



FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS

A CONCESSÃO DE RODOVIAS NO BRASIL, EM MINAS GERAIS E A PARCERIA
PUBLICO-PRIVADA

REGINA LÚCIA PINHEIRO DA SILVA

BELO HORIZONTE

2009

REGINA LÚCIA PINHEIRO DA SILVA

A CONCESSÃO DE RODOVIAS NO BRASIL, EM MINAS GERAIS E A PARCERIA
PUBLICO-PRIVADA

Monografia apresentada à
Fundação Getúlio Vargas, como
Requisito para aprovação
No Curso de Pós-Graduação em
MBA - Administração Pública.

BELO HORIZONTE

2009

Agradecimentos

Agradeço a Deus Todo-Poderoso pelo dom da vida que me concebeu e por ter iluminado o meu caminho em todos esses anos, abrindo-me as portas das oportunidades.

A meu marido Ricardo e a minhas filhas Ludmila e Ingrid pelo incentivo e compreensão; bem como a “Minha família”, a qual devo o privilégio do exercício da luta, amor e amizade.

Àquela que carinhosamente me incentivou e auxiliou no percurso dessa nova jornada, Carla Márcia Magalhães Cavalcanti, amiga, que dedicou carinhosamente seu precioso tempo a me apoiar.

À minha Mãe, Maria José da Silva, que sempre acreditou em mim e torce pela minha vitória.

A Solange A. Pinto, por incentivar e colaborar para meu crescimento profissional e pessoal.

Ao DER/MG, pela oportunidade de participar do curso de pós-graduação.

Aos mestres da Fundação Getúlio Vargas que, com dedicação e respeito nos proporcionaram-nos um ambiente acolhedor.

Dedicatória

A Deus meu pai eterno, que se faz presente em minha vida me abençoando, e me fazendo entender que com as lutas vem sempre a vitória.

A meu marido Ricardo e minhas filhas, que me ajudam a superar os obstáculos da vida.

Aos Mestres e colegas de curso que formaram uma família nessa jornada.

A todos que de alguma forma colaboraram para que eu chegasse a este degrau em minha vida.

“Sábio é o profissional que lutou por um princípio, que admitiu suas falhas e delas tirou suas verdades. Fortes são os que acreditam no trabalho como única fonte de realização.”

Autor desconhecido

SUMARIO

1. INTRODUÇÃO	07
2. METODOLOGIA	10
3. ASPECTOS TEÓRICOS	10
3.1 A concessão dos serviços públicos.....	
10	
3.2 Direito Concessionário – A licitação.....	
20	
3.3 O Equilíbrio Económico-Financeiro do Contrato.....	
26	
3.4 Viabilidade Financeira.....	
27	
3.5 O Programa Nacional de Desestatização.....	
28	
4. A REGULAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA	29
5. A QUEDA NO FINANCIAMENTO TRADICIONAL DO SETOR RODOVIÁRIO	36
5.1 A Consequente Deterioração das Rodovias	
38	
5.1.1 Os Efeitos Sobre os Veículos	40
5.2 O Pedágio como Fonte de Financiamento.....	
41	
5.3 A Parceria Público-Privada.....	
44	
5.4 Visão Comparativa entre PPP e Concessão	
49	
5.5 PPP da MG 050 sai do papel e será Executada pela EQUIPAV	
50	
5.5.1 A Importância das Garantias para o sucesso das PPP`s	51
5.5.2 Mecanismo de Garantia a Financiadores	51

5.5.3 Vinculação de Receitas	52
5.5.4 Seguro Garantia	53
5.5.5 Limites de Financiamentos e Aporte de recursos por parte do Setor	
Publico nos Projetos	53
6. O TRANSPORTE RODOVIÁRIO	53
6.1 A Nomenclatura das Estradas	54
6.1.1 Aspectos Gerais do Programa de Concessões de Rodovias Federais	56
7. PONTOS COMUNS ÀS CONCESSÕES	61
7.1 As PPP's e a Lei de Responsabilidade Fiscal	63
8. RODOVIAS CONCEDIDAS	66
9. Conclusões e Recomendações	91
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA	93

1. INTRODUÇÃO

Conforme dados do ESTRADAS (2000), o Brasil possui a segunda maior malha rodoviária do planeta. São mais de 1,8 milhão de quilômetros, sendo aproximadamente 10% asfaltados. Mais de 1,2 bilhão de pessoas viajam por estas estradas todos os anos, contra, aproximadamente, 50 milhões de embarque e desembarque de passageiros nos aeroportos. Segundo o DAC (Departamento de Aviação Civil), pouco mais de 200 cidades são servidas por transporte aéreo e mais de 5.000 por rodoviário.

País de vasta extensão territorial, o Brasil detém uma ampla rede de sistemas de transporte que, além de interligar cidades e regiões e aproximar pessoas, contribui para levar o desenvolvimento econômico aos seus pontos mais longínquos.

Para cumprir o seu objetivo de integrar todo o País, os modais de transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário se complementam, permitindo o escoamento de produtos e a locomoção de passageiros entre as regiões do Brasil e também para o exterior.

Os sistemas de transporte impulsionam também o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) ao movimentar as riquezas nacionais, ligar áreas produtoras a mercados consumidores e facilitar as exportações brasileiras.

Esse círculo virtuoso se fecha com o próprio incentivo que o desenvolvimento do PIB oferece à expansão dos sistemas de transporte do País, estimulando investimentos públicos e privados nos diferentes modais.

