos prestados à população. Ao mesmo tempo, desafios estruturais persistem, exigindo soluções inovadoras e uma atuação coordenada entre os diferentes níveis de governo, agências reguladoras, investidores e operadores privados.

Diante desse contexto, reunimos neste boletim contribuições de nossa equipe especializada em direito público e infraestrutura, abordando temas de relevância para setores como gás natural, transporte público coletivo, rodovias, ferrovias, saneamento básico, iluminação pública e cidades inteligentes.

Esperamos que este material contribua para a compreensão do atual momento regulatório e sirva como ferramenta prática para orientar decisões estratégicas de nossos clientes e leitores. Reafirmamos nosso compromisso com a excelência técnica e com a construção de soluções jurídicas inovadoras, sempre atentos às oportunidades e aos desafios que se apresentam no dinâmico ambiente de infraestrutura brasileiro.

Boa leitura!

Tauil & Chequer Advogados associado a Mayer Brown

1

ACORDOS ENTRE ANP E AGÊNCIAS REGULADORAS ESTADUAIS MARCAM AVANÇO NA HARMONIZAÇÃO REGULATÓRIA DO SETOR DE GÁS NATURAL

ISADORA ALCÂNTARA SILVA

A Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) celebrou quatro acordos de Cooperação Técnica com agências reguladoras estaduais, visando fortalecer a cooperação federativa, uniformizar diretrizes regulatórias e ampliar a efetividade das políticas públicas voltadas à expansão da infraestrutura, ao aumento da competitividade e à atração de investimentos no segmento de gás natural.

A expectativa institucional é de que esses acordos sirvam como instrumentos para alinhar os marcos regulatórios federais e estaduais, promovendo maior sinergia entre os diferentes níveis da administração pública na governança setorial.

Até o momento, foram firmados Acordos de Cooperação Técnica¹ com as seguintes agências reguladoras estaduais: Agenesra (RJ), Agrese (SE), Arsepam (AM) e Agems (MS). Os acordos têm como objeto o desenvolvimento de estudos sobre a regulação das atividades da indústria do gás natural nos âmbitos estadual e federal, o Programa do Novo Mercado de Gás² e a regulação do aproveitamento do biogás.

A articulação entre o Ministério de Minas e Energia, a ANP e os entes subnacionais para o aperfeiçoamento das normas aplicáveis à indústria do gás natural, incluindo a regulação do consumidor livre (art. 45), está prevista na Nova Lei do Gás³, sancionada em 8 de abril de 2021 (Lei Federal nº 14.134). A Lei disciplina atividades relacionadas ao transporte de gás natural, nos termos do art. 177 da Constituição Federal, bem como atividades de escoamento, tratamento, processamento, estocagem subterrânea, acondicionamento, liquefação, regaseificação e comercialização de gás natural.

A nova legislação promoveu uma reestruturação sistêmica do mercado de gás natural no Brasil, viabilizando, entre outras inovações, a organização da malha em sistemas de transporte de gás natural (art. 13).

Dentre os objetivos centrais do novo marco, destaca-se a abertura do mercado em condições não discriminatórias, visando ampliar a concorrência e aumentar a liquidez no setor. Para que esses resultados sejam alcançados, a harmonização entre as normas estaduais e federais é condição essencial, sobretudo para evitar a sobreposição de competências e garantir previsibilidade regulatória.

¹ Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/movimentacao-estocagem-e-comercializacao-de-gas-natural/acordos-de-cooperacao-tecnica-1/acordos-de-cooperacao-tecnica>

² Disponível em: <https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/secretarias/petroleo-gas-natural-e-biocombustiveis/novo-mercado-de-gas>

³ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14134.htm



O Novo Mercado de Gás, iniciativa do Governo Federal, busca estabelecer um ambiente concorrencial, dinâmico e eficiente para o setor de gás natural, a fim de reduzir os custos do insumo e impulsionar o desenvolvimento econômico nacional. O programa, coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, em parceria com a Casa Civil, o Ministério da Fazenda, a ANP, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), abrange todos os elos da cadeia de valor do gás natural, do escoamento da produção à distribuição, respeitando a competência dos estados quanto à regulação dos serviços locais de gás canalizado. Entre suas diretrizes, destacam-se a otimização do uso das infraestruturas existentes, o estímulo à atração de investimentos e a promoção da concorrência.

A criação de sinergias institucionais para a regulação do gás natural responde à crescente demanda por soluções modernas, que promovam o aperfeiçoamento de instrumentos regulatórios, tragam simplificação, clareza e operabilidade nas normas regulatórias, observando-se as competências de cada ente federativo.

No contexto da Nova Lei do Gás e da agenda de transição energética, a articulação entre União e estados será determinante para o amadurecimento do mercado de gás natural brasileiro. Espera-se que tais acordos se traduzam, na prática, em um ambiente regulatório mais previsível e eficiente, que estimule investimentos em infraestrutura e possibilite a redução de custos para os consumidores.



2

INOVAÇÃO E INCENTIVO AO DIÁLOGO: ARTESP CRIA NOVOS INSTRUMENTOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

GIOVANNA GARCIA

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) instituiu um conjunto de procedimentos voltados à participação social no processo regulatório da autarquia. A Portaria nº 47/2025¹, publicada em 15 de maio de 2025, prevê sete instrumentos de participação social: (i) Proposta Normativa Externa; (ii) Reuniões Técnicas; (iii) Consulta Interna; (iv) Tomada de Subsídios; (v) Consulta Pública; (vi) Reunião Participativa; e (vii) Audiência Pública.

A referida Portaria inaugura os instrumentos “Proposta Normativa Externa” e “Reuniões Técnicas”, ao mesmo tempo em que consolida e institucionaliza os procedimentos aplicáveis aos demais mecanismos de participação social utilizados pela Agência.

PROPOSTA NORMATIVA EXTERNA

A Proposta Normativa Externa é um instrumento que permite a proposição, por agentes externos, de edição ou alteração de normativos da ARTESP, a qualquer tempo e sem a prévia provocação da Agência. Preenchidos os requisitos mínimos, a proposta será admitida e analisada pela ARTESP por meio de nota técnica, no prazo máximo de 60 dias. Caso a Proposta Normativa seja aprovada, deverá ser submetida a, ao menos, um dos outros instrumentos de participação social apresentados pela Portaria.

O mecanismo foi inspirado nos Procedimentos de Manifestação de Interesse (PMIs) tradicionalmente utilizados pela Administração Pública em projetos de infraestrutura.

REUNIÃO TÉCNICA

A Reunião Técnica, por sua vez, é um instrumento de diálogo preliminar sobre atos normativos entre a ARTESP e seus colaboradores, agentes econômicos, passageiros dos serviços regulados ou demais interessados qualificados.

Devendo ser provocada e conduzida pela ARTESP, a Reunião Técnica tem como finalidade levantar e identificar aspectos fundamentais a serem considerados em normas em elaboração ou revisão interna pela Agência, tais como: riscos, problemas e desafios a serem enfrentados, soluções e os benefícios decorrentes da norma, restrições ou alternativas regulatórias, técnicas ou econômicas, e inovações ou alternativas técnicas.

O mecanismo busca antecipar discussões técnicas e promover diálogo qualificado com agentes econômicos e usuários antes da formalização de atos normativos. Foi inspirado nas sondagens de mercado realizadas no âmbito das modelagens de concessões e parcerias público-privadas.



¹ Disponível em: [http://www.artesp.sp.gov.br/Shared%20Documents/Portaria%20n%C2%BA%2047_25%20Proc.%20SEI%20n%C2%BA%20134.00015349_2025_41%20\(Procedimento%20de%20Participa%C3%A7%C3%A3o%20Social\).pdf](http://www.artesp.sp.gov.br/Shared%20Documents/Portaria%20n%C2%BA%2047_25%20Proc.%20SEI%20n%C2%BA%20134.00015349_2025_41%20(Procedimento%20de%20Participa%C3%A7%C3%A3o%20Social).pdf)



Além da inauguração dos mecanismos “Proposta Normativa Externa” e “Reunião Técnica”, a Portaria também consolida procedimentos para os demais mecanismos de participação social, usualmente empregados pelos órgãos e entidades da Administração Pública. A sistematização de um rito institucionalizado, com prazos, critérios e práticas de divulgação bem definidos, favorece o engajamento da sociedade civil e contribui para o aprimoramento da qualidade da atuação regulatória da agência.

Nesse sentido, a Portaria é vista como um importante avanço em direção a uma governança regulatória mais transparente e consensual, positivando instrumentos que favorecem a integração entre a agência reguladora, as concessionárias, os usuários e os demais agentes envolvidos. Tal medida é especialmente relevante diante do histórico de alta litigiosidade envolvendo concessionárias de rodovias no estado de São Paulo, em que disputas contratuais, requisições de reequilíbrio econômico-financeiro e contestações a penalidades impostas são frequentemente judicializadas.

Esse cenário evidencia a necessidade de aprimorar os canais institucionais de escuta e negociação como forma de prevenir conflitos e promover soluções consensuais. Desse modo, os instrumentos inaugurados e consolidados pela Portaria nº 47/2025 têm potencial de fortalecer a previsibilidade e a transparência regulatória, contribuindo para a construção de um ambiente mais estável, colaborativo e eficiente no setor de transportes do Estado de São Paulo.



3

O NOVO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO E SEUS IMPACTOS SOBRE A ELETROMOBILIDADE URBANA

NATALIE MELAMED

O Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, propõe diretrizes com o potencial para fortalecer o ambiente regulatório do setor, viabilizar novos investimentos em concessões e permissões, além de impulsionar a transição energética por meio da eletrificação da frota e da redução de emissões de poluentes no transporte de passageiros.

O transporte público coletivo enfrenta desafios estruturais e conjunturais que dificultam a realização de investimentos de longo prazo. O serviço é, em grande parte, prestado por meio de concessões ou permissões subsidiadas, com foco na operação contínua e na renovação pontual da frota, sem espaço para investimentos mais robustos em infraestrutura. Esse cenário foi agravado pelos efeitos da pandemia da COVID-19 e pelas mudanças nos hábitos da população, que resultaram em queda da demanda e aprofundaram o desequilíbrio financeiro do setor.

