

Restos a pagar no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

Leftovers to be paid at the National Department of Transport Infrastructure

Gabriel Jesus de Souza

Universidade Federal da Bahia
<http://lattes.cnpq.br/6923697925181965>

Kledison Coelho Leite

Universidade Federal da Bahia
<http://lattes.cnpq.br/3072728610487742>

Alex Diego de Souza Queiroz

Universidade Federal da Bahia
<http://lattes.cnpq.br/3087491479367969>

DOI: 10.47573/aya.5379.2.58.5

RESUMO

O estudo tem como objetivo analisar os restos a pagar inscritos no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), especificamente as contas não processadas devido ao aumento constante a cada gestão exercida e apresentada nos exercícios financeiros. Para o desenvolvimento regional e nacional a infraestrutura modal necessita de investimentos do Governo foco dessa análise. Para isso, a análise foi construída a partir de dados fornecidos pelo Portal da Transparência nos últimos cinco anos. É sabido que as políticas voltadas para o desenvolvimento acelerado de crescimento ampliaram prazos das obras, contudo percebe-se que ao longo dos anos foi aumentando os dados referentes as contas a pagar não processadas. Nesses casos, o prazo tem contribuído para a paralisação dos investimentos de transporte, além de outros eventos de contextos econômicos e mundiais.

Palavras-chave: restos a pagar não processados. administração pública. DNIT. modais.

ABSTRACT

The study aims to analyze the remains to be paid registered with the National Department of Transport Infrastructure (DNIT), specifically the unprocessed accounts due to the constant increase in each management exercised and presented in the financial years. For regional and national development, modal infrastructure requires investments from the Government, focusing on this analysis. For this, the analysis was built from data provided by the Transparency Portal in the last five years. It is known that the policies aimed at the accelerated development of growth have increased construction deadlines, however it is perceived that over the years has increased the data regarding unprocessed accounts payable. In these cases, the deadline has contributed to the shutdown of transport investments, in addition to other events from economic and global contexts.

Keywords: unprocessed leftovers to pay. public administration. DNIT. modals.

INTRODUÇÃO

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Infraestrutura, criada pela lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. A finalidade era reestruturar os sistemas modais com o objetivo de implementar uma política estratégica para o desenvolvimento de transportes terrestres e aquaviários contribuindo para o desenvolvimento econômico e social do país.

É um órgão executor sob a tutela do Ministério da Infraestrutura, os recursos destinados as obras são oriundos do Governo Federal. Também é o DNIT, responsável pelas rodovias federais, aplicação de multas por excesso de peso ou velocidade através das lombadas eletrônicas implantadas nas rodovias federais.

Dentro da finalidade destacada do DNIT, percebe-se que sua principal função é estabelecer mecanismos que permitam o direito de ir e vir das pessoas e das empresas, ou seja o desenvolvimento de transportes e meios que contribuam para o bem-estar social. Nessa perspectiva, a sociedade questiona qual o retorno que existe dos impostos pagos uma vez que os sistemas de transporte e rodovias não atendem à demanda populacional.

Os questionamentos sobre a aplicação dos recursos públicos voltados para o transporte evidenciam uma má gestão pública direcionados para a área de transportes. A criação de projetos de desenvolvimento nacional para melhorar a infraestrutura do país busca atender as demandas, principalmente econômicas como a construção de estradas para viabilidade de entrega de produtos em várias partes do país.

Ocorre que o governo tem a intenção de estabelecer a promoção do desenvolvimento estrutural do país. Entretanto, os restos a pagar também vêm acompanhando o crescimento desses investimentos de modo que o mecanismo contábil vem sendo utilizado de forma muito mais cotidiana nos últimos dez anos em virtude dos programas de crescimento.

A clareza que os restos a pagar expõem sobre as contas públicas, especificamente os não processados são indispensáveis para entender a dinâmica estabelecida sobre os gastos. De acordo o Portal da Transparência, somente no ano vigente – competência de 2021 somente os restos a pagar de exercícios anteriores somam mais de 3 bilhões enquanto o cancelamento que não foi possível realizar o pagamento corresponde a mais de 44 milhões.