As primeiras estradas, como conhecemos atualmente, somente surgiram no Brasil no século XIX. A necessidade de escoamento dos produtos e o crescimento do intercâmbio comercial entre localidades e regiões exigiam a abertura de rotas mais modernas. Com isso, a primeira rodovia pavimentada do Brasil, hoje conhecida como Washington Luís, foi inaugurada em 1928, ligando a cidade do Rio de Janeiro a Petrópolis. A implantação da indústria automobilística, em meados do século passado, também foi fator determinante para a consolidação do transporte rodoviário como o mais utilizado no Brasil.

No Brasil, a matriz de transporte é predominantemente rodoviária, com esta modalidade correspondendo a cerca de 96,2% da matriz de transporte de passageiros e a 61,8% da matriz de transporte de cargas. A rede rodoviária é elemento fundamental nas cadeias produtivas, pois une mercados promovendo a integração de regiões e estados.

A malha rodoviária recebeu grandes investimentos que possibilitaram sua rápida expansão a partir da década de 30, quando o foco começou a ser o desenvolvimento das regiões do interior do País. Com a chegada da indústria automobilística nas décadas de 50 e 60, a política de desenvolvimento adotada estava praticamente estabelecida para o modal rodoviário. A partir daí, o modo rodoviário passou a predominar no transporte do Brasil, por oferecer rapidez e agilidade, possibilitando coletas e entregas de mercadorias nas regiões mais distantes.

As estradas são as veias que bombeiam o coração do Brasil. A magnitude desse negócio permitiu o crescimento de várias empresas, principalmente no setor de transportes. E tem estimulado o processo de concessão de rodovias, o maior do gênero no mundo. São mais de 30 concessionárias, criadas em menos de quatro anos, investindo e faturando bilhões de reais e gerando milhares de empregos.

O Programa de Concessão de Rodovias Brasileiras foi realizado pelos governos Federal e Estadual. O objetivo de ambos é apoiar o desenvolvimento econômico nas áreas atendidas pelas

rodovias, reduzir os custos no transporte, melhorar a integração rodoviária e aperfeiçoar as condições de segurança, introduzindo a cobrança de pedágios como a principal fonte de receita.

As concessões rodoviárias e privatizações de rodovias têm sido anunciadas como formas de trazer de volta a boa qualidade das estradas ao nosso país. Não há dúvida de que obteve-se melhorias decorrentes das concessões já feitas, principalmente, no que é mais visível ao usuário, como a qualidade da superfície de rolamento, sinalização horizontal e vertical, defensas metálicas e maior conforto. No entanto, cuidados devem ser tomados para que sejam garantidos aos usuários seus direitos, atendidas as suas necessidades e, principalmente, implantadas medidas no sentido de evitar acidentes.

Ao findar o ano de 2004, o Congresso Nacional outorgou à sociedade brasileira instrumento importante para o desenvolvimento econômico e social do País, que é a possibilidade de se estabelecerem as denominadas Parcerias Público-Privadas - PPP, nos termos da Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

A partir de então, nosso País passou a contar com um marco legal claro e definido para a implantação dessas parcerias.

As PPPs são manifestação inequívoca de que pode haver convergência na ação do Estado e das entidades privadas, no contexto da responsabilidade social.

A euforia com que foram recepcionadas as parcerias público-privadas no Direito brasileiro não impediu que se tivesse consciência da importância da implantação dos controles a serem exercidos sobre as mesmas.

Por isso é que o legislador federal, ao estabelecer as diretrizes que devem ser observadas na contratação de parceria público-privada, deixou bem claro seu propósito de exercer significativo controle sobre elas, tanto que elegeu como primeira diretriz a eficiência no emprego dos recursos da sociedade, exigindo, de outra parte, a responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias. Explicitou a indelegabilidade das funções de regulação, jurisdicional, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado e tornou obrigatória a transparência dos procedimentos e das decisões, determinando o respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos de sua execução.

É importante destacar que o Estado de Minas Gerais foi o primeiro Estado, no Brasil, a editar sua lei, dispondo sobre o Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, Lei n. 14.868, de 16 de dezembro de 2003.

A matéria, no plano federal, está regida pela Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que instituiu normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada, no âmbito da administração pública.

2- METODOLOGIA

Fez-se uma pesquisa de natureza exploratória bibliográfica documental, segundo a classificação de Gil (1989). As informações foram baseadas em documentação elaborada por instituições como Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte (ANPET) e Associação Nacional dos Transportes (ANTP).

Este trabalho aborda a questão das concessões e licitações públicas, enfocando as concessões das estradas de Minas Gerais e do Brasil, além de subsidiar uma proposta de reflexão acerca da questão.

As expectativas e a visão dos usuário, em relação a questão das concessões no país.

3. ASPECTOS TEÓRICOS

3.1- A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

A história dos serviços públicos no Brasil registra importantes avanços desde o final do século passado até a década de 30, devido a concessões feitas a grupos internacionais e mesmo nacionais.

Verifica-se que até 1930 os serviços públicos evoluíram sob o regime de concessões privadas (embora se constatasse que os custos elevados, em muitos casos, elitizavam aqueles serviços); mas, a partir daquela época, tiveram que ser resolvidos com crescente participação de iniciativas públicas. E, embora o movimento militar de 1964 tivesse condenado a progressiva estatização do País, os governos do período discricionário que se seguiu foram os maiores criadores de empresas públicas, que chegaram, somente no âmbito federal, a quase 200.