Ainda assim, a pauta da transição energética tem avançado e a eletrificação da frota começa a ocupar espaço nas discussões sobre o futuro do transporte coletivo, em sintonia com os compromissos da agenda ESG. No entanto, a adoção em larga escala de tecnologias limpas exige uma base legal sólida que ofereça segurança jurídica e sustentabilidade financeira aos investimentos. A substituição da frota representa uma mudança significativa na lógica econômica do setor, com aumento expressivo dos custos iniciais dos veículos e demanda por infraestrutura complementar, como sistemas de carregamento e adaptação das garagens e da rede elétrica.

O Marco Legal do Transporte Público, aprovado pelo Senado em dezembro de 2024 e atualmente em análise pela Câmara dos Deputados (Substitutivo ao PL nº 3.278/2021), busca estabelecer diretrizes e regras gerais para todos os entes federativos. O projeto trata

de temas centrais do setor e pode contribuir para viabilizar investimentos voltados à eletrificação da frota, alinhando o transporte coletivo à agenda da transição energética.

MECANISMOS DE FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS

O Marco Legal do Transporte Público propõe mecanismos que podem ampliar a financiabilidade de projetos, inclusive aqueles voltados à eletrificação da frota. Entre as medidas previstas, destaca-se a obrigatoriedade de que parte dos recursos arrecadados com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) seja destinada ao custeio de subsídios tarifários e a programas de infraestrutura urbana, sem definição de percentual mínimo para subsídios, mas com obrigação de aplicar 60% da arrecadação em áreas urbanas.

O Marco Legal do Transporte Público ainda prevê o uso de instrumentos extrafiscais para gerar receitas voltadas à mobilidade urbana. A proposta permite a criação de contribuições, taxas e contrapartidas associadas a atividades que geram impactos negativos, como o transporte individual e emissão de poluentes. Esses recursos poderão ser direcionados a fundos setoriais e aplicados em investimentos necessários à eletrificação da frota, como a instalação de pontos de recarga e a adaptação de garagens.

O projeto também autoriza o uso de áreas públicas vinculadas à infraestrutura de transporte, como terminais, estações e garagens, para a geração de receitas alternativas no âmbito dos projetos. Um exemplo de como esse mecanismo pode ser aliado aos esforços de eletrificação de frotas é a implantação de projetos de geração distribuída de energia nesses espaços, atendendo à demanda dos próprios sistemas de transporte e viabilizando a comercialização do excedente de energia.

MATRIZ DE RISCOS E EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

O Projeto de Lei também propõe a obrigatoriedade de inclusão de matriz de riscos nos contratos de concessão de transporte público coletivo. Embora esse instrumento seja comum em outros setores, ainda é pouco frequente em contratos de transporte por ônibus, considerando, em especial, que usualmente os contratos preveem poucas obrigações de investimento pelos operadores.

O texto também reconhece que a substituição da frota por nova tecnologia, por determinação do Poder Concedente, configura hipótese de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos vigentes. Essa previsão é relevante diante das novas obrigações e riscos associados à eletrificação da frota, como a responsabilidade pela adaptação da infraestrutura urbana e elétrica e as incertezas relacionadas ao desempenho e à autonomia dos veículos elétricos em operação no Brasil.

FUNDO DE ESTABILIZAÇÃO E RISCOS DE DEMANDA

A viabilidade econômico-financeira do transporte público coletivo depende da estabilidade da demanda. Para mitigar os efeitos de flutuações imprevisíveis, o Marco Legal do Transporte Público propõe a criação de fundos de estabilização, formados a partir de eventuais superávits tarifários, com o objetivo de garantir modicidade tarifária e manter a qualidade dos serviços.

O fundo funcionaria como reserva de liquidez a ser acionada para financiar melhorias nos serviços ou em situações excepcionais. Contudo, devemos ressaltar que, na prática, sua eficácia pode ser limitada,

considerando o já ressaltado histórico deficitário do setor. Isso reforça a necessidade de instrumentos mais robustos para garantir a estabilidade financeira dos contratos, como ocorre em setores como rodovias e saneamento, nos quais as receitas acessórias e as outorgas são vinculadas a finalidades específicas, com o objetivo de assegurar a sustentabilidade financeira dos projetos.

A modernização do transporte público passa pela atualização dos marcos legais e contratuais. O novo Marco Legal pode ser um instrumento estratégico para estruturar concessões com mais segurança jurídica e atratividade para investimentos, contribuindo diretamente para viabilizar a eletrificação da frota e a transição para um modelo mais eficiente e sustentável.

A experiência com o Novo Marco Legal do Saneamento Básico mostra que reformas bem estruturadas, aliadas a mecanismos de coordenação e incentivo, podem atrair investimentos e melhorar a qualidade dos serviços públicos. Para que o Marco Legal do Transporte Público tenha efeito semelhante, é essencial que suas diretrizes sejam incorporadas às legislações locais e aos contratos do setor.

A adoção dessas diretrizes pelos entes subnacionais pode ser estimulada por medidas como a vinculação do acesso a recursos federais ao cumprimento das previsões legais, o oferecimento de apoio técnico na estruturação de projetos e a priorização em programas federais de mobilidade urbana. Sem essa articulação entre norma geral, regulamentação local e instrumentos contratuais, os efeitos da reforma tendem a ser limitados.



4

TRANSPORTE COLETIVO URBANO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

THEO WHITAKER

A expansão da rede de transporte público sobre trilhos no país tem avançado de forma limitada, com investimentos e execução de projetos aquém do necessário para enfrentar a crescente crise de mobilidade urbana nas grandes cidades. É o que aponta o Balanço do Setor Metroferroviário Brasileiro de 2024¹, realizado e divulgado, em 25 de março de 2025, pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) .

De acordo com o estudo, o cronograma de obras de expansão tem sido impactado por fatores como exigências de licenciamento, judicialização, restrições orçamentárias e imprevistos geotécnicos e climáticos. Essa realidade reflete desafios recorrentes em projetos de infraestrutura no Brasil e reforça a necessidade de aprimorar o ambiente regulatório e de planejamento para viabilizar investimentos de longo prazo no setor.

Entre as iniciativas em andamento, destacam-se o Projeto de Lei nº 3.278/2021, em tramitação no Congresso Nacional, que propõe um Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano. Paralelamente, o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), conduzido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em parceria com o Ministério das Cidades, e a futura Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana têm potencial de transformar o setor ao promover maior integração entre os modais, eficiência operacional e planejamento estratégico para o transporte público nos grandes centros urbanos.

NOVO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

O Projeto de Lei nº 3.278/2021 tem como objetivo instituir o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, estabelecendo diretrizes estruturantes para a modernização e sustentabilidade do setor. A proposta trata da reestruturação do modelo de prestação dos serviços, apresentando princípios, objetivos e definições, além de dispor sobre a organização, o financiamento e os aspectos operacionais do setor de mobilidade urbana, como a contratação de operadores e o regime econômico-financeiro aplicável.

O texto também contempla a diversificação dos modelos de contratação, a criação de novos instrumentos de financiamento e subsídio, bem como a necessidade de integração entre modais que assegurem acessibilidade física e econômica. Outro ponto relevante é a adoção de padrões de qualidade para a prestação dos serviços, reforçando o compromisso com a eficiência, a transparência e a universalização do transporte público coletivo.

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana e Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana

O BNDES, em parceria com o Ministério das Cidades, está conduzindo o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana² como etapa preparatória para a elaboração da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana. O projeto tem como objetivo reduzir o déficit em sistemas de transporte público de média e alta capacidade (TPC-MAC) nas principais regiões metropolitanas do país.

¹ Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/balanco-setor-2024/>

² Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/pesquisaedados/estudos/bndes-fep/estudo-de-mobilidade-urbana>



O ENMU está estruturado em três eixos centrais: (i) consolidar um diagnóstico das necessidades de investimento em TPC-MAC nas 21 regiões metropolitanas com população conurbada superior a 1 milhão de habitantes; (ii) desenvolver uma carteira de concessões e parcerias público-privadas voltadas à ampliação e qualificação dos serviços de transporte coletivo; e (iii) fornecer insumos técnicos para coordenar esforços interfederativos na implantação de projetos estratégicos.

Com horizonte de planejamento de até trinta anos, o estudo abrange a identificação de projetos em todas as regiões do Brasil e trata de temas como integração de redes, alternativas de financiamento e mecanismos de governança compartilhada entre entes federativos. As localidades contempladas incluem as regiões metropolitanas de Belém, Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Distrito Federal, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, João Pessoa, Maceió, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, São Luís, São Paulo, Teresina e Vitória.

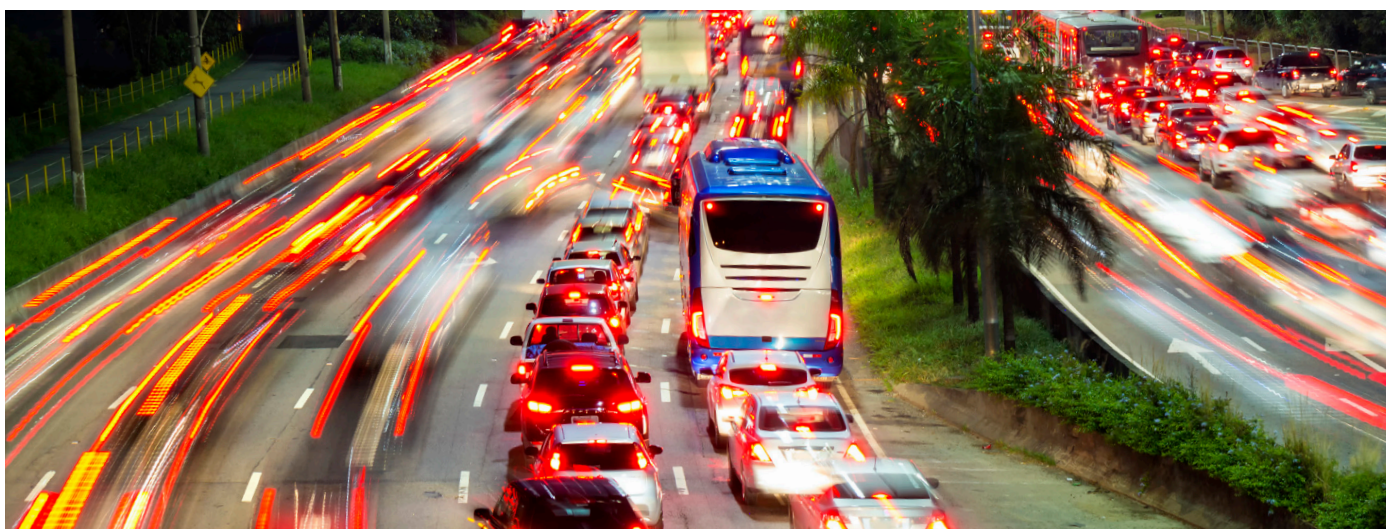
A Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, a ser desenvolvida a partir dos resultados do ENMU, busca promover maior integração entre União e regiões metropolitanas, viabilizando investimentos estruturantes no transporte coletivo. A ampliação do uso de modais de média e alta capacidade tem potencial para gerar benefícios diretos e indiretos, como redução de congestionamentos, diminuição de emissões de gases de efeito estufa, menor índice de

acidentes e ganhos de produtividade econômica, com reflexos positivos na inclusão social e na qualidade de vida urbana.