O resultado dos investimentos é apresentado na forma de restos a pagar, o que de certa forma descaracteriza a função da ferramenta contábil. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) tem como competência principal organizar os investimentos em obras de infraestrutura de transporte, manutenção, bem como tomar decisões contábeis e financeiras.

Diante do exposto, o artigo tem como finalidade sinalizar qual o principal meio de transporte ou sistema estrutural inscrito em restos a pagar não processados no DNIT? Para isso, foi necessário analisar os principais projetos ou programas modais inscritos em restos a pagar não processados dentro do DNIT demonstrar o crescimento do volume de restos a pagar não processados, e explicar, por meio da legislação, o que são restos a pagar não processados.

A análise se justifica e demanda trabalhos futuros com a temática voltada para a Administração Pública em virtude da necessidade de informação a sociedade sobre como são utilizados os restos a pagar, principalmente os não processados pelo Governo Federal. Tal fato se faz necessário, sobretudo por ser apresentado muitas vezes como investimentos, o que é um equívoco.

É uma forma de manter a sociedade atenta a prestação de contas, com informações didáticas, transparentes e verdadeiras. A informação apresentada garante para os gestores a evidenciem de números positivos ou a real situação das contas públicas, se há de fato investimento em infraestrutura de transporte ou apenas um interesse em garantir a possibilidade de uma nova gestão administrativa.

RESTOS A PAGAR NÃO PROCESSADOS

Os restos a pagar estão sinalizados na Lei 4.320 de 1964, a primeira legislação que de fato estabelece regras para a contabilidade pública. A Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 2013), estabelece em sua elaboração a previsão de uma lei complementar de acordo o artigo 165º, § 9º tem a finalidade de tratar da gestão financeira e patrimonial da Administração Pública.

Já para o artigo 36º da Lei 4.320 (BRASIL, 1964), os restos a pagar são despesas em-

penhadas e contraídas até o dia 31 de dezembro podendo ser caracterizadas em processadas e não processadas. Vale destacar que a lei 4.320 sinaliza que o reconhecimento de despesas empenhadas não liquidadas e que tenham vigência plurianual somente serão computadas em restos a pagar no último ano de vigência do crédito. Para uma maior compreensão do que são restos a pagar, é necessário entender o processo que culmina nas fases da despesa:

Quadro 1 - Fases da despesa

DESPESA - TIPOS	FASES
Empenho	Reserva que a autoridade competente faz para o reconhecimento de uma obrigação que o Estado tem de pagar ao credor de acordo o artigo 58 da Lei 4.320 (BRASIL, 1964)
Liquidação	Ponto fundamental para a distinção entre restos a pagar não processados e os processados, portanto a liquidação é a verificação do direito adquirido por parte do credor, consta no artigo 63 da lei 4.320 (BRASIL, 1964),
Pagamento	Estabelece o pagamento de acordo com o artigo 64 da Lei 4320, obedecendo, assim, aos procedimentos de ordem de pagamento que se compreende pelo despacho da autoridade competente, obrigando o pagamento. Depois das formalidades, conclui-se o pagamento

Fonte: Lima (2018)

Realizados todos os procedimentos da fase da despesa a legislação procurou observar a distinção entre despesas empenhadas processadas e as não processadas. Para Silva (2014), aquelas são as que já perpassaram pelo segundo estágio da despesa, e apenas estão aguardando para serem pagas. Já as despesas empenhadas e não processadas ainda não passaram pelo segundo estágio da despesa, a liquidação.

Silva (2014) ainda define restos a pagar como despesas das quais o credor ainda não teve o direito apurado, ou seja, o que foi acordado entre a administração pública e o privado não foi verificado. Já Kohama (2016) considera os restos a pagar como:

Portanto, uma vez empenhada a despesa e não sendo paga até o dia 31 de dezembro, será considerada como Restos a Pagar, para efeito do encerramento do exercício financeiro. Em outras palavras, uma vez empenhada a despesa, ela pertence ao exercício financeiro, onerando as dotações orçamentárias daquele exercício.