Nesse período, dito de economia liberal, nenhuma concessão relevante de serviço público à iniciativa privada se realizou. Ao contrário, muitas empresas particulares dedicadas ao comércio competitivo se inviabilizaram, sendo salvas pelo poder público, que as assumiu.

Entretanto, não só esse crescimento desnecessário da atividade pública veio a se tornar um grande problema para o País, mas principalmente a ausência de regulamentação, que caracterizou tal atividade, acabou por permitir o gigantismo das estatais, caracterizado por empreguismo, fisiologismo político, desvio de finalidades, que, por fim, respondem pela inviabilidade econômica da maioria dessas empresas. (BRANCO, 1995)

No mesmo período, o Brasil cresceu economicamente, a ponto de chegar a ter a 10ª economia mundial; mas viu aprofundar-se a desigualdade de renda, que o levou a ocupar o 67º lugar, na escala da adequada solução dos problemas sociais. E, enfrentando esse grave desequilíbrio interno, entrou em longa fase de estagnação econômica desde o início da década de 80.

Assim, esgotou-se completamente o modelo de desenvolvimento, no instante em que a internacionalização da economia passou a exigir do Brasil maior competitividade, que depende de melhor infra-estrutura, de redução de custos e aperfeiçoamento dos serviços públicos. Sem

recursos de investimento e suportando enormes deseconomias em suas estatais, o País cuidou de implantar recentemente uma política de desestatização.

Com o passar do tempo, o papel pioneiro de grande número de atividades estatais estava cumprido. E, por outro lado, o gigantismo do estado centralizador torna ineficiente e quase inadministrável a sua máquina executiva, enquanto as modernas técnicas de gestão demonstram a necessidade de reduzir as escalas, para assegurar a agilidade que o mundo moderno exige das instituições, dada a rapidez com que as mudanças e as inovações se processam.

Mas é preciso cuidado e prudência para não por a perder os resultados positivos alcançados durante décadas. É necessário sobretudo entender que o ambiente de concorrência perfeita, em que a livre iniciativa se mostra eficaz e eficiente, raramente é encontrado, para que se possa falar, como alguns querem, em desregulamentação. Particularmente no âmbito dos serviços públicos, não há condições de concorrência perfeita, a começar pelo fato de que a característica básica desses serviços é a sua essencialidade para a população. Se o objeto da atividade econômica é a prestação de serviço essencial, o seu usuário é um cliente cativo, que não pode fugir às pressões do monopólio, do cartel, do preço extorsivo. (BRANCO, 1995)

Ao se tratar de concessões, é necessária criteriosa atenção para não se confundir serviços privados com serviços públicos. Não se preconiza a pura e simples entrega da exploração indiscriminada dos serviços públicos à iniciativa privada.

A concessão de um serviço público constitui uma espécie do gênero “contrato administrativo”.

A promulgação das três leis federais nº 8.666/93, 8.987/95 e 9.074/95, que tratam das concessões de serviços públicos, passaram a reger, de maneira genérica, os contratos administrativos e as licitações públicas. As Leis de 1995 formam a legislação específica sobre as concessões, que derroga, no que for contrário, a legislação genérica sobre os contratos administrativos e as licitações (Lei nº 8.666/93), a qual permanece exercendo o papel de legislação supletiva (Motta 1995: 36-8).

Segundo Aragão (1996), esses três diplomas vêm causando críticas por parte da literatura administrativa, pois contém uma redação prolixa, excessivamente detalhista e repetitiva, e até erros de técnica redacional Borges, 1993), além de uma possível violação da autonomia dos municípios e estados, interferindo indevidamente em aspectos organizacionais dos poderes públicos locais.

As leis em tela se compreendem como leis nacionais, apontando como lastro constitucional a competência exclusiva da União para legislar sobre as normas gerais de licitação e contratos administrativos (C.F. art. 22, XXVII). Todavia, alegam os críticos, uma série de seus dispositivos descem a detalhes que as descaracterizam claramente como normas gerais. Daí uma boa parte da literatura sobre a nova legislação de licitações, contratos administrativos e concessões dedicar amplo espaço à noção de normas gerais, contudo descortinando uma diferenciação grande entre os pontos de vistas dos autores de renome (Justen Filho, 1996; Bandeira de Mello, 1995; Wald *et al.* 199; Certella Jr. 1995; Borges, 1993; Grau, 1995).

Diante deste quadro de discórdia, prevê Bandeira de Mello (1995), citado por Aragão, que as autoridades locais, prudentemente, evitarão qualquer desafio à letra desses diplomas federais, a acolhendo integralmente como se tudo tratasse de norma geral.

Entretanto, o novo quadro legal das concessões e demais contratos administrativos têm merecido elogios pelos mesmos autores, vez que representa marco importante no esforço de moralizar as contratações da Administração, estabelecer uma real competitividade entre os licitantes, coroando toda uma evolução da nossa legislação sobre a matéria (Borges, 1995; Motta, (1995); Bandeira de Mello, (1995).

No processo de concessão de um serviço, é preciso, primeiramente, definir os limites e as razões da desestatização, partindo, então, para a fixação de objetivos básicos, onde estabelece-se uma estratégia, uma política e as consequentes metas e programas.