Apesar das perspectivas positivas para a modernização do setor de transporte coletivo, o Balanço da ANPTrilhos evidencia que os desafios permanecem relevantes e exigem ações coordenadas entre União, Estados e Municípios. O levantamento revela um setor que opera aquém de seu potencial, impactado pela lentidão na execução de obras, pela descontinuidade de projetos e pela fragmentação da gestão metropolitana.

A superação desses entraves depende da adoção de medidas estruturantes, como as previstas no Projeto de Lei nº 3.278/2021, que propõe um novo marco legal para o transporte público coletivo urbano, diversificando fontes de financiamento e fortalecendo a integração entre modais. Iniciativas como o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana e a futura Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana também são fundamentais para consolidar uma carteira de projetos, otimizar redes e alinhar políticas públicas em escala interfederativa.

Ao articular investimentos de longo prazo, planejamento urbano integrado e novos modelos de concessão, essas ações têm potencial para estabelecer um ambiente mais previsível e sustentável, impulsionar a expansão da rede de transporte coletivo urbano e gerar ganhos duradouros em mobilidade, competitividade econômica e qualidade de vida urbana.



5

INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS NAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS: REPACTUAÇÕES E REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA

JULIO ALTENFELDER DIAS

O setor de rodovias vive um período de mudanças regulatórias importantes com o surgimento de novos instrumentos regulatórios que vêm ocupando posição de destaque. Nota-se um cenário de iniciativas voltadas à manutenção da viabilidade dos empreendimentos rodoviários e ao surgimento de medidas destinadas a assegurar a continuidade da prestação do serviço público em condições adequadas de trafegabilidade, segurança e modicidade tarifária, diante de concessões com desempenho insatisfatório e de um panorama econômico cada dia mais desafiador.

De um lado, temos as chamadas repactuações de concessões rodoviárias federais, conduzidas em decorrência da política pública iniciada pelo Ministério dos Transportes com a edição da Portaria nº 848/2023¹. De outro, o Regime de Recuperação Regulatória (RRR), previsto na quarta norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, aprovada pela Resolução ANTT nº 6.053/2024 (RCR4)², em vigor desde 2 de janeiro de 2025.

As repactuações já contam com exemplos concretos de aplicação em concessões federais, como as da Eco 101 (BR-101/ES-BA)³, da MSVias (BR-163/MS)⁴, da Autopista Fluminense (BR-101/RJ-ES)⁵ e da Autopista Fernão Dias (BR-381/MG/SP)⁶. Já o RRR, embora

vigente desde a edição do RCR4, ainda não foi aplicado a casos concretos, sendo um mecanismo para utilização futura em situações de risco de caducidade.

A seguir, são analisadas as principais características desses mecanismos, com destaque para seus principais pontos em comum e diferenças, além de possíveis perspectivas da sua aplicação futura no setor.

REPACTUAÇÕES DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS – ASPECTOS PRINCIPAIS

As repactuações têm origem na política pública federal de readaptação e otimização de contratos, tendo sido concebidas como uma alternativa à relicitação⁷.

Trata-se de instrumento destinado a viabilizar a execução imediata de investimentos considerados prioritários, em situações de desequilíbrio ou de desempenho insatisfatório da concessionária, sem que haja necessidade de conclusão do processo de relicitação.

As repactuações têm como marco inicial a apresentação de pleito pelas concessionárias interessadas durante a vigência da Portaria nº 848/2023⁸, dando-se início ao processo de avaliação pelos órgãos competentes com base nos parâmetros e diretrizes nela estabelecidos. Ou seja, a iniciativa para a repactuação cabe à própria concessionária com dificuldades na

¹ Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-848-de-25-de-agosto-de-2023-505746177>

² Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-6.053-de-31-de-outubro-de-2024-593328784>

³ Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/reestruturacao-de-contratos-de-concessao/BR-101-ES-BA-ECO-101>

⁴ Disponível em: https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/rodovias/novos-projetos-em-rodovias/copy2_of_BR-msvia

⁵ Disponível em: <https://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/acordo-vai-permitir-retomada-das-obras-da-br-101-no-espirito-santo>

⁶ Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2025/06/repactuacao-da-fernao-dias-marca-superacao-de-gargalo-historico-e-fortalece-credibilidade-das-concessoes-no-brasil>

⁷ Art. 13, Portaria MT nº 848/2023.

⁸ De setembro de 2023 a dezembro de 2023.



realização dos investimentos previstos no cronograma do contrato de concessão que, em regra, já esteja submetida ao processo de relicitação.

O pedido deve ser instruído com estudos técnicos, econômicos e jurídicos que demonstrem a vantajosidade da solução como alternativa ao contrato vigente. Esses estudos incluem projeções de tráfego, estimativas de investimentos e custos operacionais, modelagem econômico-financeira revisada, adequações no cronograma de execução das obras e tarifas de pedágio menores para o período remanescente da concessão.⁹

Na prática, a repactuação se formaliza por meio da celebração de um termo aditivo ao contrato de concessão, aprovado no âmbito da ANTT, com supervisão do Tribunal de Contas da União. Após a submissão do pleito pela concessionária, o processo é encaminhado pela ANTT à Secex-Consenso, unidade do TCU responsável por conduzir a interlocução entre os órgãos públicos e a concessionária para construir uma solução consensual. A Secex-Consenso analisa a admissibilidade do pedido e coordena o procedimento de negociação entre as partes, visando alcançar uma

proposta de termo aditivo que atenda ao interesse público, observadas as premissas da política pública e a situação real da concessão.

Trata-se de um instrumento regulatório ainda em mutação, que vem sendo aperfeiçoado à medida que novos processos avançam. As experiências recentes têm apontado a necessidade de ajustes pontuais no modelo, sobretudo em relação às regras do processo competitivo que antecede a celebração do termo aditivo.

REGIME DE RECUPERAÇÃO REGULATÓRIA (RRR) - PRINCIPAIS ASPECTOS

O Regime de Recuperação Regulatória, por sua vez, foi instituído com a edição do RCR4 pela ANTT, em um contexto de busca por uniformização e modernização do arcabouço regulatório da Agência. Em linhas gerais, o instituto foi concebido como uma última oportunidade para que a concessionária com desempenho insatisfatório promova medidas necessárias à recuperação da concessão antes da instauração do processo de caducidade.¹⁰



⁹ “Art. 2º Deverão ser apresentados estudos para a demonstração da vantajosidade de celebração de termo aditivo de readequação e otimização do contrato de concessão.

Art. 3º Os estudos de que trata o art. 2º deverão abranger as seguintes premissas: I - atualização e modernização contratual à política pública vigente; II - renúncia de todos os processos judiciais, administrativos e arbitrais existentes; III- início imediato de execução de obras, preferencialmente, de ampliação de capacidade e segurança viária; IV - antecipação do cronograma de execução de obras; V - previsão de ciclo de execução de obras de manutenção e restauração de pavimento e sinalização em todo trecho, de forma a reestabelecer as condições mínimas de segurança e trafegabilidade no primeiro ano do termo aditivo; VI - previsão de ciclo de execução de sinalização e restauração de pavimento, de natureza estrutural, em até três anos, nos trechos que apresentem parâmetros inferiores ao estabelecido; VII - tarifa de pedágio menor que as previstas nos estudos em andamento ou da média dos estudos em andamento já levados à audiência pública; VIII - previsão do mecanismo de reclassificação tarifária vinculada à execução de obras; XIX - previsão de prorrogação contratual de, no máximo, quinze anos; X - garantia de execução das obras; XI - acompanhamento e fiscalização diferenciados, por meio do cronograma de execução de obras e parâmetros de desempenho; e XII - regras objetivas para eventual descumprimento.”

¹⁰ Art. 117 e 118, RCR4.

O RRR não constitui um direito da concessionária, sendo aplicado por decisão discricionária da ANTT¹¹. É um mecanismo excepcional e transitório, que visa reprogramar obrigações contratuais e implementar medidas específicas para viabilizar a recuperação da concessão, sem que se recorra ao processo de extinção antecipada do contrato de concessão. Ao ingressar no regime, a concessionária reconhece o descumprimento do contrato de concessão e concorda com a extinção por caducidade em caso de descumprimento do plano de recuperação acordado com a Agência, permanecendo responsável pelo cumprimento de metas e obrigações em regime transitório.

As readequações e medidas aplicadas são definidas após avaliação detalhada da situação da concessão, incluindo análise de desempenho, situação financeira e cumprimento das obrigações contratuais, bem como uma análise técnica e jurídica que demonstre a viabilidade da recuperação da concessão no prazo estabelecido¹². O procedimento ocorre no âmbito do próprio contrato de concessão e é operacionalizado diretamente pela ANTT. A condução do RRR não envolve outras esferas regulatórias nem leva obrigatoriamente à celebração de termo aditivo.

Trata-se de um instrumento recentemente introduzido no marco regulatório das concessões rodoviárias federais e que, até o momento, ainda não foi aplicado a casos concretos. Sua utilização dependerá de situações futuras em que a ANTT, diante de concessões com risco de caducidade, avalie a viabilidade da recuperação contratual por meio do regime transitório.