Entretanto, embora empenhada, a despesa não paga será considerada Restos a Pagar, constituindo-se uma operação apenas de caráter financeiro, uma vez que, orçamentariamente, a despesa deve ser liquidada e executada e, conseqüentemente, compor o montante da despesa realizada, para efeito de encerramento de exercício (KOHAMA, 2016, p.142).

Vale salientar que os restos a pagar necessitam de autorização do Departamento de Inspeção Geral ou autoridade responsável competente de acordo os dispositivos presentes na Lei 4.320 (BRASIL, 1964). Para os procedimentos de liquidação o decreto prevê, em seu parágrafo único, que só será feito esse segundo estágio da despesa a partir da verificação de matérias recebidas da execução da obra ou da prestação de serviço, mesmo que isso ocorra depois do encerramento do exercício.

Dentro da Administração Pública, o Tesouro Nacional é o órgão responsável para controlar e determinar como os Restos a Pagar devem ser aplicados (KOHAMA, 2016). Ainda assim, para determinação e inscrição de determinado valor como restos a pagar não processados é necessário seguir o que foi disposto no Decreto n. 93.872 de 1986 sobre a inscrição dos restos a pagar não processados no dia 31 de dezembro.

Ainda, como destaca Lima (2018), devem ser obedecidas ainda regras condicionadas nesse decreto. A validade será também até o dia 31 de dezembro do ano subsequente os artigos 69º e 70º, prevê que após o cancelamento da inscrição da despesa em restos a pagar vier a ser reivindicada, a dotação da mesma será em uma conta denominada despesas de exercícios anteriores.

Para finalizar o prazo para prescrição é de cinco anos de acordo o artigo 178, § 10, VI como observa Alexandrino e Paulo (2017), os passivos da União devem ocorrer baseado no prazo da prescrição correr da data do ato ou fato do qual se originar a mesma ação. Ainda como observa Lima (2018), estabelece critérios para as regras para inscrição dos restos a pagar não processados, estabelecendo que os empenhos dessas despesas não liquidadas serão anulados em 31 de Dezembro: I - vigente o prazo para cumprimento da obrigação assumida pelo credor, nele estabelecida; II - vencido o prazo de que trata o item anterior, mas esteja em cursos a liquidação da despesa, ou seja, de interesse da Administração exigir o cumprimento da obrigação assumida pelo credor; III - se destinar a atender transferências a instituições públicas ou privadas; IV - corresponder a compromissos assumidos no exterior.

Com a alteração do Decreto 93.872 (BRASIL, 1986), as mudanças se voltaram para a vigência dos restos a pagar não processados passando de um ano para um ano e seis meses, ou seja, de sua inscrição até o dia 30 de junho do segundo ano do exercício seguinte. Em algumas gestões, como a ex-Presidente Dilma Rousseff, as obras dos Programas de Aceleração do Crescimento tiveram prazos criados especificamente para os programas.

Com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) criada em 5 de maio de 2000, trouxe à administração pública uma maior transparência para as contas públicas. De acordo com Abraham (2020), os restos a pagar dentro do capítulo e da dívida em seu artigo, orientando os gestores quanto à contração da dívida no último ano de seu mandato. Para o dispositivo legal, artigo 20, é vedado aos gestores, nos dois últimos quadrimestres contraírem despesas e obrigações que não possam ser honradas dentro desse mesmo período, ou então que tenham parcelas no ano seguinte, sem que haja disponibilidade de caixa (LIMA, 2018).

Paixão e Araújo (2020), observam que o artigo 50 da LRF estabelece também normas de escrituração e consolidação das contas, que são exigidas também na inscrição de restos a pagar. Nesse estudo, ficou estabelecido que qualquer forma de obrigação com terceiro, o que inclui os restos a pagar, deve ser escriturada de modo a evidenciar a mudança na dívida pública do período, especificando, da natureza e do tipo de credor.