Pode-se enumerar como objetivos principais:

- Reduzir custos, elevando a eficiência, através da simplificação das ações e da diminuição drástica do aparelho do estado;
- Estimular a captação de novos recursos de investimento, que se somem aos do Estado, para acelerar o desenvolvimento;
- Priorizar e ampliar os recursos de investimento do Estado no sentido da maior ação no campo social.

Não se pode esquecer, no entanto, que o Estado tem, constitucionalmente, o papel de fiscalização, incentivo e planejamento da atividade econômica, devendo executar planos nacionais e regionais de desenvolvimento econômico e social. Mas a mesma Constituição tem como princípio econômico a livre iniciativa, estabelecendo ainda que a exploração direta de atividade econômica pelo Estado deve ser feita somente quando necessária à segurança nacional ou de relevante interesse coletivo. Portanto, pode-se entender que o Estado intervém na economia somente para regulá-la ou para exercer funções excepcionais.

Contudo, a Constituição prevê também que incumbe ao Poder Público a prestação dos serviços públicos direta ou indiretamente, esclarecendo que a lei disporá sobre o regime das empresas concessionárias e permissionárias.

É importante salientar que a Constituição estabeleceu que as concessões e permissões de serviços públicos estarão sempre sujeitas a licitações públicas. Isso impede que aqueles serviços delegáveis exclusivamente a empresas públicas, empresas mistas com controle acionário do estado ou empresas estatais sejam objeto de concessão ou permissão.

Segundo a Agencia Nacional de Transporte Terrestres ANTT, o Programa de Concessões de Rodovias Federais iniciou em 1995 com a concessão pelo Ministério dos Transportes, de 856,4 km de rodovias federais. No processo de delegação aos estados, para o Rio Grande do Sul, foram transferidos 1253,5 km de Rodovias Federais integradas a 674,3 km de Rodovias Estaduais (também concedidas). Já no Paraná foram transferidos 1754,0 km de Rodovias Federais integradas a 581,3 km de Rodovias Estaduais, que estão sob concessão. Cabe ressaltar que após a

denúncia de alguns convênios de delegação por parte do Governo do Rio Grande do Sul, a quilometragem total das concessões federais subiu dos 856,4 km iniciais para 1.493,20 km.

Esta parceria entre o governo federal e os governos estaduais deu continuidade ao processo de descentralização das atividades do Estado na área de transporte, transferindo à iniciativa privada a prestação de determinados serviços que, apesar de serem essenciais à sociedade, não precisariam, necessariamente, ser oferecidos pelo poder público. Essa transferência de responsabilidade vem possibilitando ao Estado, a alocação de maiores verbas para as atividades sociais, estas indelegáveis.

Com a licitação dos cinco trechos que haviam sido pedagiados diretamente pelo Ministério dos Transportes o Programa de Concessões de Rodovias Federais começou a ser implantado, numa extensão total de 854,5 km, enquanto estudos eram realizados para identificar outros segmentos considerados técnica e economicamente viáveis para inclusão no Programa. Inicialmente, foram analisados 17.247 km de rodovias, dos quais 10.379 foram considerados viáveis para concessão e 6.868 km viáveis somente para a concessão dos serviços de manutenção.

Em 1997/8 esse estudo foi revisto, mediante empréstimos externos ou dotações orçamentárias do DNER, incluindo-se no Programa trechos que estavam em obras de duplicação (BR-381/MG/SP entre Belo Horizonte e São Paulo, bem como todo o Corredor da BR-116/SP/PR, BR-376/PR e BR-101/SC, entre São Paulo, Curitiba e Florianópolis), e excluindo outros trechos, que eram objeto de programas de restauração e ampliação de capacidade.

A promulgação da Lei n.º 9.277, de maio de 1996 (denominada Lei das Delegações), criou a possibilidade de Estados, Municípios e o Distrito Federal em solicitar a delegação de trechos de rodovias federais para incluí-los em seus Programas de Concessão de Rodovias. A Portaria n.º 368/96, do Ministério dos Transportes, estabeleceu os procedimentos para a delegação de rodovias federais aos estados dentre outras definições.

Entre 1996 e 1998 foram assinados Convênios de Delegação com os Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Minas Gerais. O Estado de Mato Grosso do Sul, ainda

em 1997, assinou Convênio de Delegação visando a construção de uma Ponte sobre o Rio Paraguai na BR-262/MS. Esta ponte foi financiada com recursos do FONPLATA - Fundo Financeiro dos Países da Bacia do Prata, e está sendo explorada mediante a cobrança de pedágio para amortização do financiamento.

Trechos de rodovias federais dos estados de Goiás e do Pará foram incluídos no Programa, para serem delegados e concedidos. Os estudos porém demonstraram que os trechos, tal como apresentados, não tinham viabilidade para concessão e por isso foram retirados do Programa. Face às dificuldades para implementação dos programas estaduais, através da Resolução n.º 8, de 5 de abril de 2000, o Conselho Nacional de Desestatização - CND recomendou "a revisão do Programa de Delegação de Rodovias Federais, de que trata a Lei n.º 9.277/96", e autorizou o Ministério dos Transportes a "adotar medidas necessárias à unificação da política de concessões rodoviárias".

A concessão de rodovias com pagamento de pedágio garante o investimento e a manutenção constante necessária em trechos rodoviários estratégicos para o desenvolvimento da infra-estrutura do país. São rodovias com fluxo intenso de veículos (acima de 10 mil/dia) e, conseqüentemente, com desgaste rápido do pavimento que nem sempre consegue ser recuperado com recursos públicos. Além da manutenção, as concessionárias também prestam serviços de atendimento aos usuários, em especial, o atendimento médico de emergência em acidentes e o serviço de guincho para veículos avariados na rodovia.