ANÁLISE COMPARATIVA DOS INSTRUMENTOS

PRINCIPAIS PONTOS EM COMUM

Embora distintos quanto à origem normativa e forma de operacionalização, as repactuações e o RRR compartilham um mesmo pano de fundo: a preocupação com a continuidade da prestação dos serviços

públicos, diante de concessões em situação crítica e de um cenário econômico desfavorável. Ambos os mecanismos foram concebidos para conferir “fôlego” à concessionária e evitar a extinção prematura do contrato, mediante a adoção de medidas transitórias e sob fiscalização intensificada da ANTT.

É possível caracterizá-los como mecanismos excepcionais de intervenção na vida normal do contrato, para tratar de situações de risco e buscar recompor a viabilidade econômica e operacional da concessão. Essa convergência se revela, por exemplo, nas hipóteses que permitem a suspensão ou readequação de obrigações contratuais, ajustes tarifários, suspensão da aplicação de penalidades¹³ e, no caso das repactuações, renúncia a litígios judiciais, administrativos e arbitrais como condição para formalização do acordo final¹⁴.

A fiscalização pela ANTT é igualmente reforçada em ambos os casos. No regime de repactuações, o período de transição conta com cronogramas vinculativos e metas de desempenho auditadas trimestralmente¹⁵, inclusive por verificadores independentes contratados para acompanhar a execução física das obras, a qualidade dos serviços e as receitas tarifárias. As regras são claras ao prever que o descumprimento reiterado do cronograma, por dois períodos trimestrais, pode levar à extinção imediata do termo aditivo e à instauração do processo de caducidade, dispensando inclusive o prazo de cura previsto na Lei nº 8.987/1995¹⁶.

No caso do RRR, o RCR4 impõe à concessionária a obrigação de apresentação periódica de relatórios trimestrais de progresso¹⁷, assim como a obrigação de notificar imediatamente qualquer evento relevante que possa afetar a execução do plano de recuperação¹⁸, sob pena de extinção antecipada do regime e de abertura do processo de caducidade em caso de descumprimento.

¹¹ Art. 117, § 1º, RCR4.

¹² Art. 118, §1º, RCR4.

¹³ Art. 118, §1º, RCR4. Art. 120, §2º, RCR4; e Art. 7º II, Portaria MT nº 848/2023.

¹⁴ Art. 3º, III, Portaria MT nº 848/2023.

¹⁵ Art. 5º, III, Portaria MT nº 848/2023.

¹⁶ Art. 6º, Portaria MT nº 848/2023.

¹⁷ Art. 120, §4º, RCR4.

¹⁸ Art. 123, §1º, RCR4.

Ainda que ambos os instrumentos tenham sido concedidos como uma alternativa para a concessionária recuperar a viabilidade da concessão, há a previsão de consequências graves e medidas incisivas em caso de inadimplementos, exigindo daquela uma postura diligente e efetiva no cumprimento dos compromissos assumidos.

PRINCIPAIS DIFERENÇAS

Apesar dos pontos convergentes, as diferenças entre os instrumentos são significativas e refletem sua natureza e objetivos específicos. As repactuações têm como ponto central a formalização de um novo ajuste contratual, por meio da celebração de um termo aditivo aprovado pelos órgãos de controle. Esse termo aditivo é precedido pelo chamado Processo Competitivo Simplificado, no qual outros *players* do setor têm a oportunidade de apresentar propostas para aquisição da integralidade da participação societária da atual controladora da concessionária e, assim, assumir a concessão. A atual controladora pode participar do processo competitivo e manter a posição contratual, desde que atenda às novas condições negociadas por meio do processo competitivo.

Essa lógica torna a repactuação uma alternativa à relicitação, permitindo que a concessão continue com um novo plano de investimentos e parâmetros atualizados, incluindo a possibilidade de prorrogação do contrato original por até quinze anos. Na prática, as repactuações têm dado origem a “novas concessões” para o mesmo ativo, com a substituição das obrigações do modelo anterior por um ajustado a novas condições, que conta com período inicial de transição para atendimento às demandas prioritárias.

O RRR, por sua vez, é implementado no âmbito do próprio contrato em vigor, com as mesmas partes, sem necessidade de um processo competitivo e abertura ao mercado. O instrumento é uma medida de gestão contratual excepcional, de iniciativa e decisão discricionárias da ANTT — ao contrário da repactuação, iniciada com a apresentação do pleito das concessionárias interessadas — que oferece à concessionária a última oportunidade para corrigir as irregularidades e restabelecer a conformidade contratual antes da caducidade. Durante o regime, a concessionária deve executar o plano de recuperação acordado que pode prever, por exemplo, reprogramação de obras vencidas ou vincendas, ajustes temporários de tarifas, suspensão temporária de penalidades e parâmetros de desempenho, sem remodelação completa do equilíbrio econômico-financeiro do contrato¹⁹. Caso a concessionária cumpra as metas dentro do prazo — dois anos, prorrogáveis por mais um, conforme a Resolução nº 6.053/2024 —, a concessão retorna ao regime ordinário. Em caso de insucesso, a ANTT instaura imediatamente o processo de caducidade.

Outra diferença relevante diz respeito à relação de cada mecanismo com a relicitação. As repactuações exigem que a concessionária, ao aderir ao acordo e assinar o termo aditivo, renuncie expressamente ao direito de requerer a relicitação, com vistas a conferir estabilidade ao novo arranjo contratual²⁰. Já no RRR, a norma expressamente dispõe que a instauração do regime não impede o processamento posterior de um pedido de relicitação, desde que a concessão não esteja já qualificada para relicitação no momento da adesão ao regime²¹.

¹⁹ Art. 120, §2º, RCR4.

²⁰ Art. 7º, I, g, Portaria MT nº 848/2023.

²¹ Art. 127, RCR4.



As diferenças também se estendem aos prazos aplicáveis: enquanto as repactuações preveem um período de transição mínimo de três anos para implementação das melhorias e consolidação dos investimentos, o RRR tem duração prevista de dois anos, prorrogável por mais um, com caráter mais imediato e corretivo, destinado a evitar a extinção antecipada do contrato sem modificar suas bases centrais.

Em síntese, as repactuações se apresentam mais complexas e demandam a atuação conjunta dos órgãos com ingerência sob a concessão, funcionando como uma solução consensual negociada e antecedida de processo competitivo. O RRR se apresenta como uma ferramenta regulatória interna da ANTT, de aplicação voltada a evitar a caducidade mediante ajustes pontuais e transitórios no arranjo original da concessão.

Cada instrumento ocupa, assim, um espaço específico no conjunto de mecanismos em evolução para gerenciar concessões rodoviárias em crise.

POSSÍVEIS PERSPECTIVAS PARA OS INSTRUMENTOS

As repactuações, embora ainda em fase de evolução e sob aprimoramentos, decorrem de instrumento de

aplicação restrita às concessionárias que apresentaram pleito no período de vigência da Portaria nº 848/2023. Trata-se de um instrumento limitado a um grupo específico de contratos que, até o momento, não apresenta perspectiva de adoção para concessões futuras.

O RRR, por sua vez, foi introduzido pelo RCR4 e denota ter sido concebido para gradual incorporação à regulação das concessões rodoviárias federais. Ainda que não tenha sido aplicado até o momento, poderá ser adotado em situações futuras a critério da ANTT quando identificada a possibilidade de recuperação contratual antes da decretação da caducidade.

Nesse contexto, uma possível tendência é que o RRR possa assumir o espaço transitório atualmente ocupado pelas repactuações, funcionando como a alternativa definitiva e excepcional à extinção antecipada de concessões rodoviárias federais. Sua operacionalização no âmbito do contrato e da ANTT, sem necessidade de um processo competitivo ou participação de múltiplas entidades externas, poderá oferecer uma solução mais direta para readequação das concessões com desempenho insatisfatório.



6

DECRETO REGULAMENTA PROCESSO DE TRANSIÇÃO ENTRE REGIMES DE ESTATAIS DEPENDENTES E NÃO DEPENDENTES

JULIO CÉSAR MOREIRA BARBOZA E ISADORA ALCÂNTARA SILVA

Nos termos da Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), são consideradas empresas estatais dependentes aquelas que recebem recursos do ente controlador para pagamento de despesas com pessoal, custeio em geral ou despesas de capital, excluídos os aportes decorrentes de aumento de participação acionária. Como consequência, tais empresas passam a integrar o Orçamento Fiscal e da Seguridade Social (OFSS), o que faz com que suas despesas estejam sujeitas às limitações e autorizações do processo orçamentário anual, bem como às regras de execução e controle fiscal aplicáveis à Administração Pública, o que limita sua autonomia financeira e capacidade de investimento.

Nesse contexto, o Decreto nº 12.500/2025, posteriormente alterado pelo Decreto nº 12.774/2025, instituiu um novo regime para que empresas estatais federais transicionem entre as categorias de dependentes e não dependentes, com o objetivo de estimular a autonomia econômico-financeira dessas entidades e reduzir a necessidade de repasses recorrentes da União.

O processo de transição passa a ter como elemento central o Índice de Sustentabilidade Financeira (ISF), concebido como métrica para avaliar a capacidade da empresa de se manter com receitas próprias, sem aportes regulares do Tesouro Nacional. O ISF é calculado com base na relação entre receitas próprias ordinárias e despesas operacionais, passando a orientar tanto o acompanhamento do desempenho das estatais federais quanto as decisões relativas a sua classificação fiscal.

As empresas estatais dependentes que apresentem ISF igual ou superior a 0,4 poderão propor um Plano de Sustentabilidade Econômica e Financeira voltado à transição para a condição de não dependente (art. 3º). O plano deve conter, entre outros elementos, diagnóstico econômico-financeiro, planejamento de ações para o equilíbrio financeiro, sistemática de acompanhamento e controle e prazo de vigência de até cinco anos, admitida prorrogação (art. 4º).