De acordo com Abraham (2020), quando não há o cumprimento do artigo 42 da LRF é passível a aplicação da Lei de Crimes Fiscais que define como punição para os gestores a pena de reclusão de 01 a 04 anos. O Tesouro Nacional dá o direcionamento para todos os agentes públicos e para a Administração Pública com a finalidade de definir padrões para as ações contábeis e, é uma forma de manter a transparência das atividades administrativas e contábeis para a sociedade (LIMA, 2018).

As despesas dos últimos quatro meses do ano devem ser acompanhadas pelo fluxo de caixa, de modo que as despesas devem ser pagas com recursos provisionados do ano anterior (ABRAHAM, 2020; KOHAMA, 2016). O demonstrativo de disponibilidade de caixa e de restos a pagar, por sua vez, será dividido de acordo os recursos vinculados e ordinários e nele conterà

informações sobre os restos a pagar processados (liquidados e não pagos), os não processados (não liquidados) e, por último, as não inscritas por falta de disponibilidade, consequentemente o empenho foi cancelado (SILVA, 2014).

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E RECURSOS EMPREGADOS

Todo país para desenvolver necessita de infraestrutura. Sendo assim a infraestrutura de transporte no Brasil é compreendida em um cenário geográfico, econômico e político (SAVOIA; CONTANI, 2017). O contexto se justifica devido complexidade de momentos históricos vivenciados pelo país, basta analisar o período colonial e o desenvolvimento da república.

É durante o governo de Getúlio Vargas que o país apresenta uma melhoria de infraestrutura de transporte. O projeto de modernização compreendia as vias férreas, as rodovias, a navegação interior, contemplados no plano geral que foi transformado no Decreto nº 24.497, 29 de junho de 1934 (SAVOIA; COONTANI, 2017). No âmbito rodoviário, em 1937, foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), transformado no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Ocorre que houve de fato um desenvolvimento na infraestrutura durante as décadas de 1950 a 1970, entretanto o mesmo não ocorreu nas décadas de 1980 a 1990, marcadas por uma economia com alta de inflação que se tentava combater com medidas de restrição fiscal, juntamente com a redução de gastos públicos, o que prejudicou principalmente os investimentos em infraestrutura (ALVAREZ; ABREU; ORLANDI, 2020).

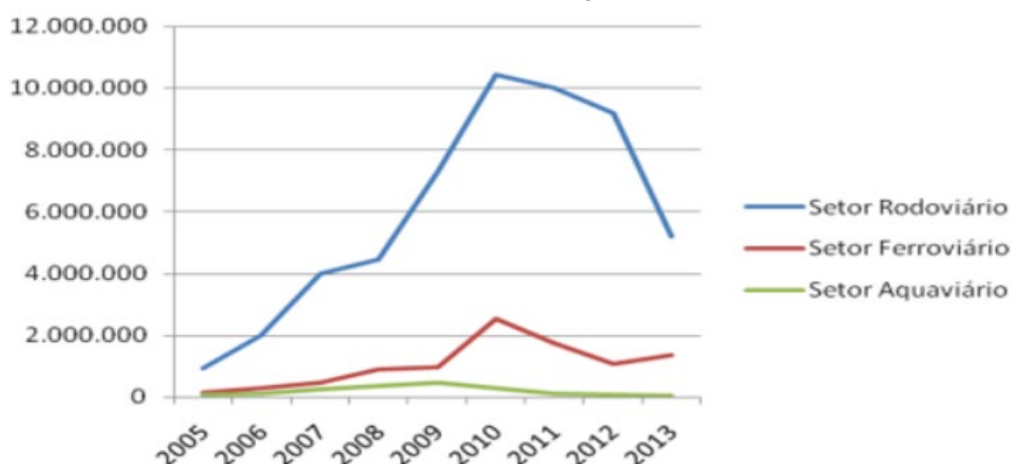
Já durante a década de 1990 o aumento da carga tributária, as medidas de austeridade e o plano real trouxeram um equilíbrio nas contas públicas em virtude do ajuste fiscal implantado (ALVAREZ; ABREU; ORLANDI, 2020). Tal ação trouxe um aumento das receitas públicas, fechando sempre com superávit primário e a estabilização dos preços.