Concessões sob Responsabilidade da ANTT

O Programa de Concessão de Rodovias Federais abrange 13.780, 8 quilômetros de rodovias, desdobrado em concessões promovidas pelo Ministério dos Transportes, pelos governos estaduais, mediante delegações com base na Lei n.º 9.277/96, e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

As concessões administradas hoje, diretamente, pela ANTT são as seguintes: Concessões atuais - constituídas de trechos de rodovias já concedidos à iniciativa privada, numa extensão de

4083,0 km. São 13 concessões, das quais cinco foram contratadas pelo Ministério dos Transportes, entre 1994 e 1997, e uma pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 1998, com posterior Convênio de Delegação das Rodovias denunciado e o contrato sub-rogado à União em 2000, e 7 concessões referentes à segunda etapa.

Segunda etapa de Concessões

A segunda etapa de concessões abrange 2.600,78 km, composto de sete lotes:

Rodovias	Trecho	Extensão (km)
BR-116/PR/SC	Curitiba – Div. SC/RS	412,70
BR-376/PR - BR-101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,33
BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba (Régis Bitencourt)	401,60
BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo (Fernão Dias)	562,10
BR-393/RJ	Div.MG/RJ – Entroncamento com a Via Dutra	200,35
BR-101/RJ	Ponte Rio-Niterói – Div.RJ/ES	320,10
BR-153/SP	Div.MG/SP – Div. SP/PR	321,60
TOTAL	07 TRECHOS	2.600,78

Fonte: ANTT

O objeto do Leilão da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, ocorrido em 09 de outubro de 2007 foi conceder os sete lotes de rodovias federais que compõem a 2ª Etapa do Programa Federal de Concessões Rodoviárias que serão explorados e administrados pela iniciativa privada durante 25 anos.

As empresas vencedoras do leilão foram OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), Consórcio BRVias e Acciona que apresentaram a menor tarifa de pedágio a partir da tarifa-teto previamente estipulada no edital. Os investimentos em obras e serviços previstos para todo o período de concessão são da ordem de R\$ 17,3 bilhões.

No dia 14 de fevereiro de 2008, foram assinados os contratos de concessão de seis dos sete lotes de rodovias leiloados. O Lote 03, referente à BR-393 (Divisa MG/RJ – Entr. BR-116/Via Dutra), que teve o resultado do leilão homologado em data posterior a dos demais lotes, terá o Ato de Outorga e o contrato assinados em data a ser definida.

Cada empresa tem até seis meses para concluir os Trabalhos Iniciais, ou seja, eliminação de problemas emergenciais que signifiquem riscos pessoais e materiais iminentes dotando a rodovia de requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários. Ao final dos seis meses inicia a etapa de Recuperação da rodovia, junto com a cobrança de pedágio e a Manutenção dos trechos concedidos.

Os quadros abaixo mostram, por trecho rodoviário, os investimentos previstos em Trabalhos Iniciais (R\$ 706,3 milhões) que serão aplicados pelas concessionárias OHL, BR-Vias e Acciona, nos primeiros seis meses de concessão, assim como os investimentos estimados durante todo o período de concessão (17,3 bilhões).

Edital/Lote	Trecho	Concessionária	Investimento nos Trabalhos Iniciais (R\$)	Investimento Total (R\$)
01/06	BR-116 (São Paulo/SP – Curitiba/PR)	Autopista Régis Bittencourt	123.890.087,37	3,8 bilhões
02/05	BR-381 (São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG)	Autopista Fernão Dias	142.199.708,27	3,4 bilhões
03/07	BR-116/376/101 (Curitiba – Florianópolis)	Autopista Litoral Sul	111.064.927,73	3.1 bilhões
04/04	BR-101 (Divisa ES/RJ – Ponte Rio-Niterói)	Autopista Fluminense	79.768.227,29	2.3 bilhões
05/01	BR-153 (Divisa MG/SP – Divisa SP/PR)	Transbrasiliana	106.435.038,02	1.5 bilhões
06/02	BR-116 (Curitiba – Divisa	Autopista Planalto	85.891.459,50	1.9 bilhões

	SC/RS)	Sul		
07/03	BR-393 (Divisa MG/RJ – Entr. BR-116/Via Dutra)	Rodovia do Aço	57.147.945,31	1.1 bilhões
		TOTAL	706.397.393,50	17,3 bilhões

