

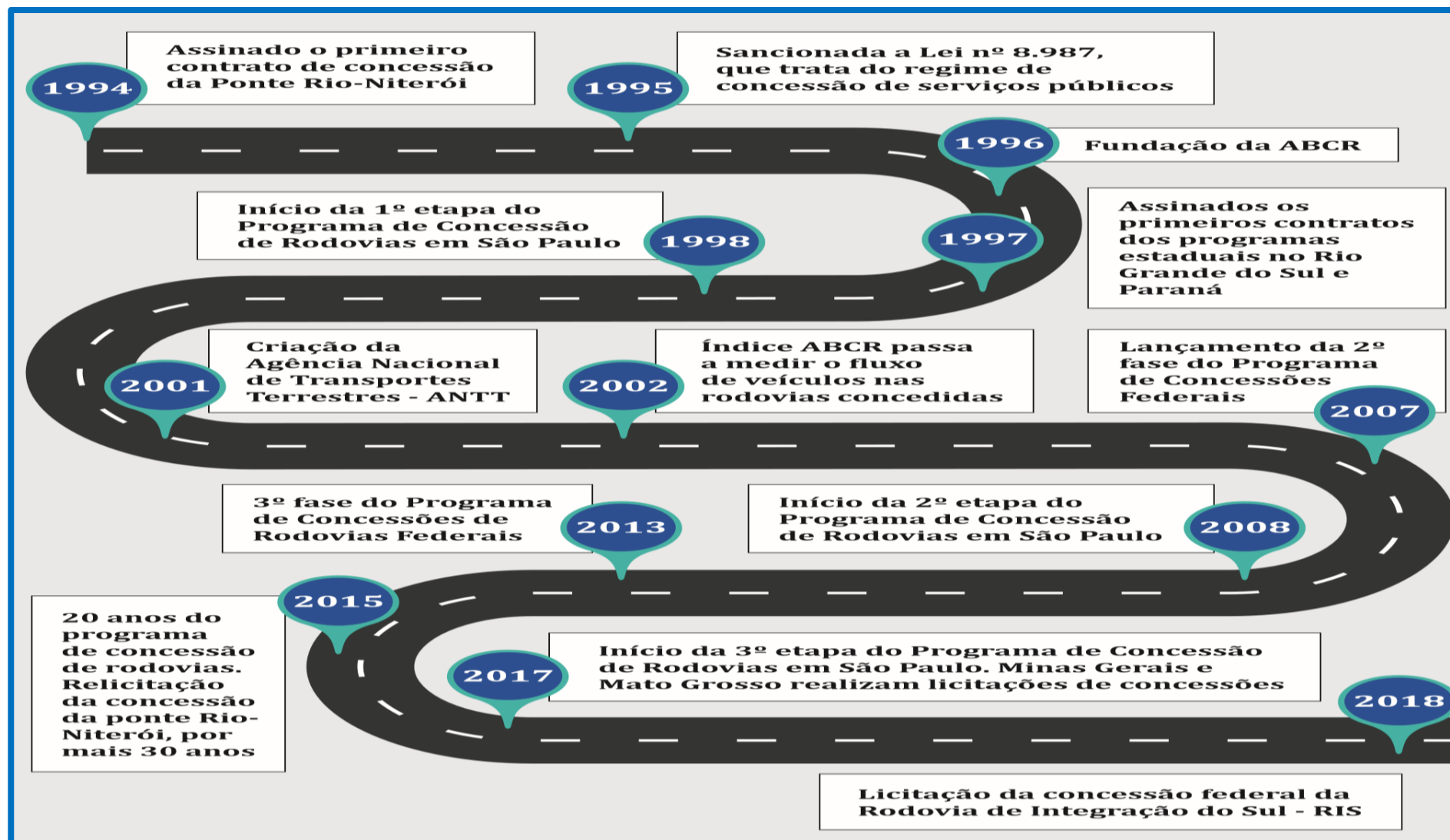


# DESAFIOS DAS CONCESSÕES DE RODOVIAS

COMISSÃO ESPECIAL DO PL 3453/08 – PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS  
CÂMARA DOS DEPUTADOS | BRASÍLIA, 27 DE AGOSTO DE 2019