É importante salientar que apesar de todas as transformações ocorridas ao longo das décadas citadas e especificamente a década de 1990 o Brasil não conseguiu atender à demanda por bens e serviços, o que levou a uma queda da formação bruta de capital fixo principalmente em investimento em infraestrutura (ALVAREZ; ABREU; ORLANDI, 2020;). Para combater a falta de investimento em infraestrutura, o governo começou o processo de privatização nas principais áreas de serviços, como foi o caso dos transportes. A expectativa era que o setor privado conseguisse solucionar o problema da falta em investimento, porém, pouco foi o crescimento (SAVOIA; CONTANI, 2017).

Durante a década de 2000, houve uma tentativa de modernizar o país com o lançamento de programas de modernização acelerada – Programas de Aceleração de Crescimento (PAC). De acordo com Jardim e Silva (2015), de fato foi a maior aposta de uma política desenvolvimentista nas principais áreas de serviços urbano, logístico, social e energético.

Sobre a análise do PAC, é possível dizer que entre os anos de 2005 a 2013 houve um aumento de investimentos:

Gráfico 1- Investimentos em transportes durante o PAC



Fonte: Autoria própria (2020)

De acordo com dados da Confederação Nacional das Indústrias de 2016 quando os investimentos em parceria público e privado ocorrem há um volume maior de recursos para transportes e eletricidade:

Quadro 2 - Investimentos por instituições:

Setor	Governo Federal	Empresas Estatais	Empresas e Autarquias Estaduais	Empresas Privadas	Total
Energia Elétrica	-	11,6	5,1	20,7	37,4
Telecomunicações	0,1	0,9	-	28,4	29,4
Saneamento	1,7	-	7,8	1,5	11,0
Transportes	13,2	1,7	17,4	20,0	52,3
Total	15,0	14,2	30,3	70,6	130,1

Fonte: CNI (2016, p. 50)

Já o investimento em infraestrutura de transporte modal financiados na maioria das vezes por bancos públicos e o transporte rodoviário é o que aparece com maior investimento:

Quadro 3 - Investimentos por tipos de modais:

Modalidade	Governo Federal	Empresas Estatais	Empresas e Autarquias Estaduais	Empresas Privadas	Total
Rodoviário	9,1	-	8,8	6,9	24,8
Ferrovário	2,7	-	-	6,3	9,0
Mobilidade Urbana	0,8	-	8,6	-	9,4
Aeroportos	0,3	1,7	-	3,0	5,0
Portos	-	-	-	3,3	3,3
Hidroviário	0,3	-	-	0,5	0,8
Total	13,2	1,7	17,4	20,0	52,3

Fonte: CNI (2016, p. 56)

De acordo com dados de prestação de contas do atual governo referente ao primeiro semestre 2021.1, gestão do então Presidente Jair Bolsonaro, considera como relevantes o in-

vestimento em rodovias e ferrovias:

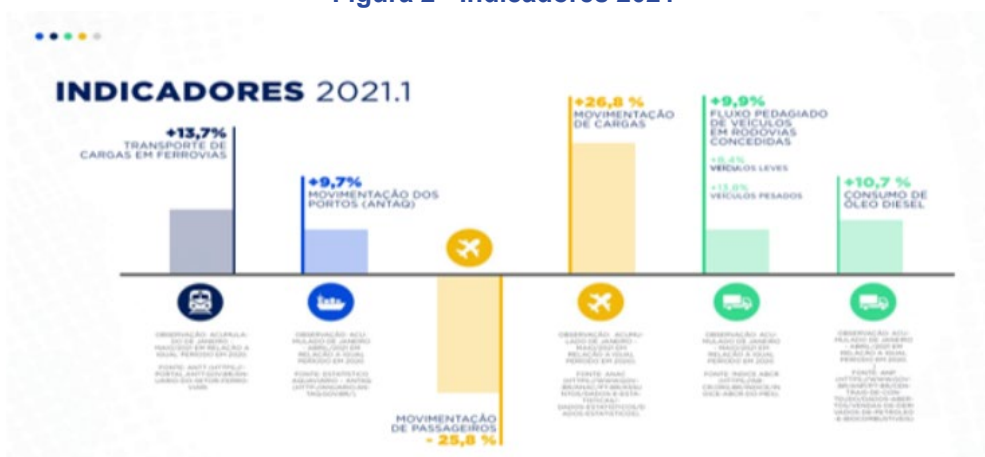
Figura 1- Prestação de contas 1º semestre de 2021



Fonte: Ministério dos Transportes (2021)

De acordo com dados de prestação de contas do atual governo referente ao primeiro semestre 2021.1, explicam a movimentação dos investimentos em infraestrutura de transporte. Cabe destacar que o setor aéreo não está inserido nas figuras, pois não compete a esse ministério responsabilizar-se por tais investimentos:

Figura 2 - Indicadores 2021



Fonte: Ministério dos Transportes (2021)

Vale destacar que no contexto atual de crise pandêmica e econômica houve uma significativa queda nos investimentos. De acordo com o Portal da Transparência em 2020, houve uma perda de recursos de grande volume nos últimos três anos, tal falta de recursos cria um ambiente de redução de desenvolvimento e investimentos no país.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A alteração do Decreto 93.872 /1986 que altera a inscrição em restos a pagar não processados de um ano para metade do período. As indicações previstas no Decreto têm como objetivo o cumprimento da obrigação nesse caso, os investimentos em infraestrutura de transporte.

A criação pelo Governo Federal de ferramentas para ajustes do grande volume de restos a pagar, é uma iniciativa fundamental para o controle de gastos. Sendo assim, é possível constata-

tar que a prática adotada pelo Governo Federal de utilizar a ferramenta contábil como indicador de investimento em infraestrutura fere o princípio orçamentário do equilíbrio fiscal.

Atividade é complexa pois, o Estado acaba por criar compromissos sem a certeza de quanto de recursos haverá para quitar os compromissos. Sobretudo, por que o crescimento desproporcional nos restos a pagar, principalmente os não processados, contribui para o crescimento da dívida pública.

Os autores analisados ratificam ainda que as inscrições em restos a pagar normalmente são maiores do que a realização das obras em si. Outro contexto, é o mecanismo utilizado para a dotação das despesas em obras, ferindo o princípio da anualidade previsto no artigo 2º da lei 4320, no artigo 165 da Constituição Federal e na Lei 8666/93, em seu artigo 7º, parágrafo 2º, III.

A apresentação de dados sobre os exercícios financeiros deve possuir um equilíbrio entre despesas e receitas. O mecanismo apresenta um balanceamento entre o empenho e a liquidação dos contratos para a execução de obras sobretudo, pelas parcelas das quais elas correspondem a cada exercício financeiro, de acordo com um cronograma estabelecido.

No que diz respeito à Lei de Responsabilidade Fiscal e o apoio da Lei de Crimes Fiscais, o gestor que não cumprir o que está previsto na legislação pode ser punido com prisão em caso de confirmação dos fatos. Os restos a pagar não processados que ultrapassam duas gestões sem a quitação possivelmente não apresentou um aporte financeiro suficiente para sanar suas despesas.

O DNIT quando apresenta restos a pagar não processados e um crescimento exponencial na área de investimento em infraestrutura de transporte atinge significativamente o desenvolvimento econômico e social do país. Foi possível observar ao longo de décadas as mudanças estruturais nos meios de transporte brasileiro.