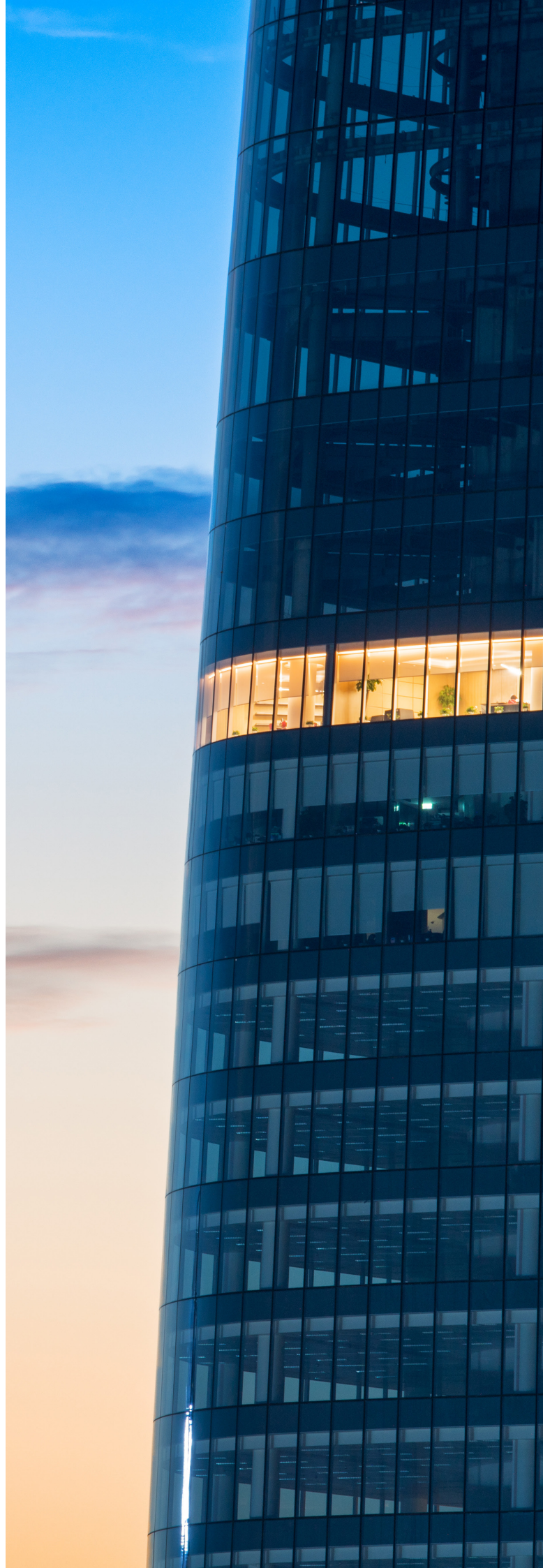
A implementação do Plano de Sustentabilidade Econômica e Financeira deve ocorrer por meio da celebração de contrato de gestão, a ser aprovado pelo conselho de administração da empresa. Esse contrato deverá conter, entre outros aspectos, metas de desempenho, estratégias para obtenção de receitas próprias, cronograma de desembolsos, obrigações das partes e mecanismos de acompanhamento e controle (art. 5º).

Ao término do contrato de gestão, ato conjunto dos Ministérios da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, do Planejamento e Orçamento e da Fazenda definirá a classificação da empresa como dependente ou não dependente, com base no ISF apurado. As empresas que atingirem ISF superior a 1,05 serão classificadas como não dependentes (art. 13).

No que se refere às empresas estatais federais não dependentes, o decreto estabelece ainda que aquelas que receberem aportes destinados ao aumento da participação acionária do ente controlador deverão informar ao Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos a utilização, no exercício social anterior, dos recursos financeiros recebidos (art. 17). Caso esses recursos sejam utilizados para o pagamento de despesas com pessoal, custeio em geral ou investimentos de capital, a empresa poderá apresentar plano de reequilíbrio econômico-financeiro, com prazo de até dois anos, visando preservar sua condição de não dependência (art. 18).

Por fim, com as alterações introduzidas pelo Decreto nº 12.774/2025, ampliou-se o escopo desse mecanismo, passando a ser admitida a apresentação de plano de reequilíbrio econômico-financeiro também pelas empresas que identifiquem a necessidade de aporte do Tesouro Nacional para pagamento de despesas correntes no exercício em curso ou em qualquer dos três exercícios subsequentes, reforçando o caráter preventivo do regime (art. 18-A).

Em conjunto, as regras introduzidas pelo Decreto nº 12.500/2025 e pelo Decreto nº 12.774/2025 indicam um esforço do Poder Executivo de estruturar, de forma sistemática e prospectiva, o tratamento da sustentabilidade financeira das empresas estatais federais, tanto na transição para a condição de não dependência quanto na preservação dessa classificação ao longo do tempo.



7

A NOVA COSIP E O FINANCIAMENTO DE SOLUÇÕES PARA CIDADES INTELIGENTES

PEDRO KOGUT GUREVICH

A Emenda Constitucional nº 132/2023, que instituiu a Reforma Tributária, promoveu relevantes alterações no artigo 149-A da Constituição Federal, ampliando o escopo da Contribuição para o Custeio do Serviço de Iluminação Pública (COSIP). Antes restrita ao custeio dos serviços de iluminação pública, a COSIP passa a abranger, além da manutenção, a expansão e a melhoria dos sistemas de iluminação pública e a implantação de sistemas de monitoramento voltados à segurança e à preservação de logradouros públicos.

O Supremo Tribunal Federal (STF) já havia reconhecido a possibilidade de utilização da COSIP para custeio de projetos de modernização e expansão dos sistemas de iluminação. Assim, a principal novidade é a previsão constitucional de uso da COSIP no custeio de sistemas de monitoramento destinados à segurança e à preservação dos espaços públicos, abrindo novas possibilidades para investimentos em projetos de cidades inteligentes.

Na prática, a nova redação constitucional autoriza os municípios e o Distrito Federal a utilizarem os recursos arrecadados por meio da COSIP em iniciativas que extrapolem o setor de iluminação, como projetos de modernização tecnológica em praças, vias e outros logradouros públicos.

Em complemento a essa alteração constitucional, foi publicada a Nota Técnica Conjunta nº 001/2025¹, elaborada pela Secretaria de Política de Parcerias em Infraestrutura (SEPPI) em colaboração com o Ministério das Cidades, que oferece diretrizes aos agentes estruturadores federais e subnacionais na modelagem de projetos de concessão ou parcerias público-privadas para implementação de soluções de cidades inteligentes. De acordo com o documento, a elaboração da Estratégia Municipal para a Transformação Digital Urbana (EMTDU) constitui etapa fundamental para a efetividade das iniciativas e para a habilitação do acesso a instrumentos de fomento pelos municípios.

As soluções tecnológicas que devem orientar a formulação das EMTDU são: (i) Sistema de mobilidade urbana; (ii) Sistemas de iluminação pública; (iii) Sistemas de informações ambientais sobre poluentes e balneabilidade; (iv) Sistemas de monitoramento e difusão de parâmetros e informações que contribuam para a previsão de desastres naturais; (v) Sistemas de monitoramento de edificações, vias e logradouros públicos; (vi) Sistemas de reconhecimento facial e veicular; (vii) Sistemas de geolocalização de equipamentos públicos, para acompanhar a ocupação do solo



¹ Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/noticia-mcid-n-1328/SEI_6591641_Nota_Tecnica_Manual_001_2025_SEPPI_CC_PR_SNDUM_MCID_.pdf



e as mudanças nas áreas urbanas; (viii) Sistemas de redes de acesso público à internet, integrado à requalificação das áreas; (ix) Sistemas de controle integrado e infraestrutura de comunicação; e (x) Outros serviços, infraestruturas e equipamentos públicos que possam ser integrados por meio de tecnologias da informação e comunicação.

A Nota Técnica também recomenda a modelagem de projetos que incluam a remuneração do concessionário por meio de receitas acessórias, como monetização de dados anonimizados, exploração publicitária, compartilhamento de infraestrutura e prestação de serviços a terceiros em concessões de cidades inteligentes. O contrato de concessão deve conter regras claras de partilha dessas receitas e de alocação de riscos associados. Essa diretriz visa reduzir a dependência fiscal e aumentar a sustentabilidade econômica da concessão.

Na esfera legislativa, há o Projeto de Lei Complementar nº 108/2024 (PLC 108/24), já aprovado na Câmara dos Deputados, que busca regulamentar o tema no âmbito do Código Tributário Nacional. O texto do projeto busca delimitar o alcance das expressões *"custeio, expansão e melhoria do serviço público de iluminação pública"* e *"custeio, expansão e melhoria de sistemas de monitoramento para segurança e preservação de logradouros públicos"*. Segundo a redação atual, esse último conceito abrange projetos, sistemas, meios de transmissão de informação, infraestrutura e equipamentos destinados ao monitoramento para administração, controle, segurança, preservação e

prevenção de desastres em vias e equipamentos públicos urbanos. O projeto também contempla os ativos necessários ao funcionamento de centros integrados de operação e controle, bem como à integração de sistemas de gestão de monitoramento pela Administração Pública.

No entanto, a definição efetiva do regime jurídico da nova COSIP dependerá da aprovação final do PLC 108/24 e da edição das regulamentações municipais, por se tratar de tributo de competência municipal.

A ampliação do escopo da COSIP para permitir o financiamento de sistemas de monitoramento voltados à segurança e à preservação de logradouros públicos representa um avanço relevante ao criar possibilidades para a modernização tecnológica e integração de soluções de cidades inteligentes. A medida tem potencial de ampliar a eficiência na gestão dos serviços urbanos e fortalecer políticas públicas voltadas à qualidade de vida e à segurança nos centros urbanos.

No entanto, é essencial que a regulamentação assegure mecanismos que preservem a vinculação entre a receita arrecadada com a COSIP e os contratos de iluminação pública já celebrados, de forma a garantir a solidez das garantias de pagamento das contraprestações públicas. A proteção dessa base contratual é condição necessária para que a expansão do uso da COSIP ocorra sem comprometer a segurança jurídica e o financiamento dos serviços atualmente prestados.