Fonte: ANTT

Constituição das Concessionárias

AUTOPISTA FLUMINENSE S/A Lote 04 - Rodovia BR-101/RJ – trecho Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva, com 320,10 km de extensão para a empresa vencedora OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil)
AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S/A Lote 06 - Rodovia BR-116/SP/PR, trecho São Paulo-Curitiba, com 401,60 Km de extensão para a empresa vencedora OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil)
AUTOPISTA FERNÃO DIAS S.A. Lote 05 - Rodovia BR-381/MG/SP trecho Belo Horizonte – São Paulo, com 562,10 Km de extensão para a empresa vencedora OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil)
AUTOPISTA LITORAL SUL S/A Lote 07 - Rodovia BR-116/376/PR – BR/101/SC - trecho Curitiba – Florianópolis, com 382,30 Km de extensão, para a empresa vencedora OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil)
AUTOPISTA PLANALTO SUL S/A Lote 02 - Rodovia BR-116/PR/SC – trecho Curitiba – Divisa SC/RS, com 412,70 Km de extensão para a empresa vencedora OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil)
TRANSBRASILIANA – CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A. Lote 01 – Rodovia BR-153/SP – trecho Divisa MG/SP – Divisa SP/PR, com 321,60 km de extensão para o proponente vencedor Consórcio BRVias, constituído pelas empresas Splice do Brasil Telecomunicações e Eletrônica S.A., WTorre S.A. e Comporte Participações S.A.
RODOVIA DO AÇO S.A. Lote 03 – Rodovia BR-393/RJ – Divisa MG/RJ – Entr. BR-116/Via Dutra, com 200,4 km de extensão para o proponente vencedor Consórcio Acciona.

Fonte: ANTT

Fases que compõem o PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA - PER

TRABALHOS INICIAIS – da assinatura do contrato até o 6º mês de concessão. É a fase de eliminação de problemas emergenciais que signifiquem riscos pessoais e materiais iminentes dotando a rodovia de requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários;

RECUPERAÇÃO – do 6º mês até o 5º ano de concessão. Os serviços de recuperação têm por objetivo restabelecer as características de projeto da via;

MANUTENÇÃO – até o final da concessão.

OBS: Simultaneamente às fases descritas acima, serão realizados, em caráter permanente, os trabalhos de Conservação, Operação, e Melhoramentos das rodovias.

3.2- DIREITO CONCESSIONÁRIO: A LICITAÇÃO

As licitações são uma forma racional de promover a eficiência e a competitividade em situações nas quais as estruturas atuais de mercado são aquelas da concorrência imperfeita. Como nestes casos a competição no plano do mercado de produtos não leva à eficiência alocativa, pode-se transferir a competição para o nível do mercado direitos de produzir (mercado de contratos). Como resultado, pode-se obter uma emulação de competição perfeita, com ótimos de segundo nível que representam perdas mínimas de eficiência em custos e em alocação de recursos (ver Berechman, 1993).

Seis são os elementos básicos de uma licitação, a serem detalhados em Edital e no contrato bilateral resultante da delegação. (Huntley, 1989; Berechman, 1993):

São eles:

- Critério, regra ou padrão para definir a proposta ganhadora;
- Natureza do serviço licitado, especificações e exigências;
- Destino da arrecadação tarifária;
- Período de contrato, possibilidade e critério para renovação;
- Penalidades aplicáveis e modo de supervisão/fiscalização;

- Modelo de remuneração da empresa vencedora.

A Lei das Licitações e dos Contratos Administrativos (Lei nº 8.666/93) confirma, entre outros poderes administrativos, a competência da Administração para modificar e rescindir unilateralmente os contratos, fiscalizar sua execução e aplocar sanções pela inexecução total ou parcial do ajuste (art. 58, caput); por outro lado, trata como intangíveis as cláusulas econômico-financeiras e monetárias do contrato sem prévia concordância do contratado e prescreve a obrigatoriedade da revisão das cláusulas econômicas-financeiras para fins da manutenção do equilíbrio contratual (art. 58, parágrafos 1º e 2º, entre outros dispositivos da Lei).

Outras medidas do diploma em tela são: a constância do objeto é preservada, ao se limitar em 25% a faculdade de estender ou abreviar o objeto do contrato (art. 65, parágrafo 1º); as hipóteses de extinção unilateral são detalhadamente regulamentadas (art. 58, II; 78 e 79, I e II); a possibilidade do contratado poder rescindir unilateralmente o contrato em caso de inadimplemento pela Administração (entretanto, somente por via judicial; arts. 78, XIV e XV, e 79, III); e a obrigatoriedade da determinação de prazo para o contrato e limitação dos casos de prorrogação.

A concessão de serviços públicos apresenta peculiaridades com relação ao contrato administrativo genérico, se sujeitando a uma legislação própria (as Leis nº 8.987/95 e 9.074/95), mesmo que a Lei nº 8.666/93 discipline subsidiariamente a matéria.

Importantes marcos distintivos seriam primeiramente a remuneração basicamente por tarifa (com possibilidade de receitas adicionais e subsídios) e o fato da concessão não constituir apenas um contrato, mas também uma relação de regulamentação (constituiria, assim, um ato misto ou complexo; ver Wald *et al.* 1996). Ele é contratual no que tange os direitos financeiros percebidos pelo contratado; entretanto, no que tange a determinação, unilateral, do funcionamento, organização, e modo de prestação do serviço, pelo Poder Público, esse Poder assume um papel de poder regulamentador (Bandeira de Mello 1995, citado por Aragão 1996). Outro elemento distintivo é o risco empresarial assumido pelo contratado.

Para incentivar a competitividade entre os concessionários, a nova legislação sobre a matéria introduziu medidas renovadoras do instrumento, entre as quais estão:

- Sujeição a uma licitação economicamente competitiva pela menor tarifa ou maior oferta;
- Eliminação de reservas de mercado e direitos de exclusividade;
- Fixação da tarifa pela proposta vencedora;
- Determinação de prazo certo para o término da concessão, embora o poder público possa consentir sua prorrogação.