**César Borges**  
PRESIDENTE-EXECUTIVO DA ABCR

# A HISTÓRIA DO PROGRAMA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS



# O SETOR EM NÚMEROS

1995 a 2018 (em valor presente)

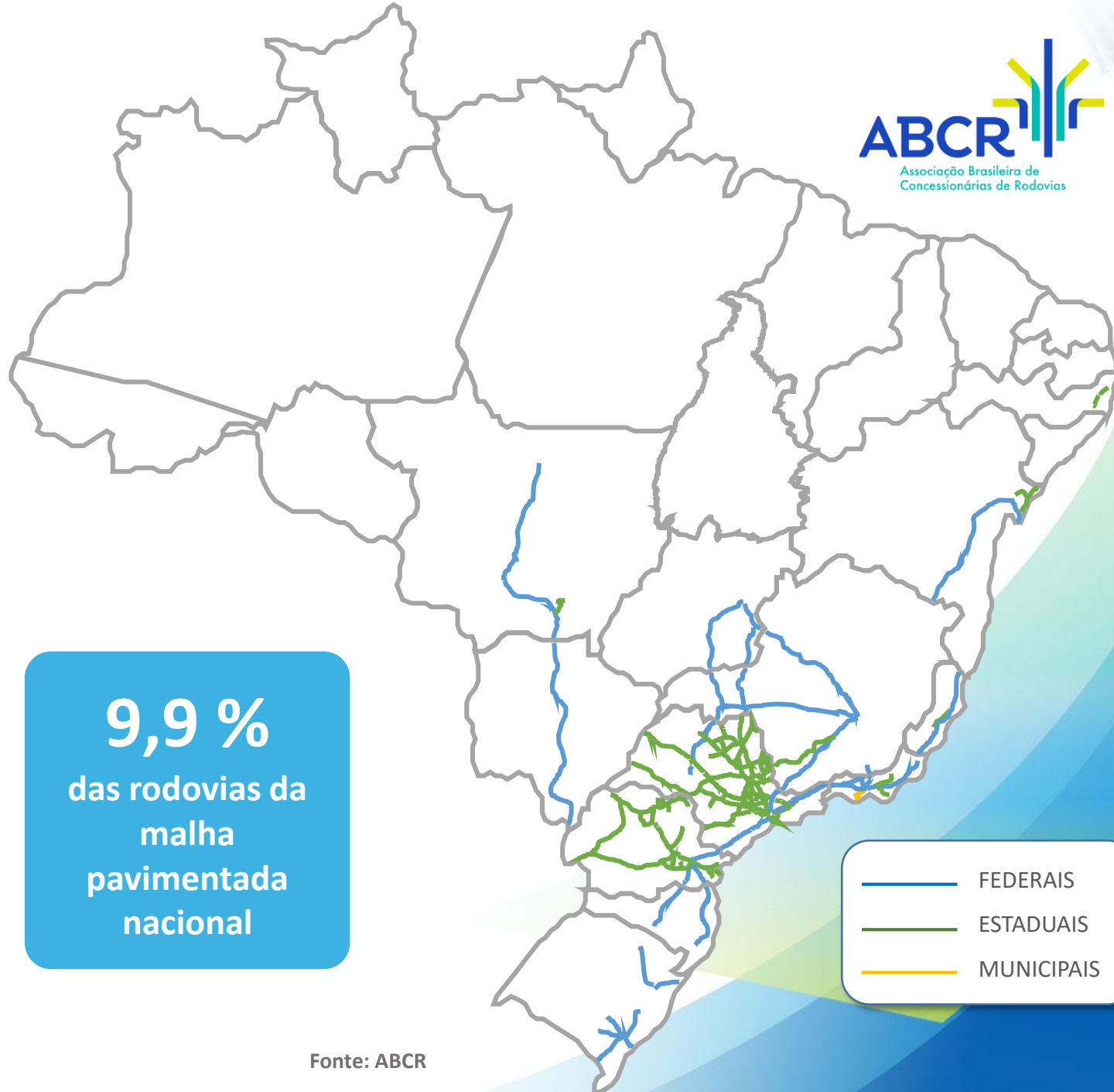


**R\$ 198 Bi**

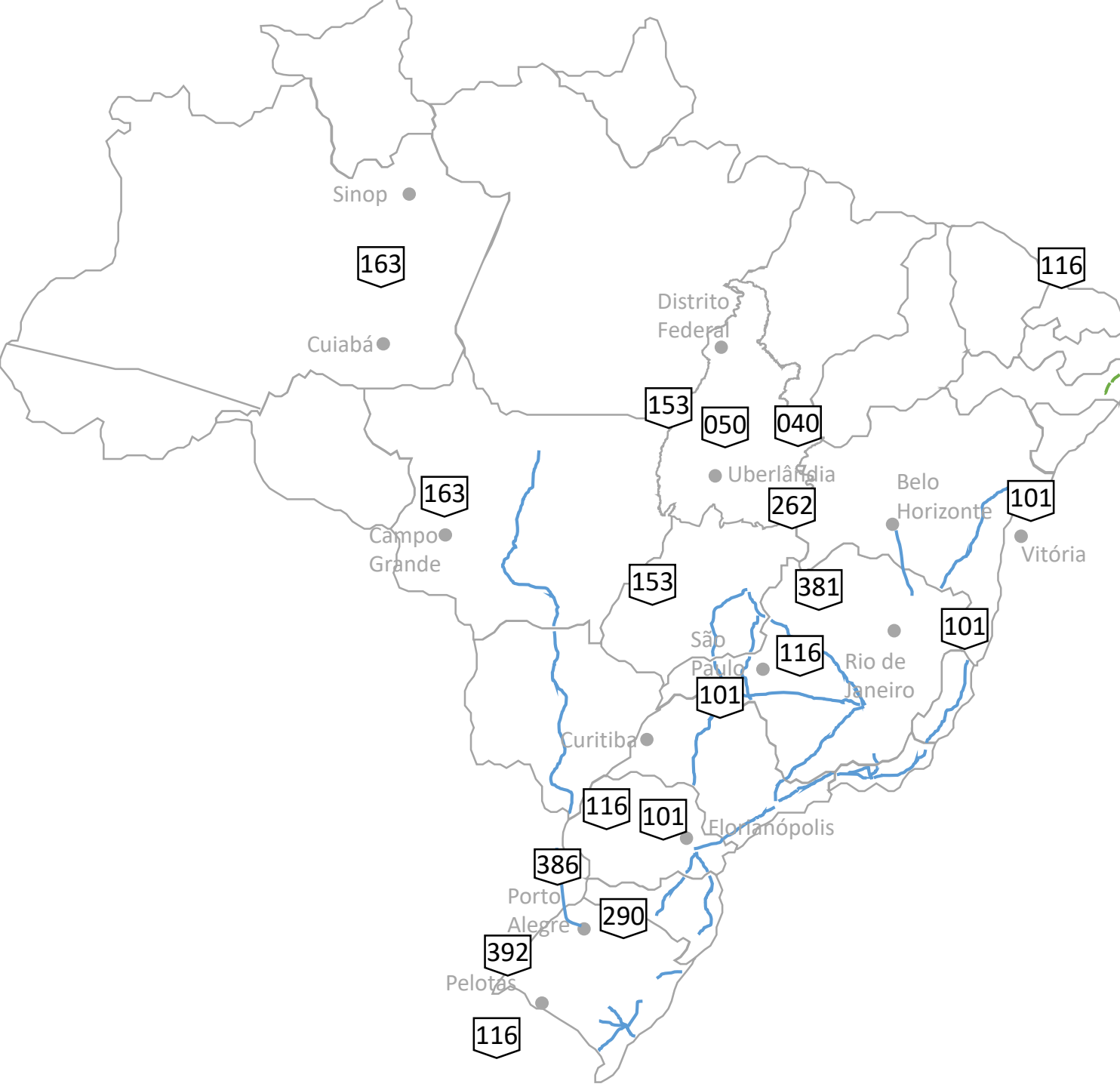
# O SETOR EM NÚMEROS

## EXTENSÕES CONCEDIDAS POR PROGRAMA

ADMINISTRAÇÃO	KM CONCEDIDOS	CONCESSÕES
Federal	9.708	19
São Paulo	7.105	21
Paraná	2.502	6
Minas Gerais	735	2
Mato Grosso	412	3
Bahia	350	2
Rio de Janeiro	197	2
Espírito Santo	68	1
Pernambuco	42	2
Rio de Janeiro (município)	38	2
<b>TOTAIS</b>	<b>20.745</b>	<b>60</b>



# MAPA DAS FEDERAIS



RODOVIAS	CONCESSIONÁRIA
<b><u>1ª Etapa (1994 – 2006)</u></b>	
BR-116/RJ/SP	CCR NovaDutra (402 km)
BR-040/MG/RJ	Triunfo Concer (179 km)
BR-116/RJ	CRT (142 km)
BR-116/293/392/RS	Ecosul (457 km)
<b><u>2ª Etapa (2007 – 2012)</u></b>	
BR-116/PR/SC	Arteris Autopista Planalto Sul (412 km)
BR-116/PR - BR-376/PR - BR 101/SC	Arteris Autopista Litoral Sul (405 km)