8

A INTEGRIDADE COMO CRITÉRIO NAS LICITAÇÕES PÚBLICAS: IMPACTOS DO DECRETO Nº 12.304/2024 PARA CONCESSÕES E PPPS

JULIANA DEGUIRMENDJIAN E MICHEL SANCOVSKI

A nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/2021) elevou o status da integridade: de política interna das empresas para **exigência regulatória**, com efeitos concretos sobre seleção de proponentes em licitações e execução contratual. Ao prever expressamente os programas de compliance em três momentos distintos, a Lei consolidou o protagonismo da integridade. São eles:

- **Como obrigação contratual em contratações de grande vulto:** nos termos do art. 25, §4º, o edital deve prever a obrigatoriedade de implantação de programa de integridade pelo licitante vencedor, no prazo de seis meses após a celebração do contrato;
- **Como critério de desempate entre propostas nas licitações:** o art. 60, IV, estabelece que será favorecido o licitante que demonstre desenvolvimento de programa de integridade, conforme orientações dos órgãos de controle; e
- **Como fator atenuante na aplicação de sanções:** conforme o art. 156, §1º, V, a existência ou o aperfeiçoamento de programa de integridade será considerado na dosimetria das penalidades administrativas.

O DECRETO Nº 12.304/2024 E A PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO DA CGU

Publicado em dezembro de 2024, o Decreto nº 12.304 regulamenta os dispositivos da nova Lei de Licitações que, relacionados à integridade, estabelecem **parâmetros objetivos para a estruturação, comprovação e avaliação de programas de integridade**. Ele se aplica:

- a contratações de **grande vulto** (valor superior a R\$ 200 milhões);
- a processos de **desempate licitatório**; e
- a **pedidos de reabilitação** de licitantes ou contratados sancionados.

O Decreto traz um conceito robusto de programa de integridade (art. 2º), que vai além da prevenção à corrupção: ele abrange também o respeito aos direitos humanos e à sustentabilidade socioambiental. O art. 3º elenca **17 parâmetros de avaliação**, entre os quais destacam-se: atuação da alta direção, *due diligence* de terceiros, canal de denúncias, controles internos e mecanismos específicos voltados à execução de contratos administrativos.

O Decreto aplica-se à administração pública federal direta, autárquica e fundacional, **mas também alcança**



contratações feitas por estados e municípios com recursos oriundos de transferências voluntárias da União (art. 1º, parágrafo único). Assim, seus efeitos se estendem a uma gama relevante de projetos descentralizados com financiamento federal, como concessões de iluminação pública, resíduos sólidos, habitação e infraestrutura social.

O art. 22 deixa claro que suas disposições incidem integralmente sobre concessões comuns (Lei nº 8.987/1995), PPPs (Lei nº 11.079/2004) e outras licitações subsidiariamente regidas pela nova Lei, salvo previsão específica em contrário.

Ainda que a metodologia técnica de avaliação esteja em fase de regulamentação (a minuta de portaria da CGU foi submetida à consulta pública), o Decreto já cria fundamentos normativos suficientes para a exigibilidade concreta dos programas de integridade e confere à Controladoria-Geral da União um papel central tanto na avaliação preventiva quanto na responsabilização administrativa das empresas.

O QUE EMPRESAS QUE PARTICIPAM DE LICITAÇÕES DE CONCESSÃO E PPP DEVEM FAZER?

Empresas interessadas em participar de projetos de concessão e PPP devem se preparar desde já para cumprir com os requisitos do Decreto e da legislação aplicável. Algumas medidas essenciais incluem:

- **Estruturar o programa de integridade com foco no contrato:** o decreto exige que o programa seja aderente ao risco e à complexidade da contratação pública específica. Isso significa alinhar as políticas de compliance à realidade do setor, ao objeto contratado e ao modelo de negócio da concessão ou PPP.
- **Documentar e evidenciar a efetividade do programa:** não basta a existência formal de um código de ética. A comprovação envolve registros, treinamentos, investigações internas e mecanismos de governança que demonstrem a aplicação prática do programa.

- **Alinhar o programa entre integrantes de consórcios e Sociedades de Propósito Específico (SPEs):** conforme o art. 5º, §2º do decreto, **todas as empresas consorciadas devem comprovar, individualmente, o programa de integridade.** Isso exige coordenação prévia e definição contratual de responsabilidades e padrões mínimos de compliance.
- **Integrar o compliance à modelagem regulatória do projeto:** para que a integridade seja um pilar da estruturação do projeto, é fundamental que as obrigações decorrentes do decreto estejam refletidas nos editais, contratos administrativos, acordos de consórcio e documentos das SPEs.
- **Monitorar a regulamentação secundária:** a minuta de portaria da CGU que define os critérios técnicos de avaliação (pontuação, formulário eletrônico, áreas temáticas) ainda está sob análise. As empresas devem acompanhar sua evolução e, conforme o caso, aperfeiçoar suas práticas internas de modo a refletir a regulamentação.
- **Gerenciar os riscos regulatórios e reputacionais:** a omissão ou descumprimento de obrigações de integridade — como deixar de entregar documentos, dificultar auditorias ou apresentar declaração falsa — poderá **gerar sanções administrativas** severas (advertência, multa de até 5% do valor do contrato, impedimento ou inidoneidade). Esses riscos devem ser tratados nos planos de conformidade e incorporados às matrizes de risco regulatório.

O Decreto nº 12.304/2024 representa um passo importante na consolidação de uma agenda de integridade mais estruturada e fiscalizável no âmbito das contratações públicas. Para empresas que atuam em concessões e PPPs, ele inaugura um novo **patamar de exigência em compliance**, que transcende a mera formalidade documental e exige **maturidade institucional, governança preventiva e evidência concreta de boas práticas.**

9

OS SERVIÇOS PÚBLICOS DE DRENAGEM E MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS URBANAS E A NORMA DE REFERÊNCIA ANA Nº 12/2025

TAMARA CUKIERT

O Novo Marco Legal do Saneamento Básico (Lei nº 14.026/2020) atribuiu à Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) a competência para instituir normas de referência para a regulação dos serviços de saneamento básico. A atribuição se insere na competência da União para “instituir diretrizes” para o saneamento básico, conforme art. 21, XX, da Constituição Federal de 1988 – competência esta que não se confunde com a competência dos titulares dos serviços para planejar, organizar, prestar e regular os serviços públicos de saneamento básico.

As normas de referência buscam estabelecer diretrizes regulatórias de alcance nacional aplicáveis aos serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário, manejo de resíduos sólidos e drenagem e manejo de águas pluviais urbanas. O objetivo é promover a harmonização da regulação do saneamento no país, reduzindo assimetrias regionais e garantindo maior previsibilidade, padronização técnica e segurança jurídica aos titulares, às entidades reguladoras infranacionais e, principalmente, aos prestadores de serviços.

Ademais, o cumprimento das normas de referência pelas agências reguladoras nacionais é condição para o acesso a recursos federais e à obtenção de financiamentos com instituições financeiras federais, nos termos do art. 50 da Lei Nacional de Saneamento Básico (Lei nº 11.445/2007), com redação pelo Novo Marco Legal do Saneamento.

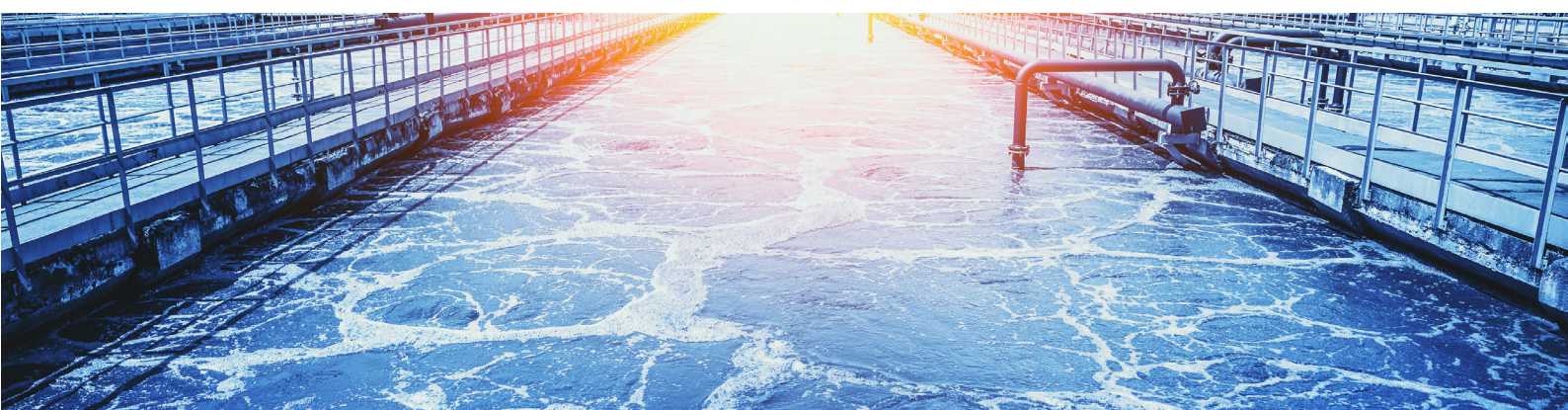
Ao longo dos últimos anos, a ANA editou normas de referência sobre os serviços públicos de abastecimento

de água, esgotamento sanitário, limpeza pública e manejo de resíduos sólidos urbanos. Contudo, foi apenas em março de 2025 que a ANA editou a primeira norma de referência sobre drenagem urbana – a Norma de Referência nº 12/2025, aprovada pela Resolução ANA nº 245/2025, de 17 de março de 2025.

Entre os componentes do saneamento básico, o serviço de drenagem e manejo de águas pluviais urbanas (DMAPU) é o que historicamente recebeu menor atenção. Por muito tempo, a drenagem foi tratada de forma pontual, apenas como execução de obras de canalização e escoamento das águas pluviais, sem integração com o planejamento urbano, ambiental e com os demais serviços de saneamento.

Entretanto, os impactos crescentes da urbanização desordenada, da impermeabilização do solo e das mudanças climáticas evidenciaram a urgência de fortalecer institucionalmente esses serviços. Enxurradas, alagamentos e inundações urbanas não são apenas problemas de infraestrutura, mas de segurança hídrica e climática, com reflexos diretos sobre a saúde pública e o meio ambiente.