Segundo Aragão (1996), um aspecto que ficou confuso após a promulgação da Lei de Concessões é o “status” da variante da permissão. Tradicionalmente tratada como ato administrativo discricionário e precário, a nova legislação, embora reconhecendo ainda formalmente sua precariedade (art. 2º, IV), realçou seu caráter contratual (“contrato de adesão”, art. 40), praticamente eliminando diferenças com a concessão. É de se lembrar que o uso da permissão há muito a tinha aproximado à concessão, na medida que permissões com aposição de prazos ou com implicações em termos de portentosos investimentos vinham sendo consideradas pelos tribunais como equivalentes à concessão (“permissão condicionada” ou “qualificada”, Bandeira de Mello 1995).

A obrigatoriedade da licitação para os contratos da administração é ancorada constitucionalmente (art. 37, XXI da Carta Nacional), e essa determinação tem dois principais objetivos: a) garantir que o privilégio de firmar ajustes com a Administração Pública seja disputado com equidade, pelo menos entre todos aqueles que estejam aptos para realizar o negócio (princípio da isonomia); b) uma vez assegurada a igualdade de direitos, a faculdade da Administração escolher a proposta mais vantajosa, mediante a indução de uma verdadeira competição (Bandeira de Mello 1995; Wald *et al.* 1996).

Além desses objetivos básicos, deverão ser respeitados, tanto no procedimento geral, quanto no próprio julgamento, os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, igualdade, publicidade, probidade administrativa, vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo (art. 3º da Lei nº 8.666/93). A esses princípios fundamentais a doutrina

adiciona outros correlatos, que são: competitividade, fiscalizabilidade e participação popular, motivação dos atos administrativos, formalismo, direito ao contraditório dos participantes acusados ou protelados e também a proporcionalidade da atuação da autoridade administrativa (Sundfeld 1994; Grau 1995).

Desse quadro de princípios não se extrair diversas consequências: primeiramente, o veto à qualquer medida discriminatória entre licitantes, sobretudo na determinação de exigências de qualificação técnica e econômica que não sejam as estritamente necessárias para garantir a execução do contrato (art. 37, XXI da Constituição). Em função disso, a Lei nº 8.666/93, em seus arts. 27 a 31, especifica com extremo detalhe as exigências de habilitação cabíveis aos licitantes. Em segundo lugar, abrem-se diversos espaços para a inspeção pública (publicidade dos editais e dos atos, inspecionabilidade dos documentos, audiências públicas, impugnabilidade, etc.) assim como para a defesa dos direitos dos licitantes (imutabilidade do ato convocatório e das propostas, julgamento objetivo e preso às regras expostas no edital, publicidade dos atos, motivação dos atos e decisões, direitos de impugnação e ao contraditório, e, finalmente, para o licitante vencedor, o direito de, efetivamente, contratar com a Administração; ver Justem Filho 1996).

A mesma Lei (arts. 24 e 25) admite casos de dispensabilidade e inexigibilidade de licitação, os primeiros dizendo respeito a valores contratuais muito baixos (com limites estabelecidos na lei e normas regulamentares), e os segundos, a casos extremos e fortuitos (p.ex., calamidades públicas, grave perturbação da ordem, etc.), onde a realização de uma licitação, por sua morosidade e custo, ou não seria possível ou traria grandes prejuízos ao interesse público (Blanchet 1995; Bandeira de Mello 1995).

A nova legislação sistematiza diversas modalidades de licitação, sendo que a mais complexa delas – e que se aplica obrigatoriamente às concessões de serviço público – é a concorrência, onde o procedimento é subdividido em duas partes : a habilitação dos licitantes e a seleção entre as propostas dos habilitados Lei nº 8.666/93, art. 22 parágrafo 1º). Aqui, toda a avaliação da idoneidade do licitante é realizada e concluída exclusivamente na fase da habilitação, que terá por base apenas a análise de documentos (art. 27); uma vez superada essa, não cabe à Administração desqualificar o licitante por falta de requisitos habilitatórios (a menos

que lhe venham a ser conhecidos fatos desabonadores somente após a conclusão da fase de habilitação; art. 43 parágrafo 5º).

Para a realização de qualquer licitação, seu edital estabelece as regras básicas de todos os seus procedimentos e atos de habilitação e seleção: ele é a “lei interna” do processo, e tem seu conteúdo mínimo determinado em Lei (art. 40 da Lei nº 8.666/93; para as concessões de serviço público, os conteúdos mínimos dos editais estão contidos no art. 18 da Lei nº 8.987/95). O desrespeito a qualquer norma contida no edital e na legislação acarretará a nulidade do processo licitatório por vício (Wald *et al.* 1996; Bandeira de Mello 1995).

Para o caso específico da concessão de serviços públicos, a matéria está regulamentada por lei especial (Lei nº 8.987/95), embora nele incidam, supletivamente, determinações da Lei das licitações e Contratos Administrativos enquanto legislação geral. Uma característica dessa Lei especial para as concessões é o acirramento da competitividade entre os licitantes, onde a seleção das propostas dar-se-á, exclusivamente, por critérios econômicos. Considerações qualitativas sobre os proponentes serão realizadas e concluídas na fase de habilitação, não podendo ser utilizadas para fins de seleção.