Tal constatação foi possível a partir dos autores utilizados, gráficos quadros e figuras apresentados. O principal problema questionado foi qual o modal que demandou maiores investimentos e como consequência restos a pagar não processados, sendo assim a análise possibilitou o reconhecimento que as rodovias e os transportes terrestres demandaram os maiores aportes financeiros. Visto que não há muitos trabalhos que destaquem a análise, se faz necessário uma pesquisa mais aprofundada sobre respeito aos restos a pagar não processados em investimento em infraestrutura de transporte de abrangência Federal, Estadual e Municipal.

REFERÊNCIAS

ABRAHAM, M. Lei de Responsabilidade Fiscal Comentada. São Paulo: Grupo GEN, 2020. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#!/books/9788530992248/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

ALEXANDRINO, M.; PAULO, V. Direito administrativo descomplicado. 25. ed. São Paulo, SP: Método, 2017.

ALVAREZ, J. Â J.; ABREU, T. P.; ORLANDI, N. Z. T. Infraestrutura dos transportes no Brasil. Santa Catarina: Clube de Autores, 2020.

BRASIL. Lei no 4.320, de 17 de março de 1964. Estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para

elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4320.htm. Acesso em: 14 dez. 2021.

BRASIL. Decreto nº 93.872, de 23 de dezembro de 1986. Dispõe sobre a unificação dos recursos de caixa do Tesouro Nacional, atualiza e consolida a legislação pertinente e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d93872.htm. Acesso em: 14 dez. 2021.

BRASIL. Lei nº 7.766, de 11 de maio de 1989. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes Aquaviários 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm. Acesso em: 14 dez. 2021.

BRASIL. Códigos 3 em 1 Saraiva: penal, processo penal, constituição federal. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Brasil fecha o primeiro semestre de 2021 com 51 entregas de infraestrutura de transportes. Brasília, 02 jul. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/noticias/2021/7/brasil-fecha-o-primeiro-semester-de-2021-com-51-entregas-de-infraestrutura-de-transportes>. Acesso em: 12 dez. 2021

BUTLER, E. Escolha Pública. São Paulo: Bunker, 2015.

Confederação Nacional da Indústria. O financiamento do investimento em infraestrutura no Brasil: uma agenda para sua expansão sustentada. Brasília: CNI, 2016. Disponível em: http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_18/2016/07/18/11404/1807-EstudoFinanciamentodoInvestimentoemInfraestrutura.pdf. Acesso em: 12 dez. 2021

Despesas do órgão: execução orçamentária e financeira. Portal da Transparência. Brasília, 20 nov. 2021. Disponível em: <https://www.portaltransparencia.gov.br/orgaos/39252?ano=2021>. Acesso em: 17 dez. 2021

JARDIM, C.; SILVA, M. R. Programa de aceleração do crescimento (PAC): neodesenvolvimentismo? São Paulo: UNESP, 2015.

KOHAMA, H. Contabilidade Pública: teoria e prática, 15ª ed. São Paulo: Grupo GEN, 2016. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#!/books/9788597006391/>. Acesso em: 12 dez. 2021.

LIMA, D. V. Orçamento, contabilidade e gestão no setor público. São Paulo: Atlas, 2018. Disponível em: [https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788597018400/epubcfi/6/10\[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright\]!/4](https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788597018400/epubcfi/6/10[%3Bvnd.vst.idref%3Dcopyright]!/4). Acesso em: 17 dez. 2021

PAIXÃO, D. A.; ARAUJO, I. Contabilidade pública. 3. ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2020. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#!/books/9788571440913/>. Acesso em: 14 dez. 2021.

SAVOIA, J. R. F.; CONTANI, E. A. R. Infraestrutura no Brasil: Regulação, Financiamento e Modelagem Contratual. São Paulo: Atlas, 2017.

SILVA, V. L. da. A Nova Contabilidade Aplicada ao Setor Público: Uma Abordagem Prática. 3ª ed. São Paulo: Grupo GEN, 2014. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788522492121/pageid/0>. Acesso em: 12 dez. 2021.