É nesse contexto que a Norma de Referência nº 12/2025 (NR 12) surge para estabelecer diretrizes técnicas e institucionais para a estruturação dos serviços públicos de drenagem e manejo de águas pluviais urbanas, com o objetivo de garantir uniformidade conceitual, boas práticas regulatórias e sustentabilidade operacional.



A NR 12 define o serviço público de DMAPU como aquele constituído pelas atividades, instalações operacionais e infraestruturas (verdes, azuis e cinzas) voltadas à coleta, transporte, amortecimento¹, tratamento² e disposição final das águas pluviais.

Segundo a norma, a infraestrutura cinza é composta pelas instalações operacionais tradicionais de drenagem urbana – como sarjetas, bocas de lobo, galerias de águas pluviais e “piscinões” – cuja função é escoar as águas pluviais. Já as infraestruturas verde e azul correspondem a soluções baseadas na natureza, voltadas a atuar sobre a origem dos problemas. A infraestrutura verde inclui jardins de chuva, valas vegetadas, áreas verdes multifuncionais e parques lineares, cuja função é reter, infiltrar e tratar a água localmente, reduzindo o escoamento superficial. A infraestrutura azul, por sua vez, tem por finalidade armazenar, regular e devolver a água com qualidade e segurança, abrangendo lagos, lagoas, reservatórios de detenção ou retenção, áreas úmidas construídas e espelhos d’água urbanos.

As atividades que integram os serviços públicos de DMAPU incluem o planejamento, articulação com outros instrumentos e políticas, elaboração de projetos e execução de obras, operação, manutenção, gestão e administração.

No âmbito do planejamento dos serviços, destaca-se a obrigação do titular destes serviços de elaborar e manter atualizado o Plano Diretor de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas, o qual deve incluir a definição de vazões ou volumes de restrição compatíveis com as condições de pré-desenvolvimento das bacias de drenagem. Essas vazões ou volumes representam o limite máximo que áreas urbanizadas podem escoar para o sistema público de drenagem, sendo as “condições de pré-desenvolvimento” o estado hidrológico original da bacia, antes da urbanização e impermeabilização do solo³.

As atividades de operação dos sistemas de DMAPU, compreendem: (i) o gerenciamento e controle do funcionamento das infraestruturas e instalações operacionais de DMAPU, incluindo dispositivos de coleta, transporte, amortecimento, tratamento e disposição final das águas pluviais; (ii) o monitoramento contínuo das condições operacionais dos sistemas; e (iii) a identificação das contribuições irregulares de esgoto nos sistemas de DMAPU e comunicação à agência reguladora infranacional e ao prestador de serviços de esgotamento sanitário, para que sejam adotadas as medidas corretivas necessárias.

As atividades de manutenção englobam: (i) a manutenção preventiva e corretiva das infraestruturas e instalações operacionais; (ii) reposição e reparo de dispositivos e acessórios; (iii) inspeção, limpeza e desobstrução periódica dos dispositivos de drenagem; (iv) coleta e remoção de resíduos sólidos acumulados em dispositivos de amortecimento, canais e cursos d’água urbanos; (v) desassoreamento de lagos, dispositivos de amortecimento, canais e cursos d’água urbanos quando necessário; e (vi) monitoramento e recuperação de estruturas.

A NR 12 também define claramente as responsabilidades institucionais dos atores envolvidos nos serviços, competindo à agência reguladora infranacional, entre outras funções, a edição de normas técnicas e a aprovação e monitoramento do cumprimento do plano de operação e manutenção do prestador de serviços de DMAPU.

Dentre os temas a serem endereçados por normas da agência reguladora infranacional, ressalta-se a previsão de instrumentos de cobrança pela prestação dos serviços, preferencialmente por meio de tarifa. A criação de instrumento de cobrança específico para o custeio dos serviços públicos de DMAPU é essencial para sustentabilidade econômico-financeira do serviço – em linha com o esforço recente que institui tarifa

¹ Segundo o art. 16 da NR 12, a infraestrutura e as instalações operacionais de amortecimento de DMAPU têm por objetivo atenuar as vazões, os volumes e as cargas de poluição difusa, e devem promover o armazenamento da água, por meio de dispositivos de retenção ou detenção, ou a sua infiltração.

² Segundo o art. 17 da NR 12, o tratamento de águas pluviais deve basear-se na decantação dos poluentes ou infiltração das águas pluviais, para reduzir as cargas de poluição difusa.

³ A NR 12 utiliza, ainda, o conceito de “escoamento superficial excedente”, que equivale à diferença entre o volume de água da chuva efetiva, que escoar superficialmente em uma bacia urbanizada, e o volume da sua condição de pré-desenvolvimento.

para custeio dos serviços públicos de manejo de resíduos sólidos urbanos, conforme a Norma de Referência nº 1/2021 da ANA, e colocado em prática em concessões regionalizadas dos serviços, como é exemplo a concessão para a prestação dos serviços públicos de manejo de resíduos sólidos urbanos do Consórcio de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos do Cariri (COMARES-Cariri).

O titular dos serviços, por sua vez, deve delegar a regulação à agência reguladora infranacional, preferencialmente a mesma que regula os demais componentes do saneamento básico. Além disso, compete-lhe: (i) conceder ou prestar diretamente os serviços; (ii) restringir ocupações em áreas sujeitas a riscos de alagamento, enxurradas e inundações; e (iii) promover ações permanentes de educação ambiental e sensibilização social. Nos casos de prestação direta, o titular deve designar formalmente a unidade administrativa responsável pelo DMAPU (autarquia, secretaria ou departamento).

Aos usuários dos serviços, cabe: (i) não lançar esgoto sanitário nas infraestruturas de drenagem, onde o sistema existente for do tipo separador absoluto; (ii) não lançar resíduos sólidos, sedimentos e outros materiais em quaisquer das infraestruturas de drenagem; e (iii) efetuar o pagamento da cobrança pela prestação do serviço.

A norma também estabelece critérios de priorização de municípios para a estruturação dos serviços de DMAPU, considerando prioritários aqueles que: (i) sejam suscetíveis a riscos geohidrológicos ; (ii) possuam rios com alto risco de inundação em seu território ; ou (iii) tenham população superior a 20.000 habitantes.

A NR 12 autoriza a inclusão do componente de drenagem em contratos de abastecimento de água e

esgotamento sanitário, desde que seja observada a interrelação existente entre os serviços de DMAPU e esgotamento sanitário, garantido o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, e formalizado em conformidade com os instrumentos normativos e regulatórios vigentes, assegurando transparência, publicidade e controle social sobre a prestação dos serviços.

Para adoção plena da NR 12, as agências reguladoras infranacionais terão até 20 de agosto de 2028 para comprovar a publicação de seus regulamentos específicos e a lista de municípios prioritários de sua área de atuação. Essas entidades poderão ainda estabelecer critérios adicionais de priorização e orientações complementares, desde que tecnicamente fundamentadas e compatíveis com os planos urbanísticos, ambientais e de recursos hídricos vigentes.

A NR 12 da ANA representa um marco na consolidação de diretrizes nacionais para a drenagem urbana, historicamente negligenciada nas políticas de saneamento. Ao definir parâmetros técnicos, responsabilidades institucionais e mecanismos de sustentabilidade, a norma eleva os serviços de DMAPU ao mesmo patamar dos demais componentes do saneamento básico.

A efetiva implementação da norma pelas agências reguladoras e municípios exigirá decisões estratégicas – como a elaboração de planos setoriais específicos, a delegação dos serviços por meio de concessões isoladas ou a inclusão do escopo em concessões vigentes de água e esgoto, e a instituição de tarifas que assegurem a viabilidade econômica da operação. Tais medidas serão decisivas para que o Brasil avance rumo a cidades mais resilientes, sustentáveis e adaptadas aos desafios das mudanças climáticas.



10

MIDR AMPLIA SEGURANÇA JURÍDICA PARA FINANCIAMENTO DO SETOR DE IRRIGAÇÃO

MARIA FERNANDA LELLIS

A Portaria MIDR nº 128/2025 estabeleceu condições complementares para o enquadramento de projetos prioritários no setor de irrigação, para fins de captação de recursos via debêntures incentivadas (Lei nº 12.431/2011) e debêntures de infraestrutura (Lei nº 14.801/2024). Posteriormente, a Portaria nº 3.631/2025 incluiu expressamente as obras de segurança hídrica na definição de projeto do setor de irrigação, ampliando a segurança jurídica para o financiamento dessas iniciativas.

A ausência de uma compreensão absoluta sobre o que se entende por "setor de irrigação" gerava incertezas para emissores e investidores na estruturação de operações de debêntures. A alteração promovida pela Portaria nº 3.631/2025 explicita que projetos voltados ao fortalecimento da segurança hídrica estão enquadrados no setor de irrigação e, portanto, são elegíveis aos incentivos fiscais.

A medida confere maior previsibilidade ao enquadramento de projetos estruturantes de infraestrutura hídrica para usos múltiplos, como captação, adução, elevação, acumulação ou disponibilização de água bruta.

Com a nova redação, considera-se projeto do setor de irrigação o conjunto de obras de infraestrutura que, direta ou indiretamente, proporcionem condições à prática da irrigação em cultivos agrícolas, incluídas as intervenções voltadas ao fortalecimento e desenvolvimento da segurança hídrica.

A título exemplificativo, podem ser considerados projetos de irrigação:

- Aquisição ou construção de obras civis;
- Estruturas mecânicas e elétricas, e componentes necessários à instalação;
- Ampliação, recuperação, adequação, modernização e operação do sistema de irrigação, incluindo equipamentos e componentes;
- Estruturas de captação de água, elevação, condução, reservação, distribuição, drenagem agrícola, sistematização e correção do solo;
- Benfeitorias de apoio à produção agrícola; e
- Vias de acesso.

A alteração normativa deve impulsionar projetos no setor de irrigação, oferecendo maior segurança jurídica aos promotores de projetos de infraestrutura hídrica interessados em captar recursos por meio desses instrumentos. Para empresas e investidores que atuam no setor de irrigação e segurança hídrica, as novas portarias representam uma oportunidade de estruturar operações de captação com maior previsibilidade regulatória, reduzindo riscos associados a questionamentos sobre a elegibilidade dos projetos aos benefícios fiscais.