BR-116/SP/PR	Arteris Autopista Régis Bittencourt (401 km)
BR-381/MG/SP	Arteris Autopista Fernão Dias (562 km)
BR-101/RJ	Arteris Autopista Fluminense (320 km)
BR-153/SP	Transbrasiliana (321 km)
BR-393/RJ	Rodovia do Aço (200 km)
BR-116/324/BA e BA-526/528	Via Bahia (680 km)
<b><u>3ª Etapa (2013 – 2018)</u></b>	
BR-101/ES/BA	ECO 101 (475 km)
BR-050/GO/MG	Ecorodovias - MGO (436 km)
BR-060/153/262/DF/GO/MG	Triunfo Concebra (1176 km)
BR-163/MS	MSVia (847 km)
BR-163/MT	CRO (850 km)
BR-040/DF/GO/MG	Via 040 (936 km)
BR-101/RJ	Ecoponte (13 km)
<b><u>4ª Etapa (2019)</u></b>	
BR-101/290/386/448/RS	CCR Via Sul

# PRÓXIMAS CONCESSÕES

» O Ministério da Infraestrutura declarou que pretende fazer a concessão de 16.500 km de trechos rodoviários até 2022.

- Os próximos empreendimentos listados pelo Minfra são:
- BR-381/262/MG/ES (672 km)
- BR-163/230/MT/PA (970 km)
- BR-153/080/414/GO/TO (851 km)
- BR-364/RO/MT (806 km)
- BR-153/282/470/SC e SC-412 (515 km)
- BR-116/493/RJ (711 km)
- BR-040/495/RJ/MG (180 km)
- BR-116/465/101/RJ/SP (402km)
- BR-101/SC (220 km)
- Rodovias Integradas do Paraná (4,1 mil km)



# PRINCIPAL LEGISLAÇÃO



## Constituição Federal

- Destaque para o art. 175 que prevê a concessão dos serviços públicos para a iniciativa privada, e o inciso XXI do art. 37 que garante as condições efetivas da proposta.

## Lei n. 8.987/95

- Trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

## Lei n. 10.233/01

- Criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.

# PRINCIPAL LEGISLAÇÃO

## » Lei n. 11.079/2004

- Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

## Lei n. 13.448/2018

- Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



# PRINCIPAL LEGISLAÇÃO

## » Lei n. 13.655/2018

- Inclui no Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), disposições sobre segurança jurídica e eficiência na criação e na aplicação do direito público.

