

iNFRADebate: Inovações nas concessões rodoviárias buscam maior sustentabilidade dos contratos

27.10.2023 3 minutos de leitura

Autores

Ana Cândida de Mello
Carvalho

Áreas relacionadas

Infraestrutura, Regulação e
Assuntos Governamentais

Assuntos

Infraestrutura, Regulação e
Assuntos Governamentais

Decisões | Ana Cândida de Mello
Carvalho

Após o anúncio de uma nova política de concessões rodoviárias pelo Governo Federal, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) realizou dois leilões para concessão do primeiro[1] e segundo[2] lotes das rodovias paranaenses[3] delegadas à União[4] que refletem inovações relevantes para o setor.

O objetivo da nova política é incorporar lições aprendidas com concessões anteriores, atualizando regras licitatórias e contratuais e adaptando as novas concessões à pauta de sustentabilidade.

Dentre as mudanças, destaca-se a retomada do critério de julgamento por menor tarifa na fase licitatória, combinada com a previsão de aportes quando os descontos ofertados na tarifa básica de pedágio forem superiores a 18%. Nesse caso, a licitante deverá considerar em sua proposta o pagamento de um valor proporcional ao desconto concedido, a título de recursos vinculados, a ser depositado na conta de aporte antes da assinatura do contrato. O objetivo é minimizar potenciais reflexos negativos da tarifa mais baixa na saúde financeira dos futuros contratos.

Adotou-se, também, o mecanismo de contas já utilizado nos contratos da 4ª etapa, segundo o qual há uma conta centralizadora e diferentes contas da concessão nas quais as receitas do projeto são segregadas para finalidades específicas. Esse mecanismo garante a efetividade do reequilíbrio econômico-financeiro e, neste caso específico, viabiliza o desconto de usuário frequente, outra inovação desses contratos.

A previsão do mecanismo de mitigação do risco de receita também é uma novidade. Embora o risco pelo volume de tráfego seja atribuído à concessionária, caso a variação das receitas (receita acumulada) seja maior ou menor que os limites das bandas pré-definidas, haverá compartilhamento do excedente à banda em favor do poder concedente ou da concessionária, respectivamente. Além disso, impactos da implantação de novas rotas ou caminhos alternativos concorrentes também serão absorvidos pelo dispositivo.

Outra inovação foi o mecanismo de compartilhamento de risco de preço de insumo, criado para compensar a oscilação de preço dos insumos, que têm se mostrado, historicamente, distanciado dos índices de reajuste até então estipulados nos contratos. Nessa mesma linha, foi inserido o mecanismo de proteção cambial. Esses dispositivos somente são acionados mediante manifestação expressa do concessionário.

Além disso, há a previsão da inclusão da cobrança do pedágio pelo sistema free flow[5]. O sistema gera conforto e segurança aos usuários, além de

ganhos ambientais relevantes, visto que a redução do tempo de deslocamento e de frenagem diminui a emissão de gases poluentes. O novo modelo pretende, assim, através da implementação dessas inovações e ferramentas, aperfeiçoar a distribuição de riscos considerados críticos pelo setor e que foram, historicamente, objeto de inúmeras discussões administrativas e judiciais. Pretende, ainda, refletir uma evolução regulatória baseada nas experiências anteriores, além de adaptar as concessões rodoviárias a exigências de sustentabilidade.

[1] O primeiro lote compreende 473 km de rodovias, com trechos da BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427, entre Curitiba e região metropolitana, e regiões Centro-Sul e Campos Gerais do estado do Paraná.

[2] O segundo lote compreende 605 km de rodovias, com trechos da BR-153, BR-277, BR-369 e das rodovias estaduais PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855, abrangendo as regiões de Curitiba, Litoral, Campos Gerais e Norte Pioneiro.

[3] Foram publicados em 12 de maio e 12 de junho, respectivamente.

[4] Convênio de Delegação 2/2023.

[5] O termo “free flow” refere-se à cobrança eletrônica de pedágio, ou seja, consiste num sistema de pagamento automático, que dispensa as praças de pedágio com cancelas.

>>> Este artigo foi escrito por nossa sócia Ana Cândida de Mello Carvalho e por nossa advogada Karla Botrel, ambas da área de Infraestrutura, Regulação e Assuntos Governamentais, e foi publicado pela Agência INFRA em 26/10/2023.

Profissionais que aliam visão jurídica e visão de mercado



Ana Cândida de Mello Carvalho