11

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PUBLICA PORTARIA MT Nº 870/2025 E INSTITUI A POLÍTICA NACIONAL DE OUTORGAS FERROVIÁRIAS

NATALIE MELAMED

O Ministério dos Transportes publicou, em 26 de novembro de 2025, a Portaria MT nº 870/2025, que institui a Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, estabelecendo diretrizes para a estruturação e a licitação de concessões e PPPs no setor ferroviário federal. A medida representa um marco relevante na organização dos projetos ferroviários e integra um esforço mais amplo do Governo Federal de preparar o setor para um ciclo significativo de outorgas previsto para 2026, ao mesmo tempo em que a ANTT avança na construção de um marco regulatório unificado para concessões, autorizações e subconcessões.

Segundo o Ministério dos Transportes, oito projetos deverão ser levados a leilão ao longo de 2026, totalizando cerca de R\$ 140 bilhões em investimentos. Entre os destaques estão a relicitação da Malha Oeste e a licitação da Malha Sul, reorganizada em três concessões, além da estruturação de corredores estratégicos, como o Corredor Minas-Rio e o Anel Ferroviário Sudeste.

Em paralelo, a ANTT conduz o processo de aprovação das Condições Gerais de Transporte Ferroviário (CGTF) - estruturadas em blocos temáticos, ROF (Regras de Outorgas) e RSF (Serviços e Segurança) -, com o objetivo de substituir o arcabouço regulatório fragmentado construído ao longo de 30 anos desde as primeiras concessões ferroviárias dos anos 1990, consolidando regras coerentes e alinhadas à Lei nº 14.273/2021 (Lei de Ferrovias).

A audiência pública da ROF1 -Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias, realizada em janeiro de 2026, marca o início dessa harmonização normativa. A expectativa é que, ainda em 2026, seja publicado o primeiro conjunto de regras aplicáveis aos regimes de concessão, autorização e subconcessão ferroviária.

PORTARIA MT Nº 870/2025

A Portaria fixa parâmetros obrigatórios para a estruturação de projetos federais de concessão e PPPs ferroviárias, aplicáveis tanto aos estudos de modelagem quanto aos procedimentos licitatórios. Suas disposições podem ser estendidas a contratos vigentes, mediante aditivos, e às estruturas atualmente em andamento.

CRITÉRIO DE LICITAÇÃO: MAIOR OUTORGA

Um dos eixos centrais da política é a adoção do critério de maior outorga como critério prioritário de seleção em licitações, conforme o art. 15, II, da Lei nº 8.987/1995 (art. 7, *caput*). Os valores de outorga poderão ser destinados a investimentos no próprio projeto ou em outras malhas ferroviárias, conforme já autorizado pela Lei nº 13.448/2017 (art. 25, §1º) e pela Lei de Ferrovias (art. 15, §2º).

A Portaria também determina que a concessionária vencedora seja constituída como Sociedade de Propósito Específico (SPE) (art. 15). Ainda, é determinada a adoção obrigatória de minutas contratuais e modelos econômico-financeiros padronizados (art. 6º), fortalecendo a governança e a segurança jurídica e reduzindo assimetrias regulatórias entre projetos.



FINANCIABILIDADE DOS PROJETOS

A Portaria busca enfrentar um dos principais entraves históricos do setor: a financiabilidade de projetos ferroviários, frequentemente impactada por elevado CAPEX e riscos de demanda. Para tanto, o normativo:

- Autoriza o uso de recursos orçamentários em projetos ferroviários, permitindo aportes diretos do Poder Concedente com a finalidade de cobrir *gaps* de viabilidade econômico-financeira e mitigar riscos (art. 8º);
- Permite o uso, até o limite do CAPEX e exclusivamente em bens reversíveis, de valores provenientes de renovações antecipadas de concessões e indenizações pagas por concessionárias em razão da devolução de trechos ferroviários (art. 7).

Além disso, a Portaria introduz a obrigatoriedade de estruturação de sistema de contas bancárias vinculadas, que funcionarão como instrumentos de execução e fiscalização contratual pela ANTT, à semelhança do que já ocorre em concessões rodoviárias - inclusive com a possibilidade de criação de colchões de liquidez (art. 5º, inc. XII).

Apesar desses avanços, a financiabilidade ainda depende da consolidação de temas estruturantes a serem definidos no âmbito das CGTF, como modelagem tarifária, exploração de receitas acessórias, compartilhamento de infraestrutura, parâmetros de desempenho e mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro.

RECEITAS ACESSÓRIAS E EXPLORAÇÃO IMOBILIÁRIA

A Portaria autoriza a exploração de receitas alternativas, complementares e acessórias, incluindo atividades comerciais e imobiliárias em áreas da concessão (art. 23).

Especificamente para projetos de transporte ferroviário de passageiros, a Portaria permite fontes específicas de receitas acessórias, como publicidade, atividades comerciais em estações, usos da faixa de domínio, *naming rights* e empreendimentos imobiliários no entorno das estações (art. 35).

ALOCÇÃO DE RISCOS

A Política Nacional de Outorgas Ferroviárias reforça a importância da adequada alocação de riscos ao estabelecer a obrigatoriedade de inclusão de matriz de riscos em cada projeto (art. 5º, inc. VI),, contemplando, ao menos, riscos de (art. 10):

- custos de construção e insumos,
- desapropriações,
- condicionantes ambientais, e
- eventos da natureza.

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

A Portaria também aprova a Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros, que estabelece diretrizes para o desenvolvimento e integração do transporte ferroviário de passageiros em nível intermunicipal, interestadual e metropolitano. Embora ainda não detalhada, a política sinaliza a intenção do Governo Federal de ampliar a participação do modal ferroviário no deslocamento de passageiros.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

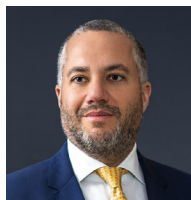
A Portaria MT nº 870/2025, somada ao avanço da ANTT na elaboração e aprovação das CGTF, representa um passo relevante para a modernização regulatória e para a criação de condições mais favoráveis ao novo ciclo de investimentos ferroviários. Embora 2026 seja um ano eleitoral - o que naturalmente impõe desafios à execução de uma agenda ambiciosa de leilões - o fortalecimento das diretrizes de outorga, a padronização de modelos e os mecanismos de mitigação de risco tendem a conferir maior estabilidade técnica aos novos projetos.

O êxito desse ciclo dependerá do amadurecimento das soluções de financiabilidade e da capacidade do regulador de avançar em temas estruturantes, como interoperabilidade entre redes ferroviárias e as *shortlines*, especialmente no âmbito das CGTF. Ainda assim, o cenário regulatório aponta para um ambiente mais previsível e favorável ao desenvolvimento do setor ferroviário federal.

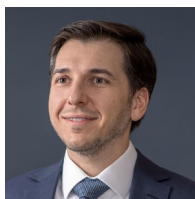
AUTORES



SÓCIA
JULIANA DEGUIRMENDJIAN
JDEGUIRMENDJIAN@MAYERBROWN.COM



SÓCIO
BRUNO WERNECK
BWERNECK@MAYERBROWN.COM



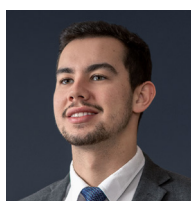
SÓCIO
MICHEL SANCOFSKI
MSANCOFSKI@MAYERBROWN.COM



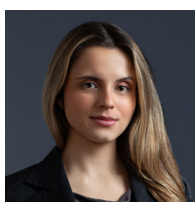
ASSOCIADA
NATALIE MELAMED
NMELAMED@MAYERBROWN.COM



ASSOCIADO
JULIO BARBOZA
JBARBOZA@MAYERBROWN.COM



ASSOCIADO
JÚLIO ALTENFELDER DIAS
JDIAS@MAYERBROWN.COM



ASSOCIADA
MARIA FERNANDA LELLIS
MLELLIS@MAYERBROWN.COM



ASSOCIADA
TAMARA CUKIERT
TCUKIERT@MAYERBROWN.COM



ASSOCIADA
ISADORA ALCÂNTARA
ISILVA2@MAYERBROWN.COM

Este material também contou com a contribuição de Giovanna Espíndola, Pedro Gurevich e Theo Whitaker.

BRASÍLIA

SCS QUADRA 9, BLOCO A, TORRE B,
ED. PARQUE CIDADE CORPORATE,
SALAS 503/504
BRASÍLIA - DF
70308-200
T + 55 61 3221 4310
F + 55 61 3221 4311

RIO DE JANEIRO

AV. OSCAR NIEMEYER, 2.000
AQWA CORPORATE, 15º ANDAR
RIO DE JANEIRO - RJ
20220-297
T +55 21 2127 4210
F + 55 21 2127 4211

SÃO PAULO

AV. PRESIDENTE JUSCELINO
KUBITSCHKE, 1.455
6º ANDAR
SÃO PAULO - SP
04543-011
T +55 11 2504 4210
F +55 11 2504 4211

VITÓRIA

AV. NOSSA SENHORA DOS
NAVEGANTES, 451
17º ANDAR, CONJ 1703
VITÓRIA - ES
29050-335
T +55 27 2123 0777
F + 55 27 2123 0780

TAUIL & CHEQUER ADVOGADOS ASSOCIADO A MAYER BROWN

O Tauil & Chequer Advogados associado a Mayer Brown firmou sua identidade full-service ao longo dos anos oferecendo expertise e atendimento nas principais áreas do direito empresarial. O escritório une o amplo conhecimento do mercado local à uma plataforma global para assessorar seus clientes em questões multijurisdicionais, desde transações cotidianas até operações sofisticadas. A combinação entre conhecimento jurídico e de negócios permite que o escritório seja reconhecido pelos clientes como um parceiro estratégico com instinto comercial, que antecipa desafios e entrega soluções jurídicas inovadoras. Para nortear o trabalho de suas equipes e o desenvolvimento contínuo, o escritório possui um olhar atento para a sociedade e o meio ambiente.

© 2026 Tauil & Chequer Advogados associado a Mayer Brown. Todos os direitos reservados.

tauilchequer.com.br | mayerbrown.com

TAUIL | CHEQUER

MAYER | BROWN

mayerbrown.com | tauilchequer.com.br

Américas | Ásia | EMEA