## Lei n. 13.848/2019

- Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras

# RODOVIAS CONTINUARÃO SENDO CHAVE PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS

## Divisão modal da produção de transporte de cargas

Modo	2015		2025		2035	
	Trilhão TKU	%	Trilhão TKU	%	Trilhão TKU	%
Rodoviário	0,724	52,7	0,847	50,1	0,980	50,3
Ferroviano	0,373	27,2	0,527	31,2	0,594	30,5
Aquaviário (*)	0,232	16,9	0,273	16,1	0,314	16,1
Dutoviário	0,044	3,2	0,044	2,6	0,061	3,1
<b>Total</b>	<b>1,373</b>	<b>100,0</b>	<b>1,691</b>	<b>100,0</b>	<b>1,949</b>	<b>100,0</b>

\* inclui hidroviário e cabotagem

TKU: toneladas quilômetros úteis, ou seja, a soma de cargas em toneladas multiplicada pela extensão das respectivas viagens em quilômetros. Fonte: Fundação Dom Cabral

# DESAFIOS DO SETOR

- » **URGÊNCIA.**  
Falta clareza e consenso sobre a importância dos investimentos em infraestrutura para o Brasil.
- » **IMPORTÂNCIA DAS RODOVIAS.**  
O modal rodoviário é estratégico e continuará sendo a principal via de transporte de cargas e pessoas.
- » **ATRAÇÃO DO CAPITAL PRIVADO.**  
A mudança de mentalidade em relação à iniciativa privada.
- » **GOVERNANÇA.**  
Restabelecer a centralidade da administração do setor.

# DESAFIOS DO SETOR

- **PLANEJAMENTO DA INFRAESTRUTURA.**  
Pensar no longo prazo: implementar um projeto de Estado e não de governo
- **AGÊNCIAS REGULADORAS.**  
Acreditar no modelo e garantir o exercício dos papéis institucionais.
- **CONTROLE.**  
A necessidade de equilíbrio entre execução e controle.
- **LEILÕES.**  
O processo licitatório deve induzir à atração das empresas mais eficientes.

# DESAFIOS DO SETOR

- » **CONTRATOS SUSTENTÁVEIS.**  
Contratos de longo prazo dependem de estabilidade regulatória e segurança jurídica

# RECOMENDAÇÕES

## » 1 - RECOMENDAÇÕES INSTITUCIONAIS

- Fortalecimento das Agências Reguladoras e exercício pleno de suas competências legais (a aprovação da Lei n. 13.848/19 – Lei das Agências – foi um passo importante).
- Restabelecimento do equilíbrio entre gestão e controle da Administração Pública
- Centralidade das tomadas de decisão



# RECOMENDAÇÕES

## » 2 - RECOMENDAÇÕES PARA REGULAÇÃO E SEGURANÇA JURÍDICA

- Aprimoramento da qualidade da regulação e da segurança jurídica no setor rodoviário
- Aprimoramento do processo decisório e medidas de governança

# RECOMENDAÇÕES

## » 3 - RECOMENDAÇÕES PARA IMPLEMENTAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS.

- Planejamento integrado
- Não interrupção do cronograma atual do PPI
- Financiamento de empreendimentos
- Estudos de viabilidade consistentes
- Processos licitatórios focados na efetiva execução contratual
- Alocação de riscos no contrato
- Procedimentos de reequilíbrio econômico-financeiro
- Mecanismos de solução de controvérsias
- Devolução amigável de concessões
- Outros aprimoramentos na disciplina contratual

# PRINCIPAIS PROBLEMAS E SOLUÇÕES

## PROPOSTAS

- **Silêncio ou demora da Administração Pública** - Adoção de prazos peremptórios para tomada de decisão pela Administração na modelagem e na execução dos contratos.
- **Desconfiança em relação aos pleitos de reequilíbrio** - implementação de canais de diálogo transparentes, para interação entre os interessados (Agências reguladoras, órgãos de controle e concessionárias) para discutir e definir parâmetros claros de avaliação dos pleitos de reequilíbrio
- **Deterioração financeira do contrato de concessão por demora entre a ocorrência do evento e data do reequilíbrio** - Garantir a responsabilidade e tempestividade da análise dos pedidos de reequilíbrio e a possibilidade de suspensão de investimentos (exceto os emergenciais) até que seja realizado o reequilíbrio

# PRINCIPAIS PROBLEMAS E SOLUÇÕES PROPOSTAS



- **Responsabilização indevida da concessionária por riscos não gerenciáveis (licenciamento ambiental, desocupação, desapropriação)** - Reconhecimento do caráter não gerenciável de tais riscos, impedindo que a concessionária possa sofrer as consequências econômicas negativas (sanções e descontos) pela sua ocorrência
- **Desconsideração das circunstâncias macroeconômicas extraordinárias e de seus impactos na concessão** - Reconhecimento do caráter extraordinário da situação macroeconômica, com a repactuação de investimentos para garantir a continuidade da concessão.

# PRINCIPAIS PROBLEMAS E SOLUÇÕES PROPOSTAS



- **Aplicação do Fator D de forma binária (cumpriu/não cumpriu), desconsiderando o cumprimento parcial (investimento realizado)** - Ajuste da aplicação do fator D, para contemplar mecanismos que permitam a mensuração proporcional e progressiva do cumprimento dos investimentos
- **Edição de Leis e decisões arbitrárias ou despropositadas que provocam efeitos econômicos negativos sobre a concessão (ex: isenção de pedágio para eixos suspensos)** - Aplicação efetiva da obrigatoriedade de análise de impacto regulatório para aprimorar a qualidade das decisões que alterem direitos, inclusive alterações legislativas (PLs) e decisões administrativas.

# PRINCIPAIS PROBLEMAS E SOLUÇÕES

## PROPOSTAS



- **Aplicações de sanções de forma automática e descolada do propósito para o qual foram estabelecidas** - Aprimorar a aplicação das sanções contratuais e a fixação de seu valor econômico, evitando que se transformem em um procedimento desvinculado das finalidades da concessão.
- **Impactos econômicos negativos decorrentes da falta do exercício do poder de polícia por parte do estado quanto ao controle e fiscalização de pesagem de veículos, evasão de tráfego e controle de velocidade** - Reconhecimento das consequências econômicas do exercício deficiente do poder de polícia no âmbito das concessões (análogo a “fato do príncipe”).



# PRINCIPAIS PROBLEMAS E SOLUÇÕES

## PROPOSTAS

- **Tomada de decisões arbitrárias e/ou delonga na tomada de decisão pela Administração, causando impactos econômicos negativos nos contratos existentes** - Administração de contratos em curso sem tomadas de decisões unilaterais ou contrárias ao que está pactuado em contrato, Caso se façam necessárias, que tais decisões promovam a realização do reequilíbrio econômico de maneira concomitante.
- **Concessões que deixaram de ser economicamente viáveis a partir da crise macroeconômica (em especial as da terceira etapa do programa federal de concessões)** - O decreto n. 9.957/19, que regulamentou a relicitação, deve ser complementado pela regulação da ANTT para que tenha segurança jurídica, e criação de justa definir a metodologia de cálculo das indenizações relativas aos investimentos já realizados

# PRINCIPAIS PROBLEMAS E SOLUÇÕES

## PROPOSTAS

- **Incertezas quanto ao destino das concessões que estão próximas ao término do prazo contratual e quanto à indenização de eventuais passivos existentes** - Sinalização clara quanto ao respeito dos pactos existentes e ao cálculo das indenizações devidas para o caso de extinção da concessão pelo advento do término do prazo contratual.



**OBRIGADO**  
**COMISSÃO ESPECIAL DO PL 3.453/08**  
**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
BRASÍLIA, 27 DE AGOSTO DE 2019

**César Borges**  
PRESIDENTE-EXECUTIVO DA ABCR