O novo Direito Concessionário brasileiro, o contrato de concessão tomou as seguintes feições:

- Seu conteúdo mínimo está determinado por lei (Lei nº 8.987/95, art. 23), e a sua minuta já deve constar do edital (art. 18); em especial, seu objeto – estritamente vinculado à finalidade originária da licitação – e suas condições financeiras (inclusive direitos de revisão e reajuste para fins da manutenção do equilíbrio econômico) devem estar inequivocamente amarrados (Bandira de Mello 1995; Blanchet 1995);
- Os contratos são pessoais e intransferível, embora a Lei preveja faculdades de transferência e subconcessão, desde com anuência do Poder Público; entretanto, essas faculdades estão sendo veemente contestadas pela literatura, eis que constituiriam burla ao princípio licitatório (Toba 1995; Mukai 1995);

- O prazo há de ser obrigatoriamente definido, mas pode ser prorrogado na forma prevista no contrato (art. 23, XII); a doutrina continua vincular esse prazo ao retorno do capital investido (Santos 1995; Blanchest 1995);
- Não assiste ao concessionário direito automático de exclusividade, a menos que essa seja comprovadamente indispensável para a manutenção do equilíbrio financeiro do contrato (art. 16).

Estão detalhadamente regulamentadas as condições para o Poder Público extinguir contratos de concessão, que pode, conforme art. 35, ocorrer nas hipóteses de:

- Fim natural do contrato por expiração do prazo (“advento do termo contratual”);
- Encampação (extinção por mero interesse público, sem culpa do concessionário);
- Caducidade (extinção por falta do concessionário, nas hipóteses especificadas pelo art. 38);
- Recisão (extinção da concessão por iniciativa do concessionário, em virtude do indimplemento das obrigações contratuais pelo poder público, o que só pode ser realizado mediante ação judicial; ver art. 39); assim como:
- Anulação e falência ou extinção da empresa concessionária.

Uma vez extinta a concessão, os bens apensos à execução dos serviços públicos são revertidos ao Poder Público, sendo devida ao concessionário a indenização por capital não indenizado; o poder público passa a assumir a execução do serviço (art. 36).

Há uma grande inovação na Lei, extraordinariamente positiva, e que ajuda a superar uma série de dificuldades, que é o instituto jurídico do bem reversível. Os bens reversíveis são os bens da concessão que devem ser transferidos para o Poder Público, ao final da concessão, diferente dos bens que pertencem à empresa, ao empresário ou ao concessionário. Só é bem reversível, ou seja, só pode ficar nas mãos do Poder Público aquilo que estiver definido em contrato. Todos os demais bens que não estiverem definidos em contrato, pertencem ao concessionário. Esta mudança é importante, porque a precariedade da legislação já trouxe muitas dificuldades jurídicas. Na medida em que contrato define este aspecto, haverá uma segurança para o empresário e tranquilidade para o gestor público.

3.3- O EQUILÍBRIO ECONÔMICO –FINANCEIRO DE CONTRATO

Segundo Aragão (1996), no contexto da Teoria do Contrato Administrativo, a doutrina tem desenvolvido (e a jurisprudência ratificado) a tese que ao contratado pela Administração assiste, como compensação aos poderes exorbitantes desta última, uma especial proteção, que é a garantia do equilíbrio econômico do contrato. Esse equilíbrio haverá de ser mantido e reestabelecido, sempre que a Administração, dentro dos seus poderes e na defesa do interesse público, determinar medidas que prejudiquem os interesses do contratado (aumento dos encargos, supressão do contrato, entre outras); esta recuperação será ou por devidas indenizações ou mediante correspondente revisão do preço do contrato (Sundfeld 1994; Bandeira de Mello 1995).

Inicialmente restrita aos prejuízos advindos diretamente da ação adversa do Poder Público, a proteção, aos poucos, se estendeu também a fatos econômicos externos desfavoráveis, como aumentos de subsídios de preços de alguns insumos, ou outros que (agora sem intervenção do Poder Público) tragam consigo um severo desbalanço do contrato: nesses casos, os preços não de se beneficiar de revisão. No Brasil, onde os contratos administrativos, durante uma longa história de inflação, passaram a se beneficiar de uma extrema proteção (em termos comparativos com outros países), as taxas inflacionárias têm sido repassadas para os preços dos contratos, sob forma de constante e periódico reajuste. Todos esses riscos, onde o contratado faz jus ao reestabelecimento dos preços, são resumidos pelo termo de *álea extraordinária* (Sundfeld 1994; Blanchet 1995). Como risco para ser assumido apenas pelo concessionário (*álea ordinária*) restam aqueles advindos da má administração ou de estimativas inexatas de custos e receitas (Bandeira de Mello 1995).

A nova legislação concessionária, apesar de aumentar as exigências para o empresário em termos de produtividade e capacidade de prever com maior precisão os custos e receitas formadoras de seu preço de oferta por ocasião da licitação, mantém as obrigações de proteção dos contratos, uma vez selecionada a proposta e celebrado o ajuste. Primeiramente, enquanto o Poder

Público conserva suas faculdades de alterar e suspender unilateralmente os contratos, as cláusulas financeiras só podem ser alteradas por acordo entre partes (Lei nº 8.666/93, arts. 58, parágrafo 1º e 65, II, d).

A Lei das Licitações e Contratos Administrativos estabelece igualmente as hipóteses de revisão da remuneração: a) no caso de modificado unilateral do pacto (arts. 58 e 65); b) quando intervêm a criação, alteração e extinção de tributos ou encargos legais ou demais disposições legais de comprovada repercussão nos preços contratados (art. 65, parágrafo 5º); c) diante de fatos imprevisíveis, ou previsíveis (porém de consequências incalculadas), força maior e caso fortuito, que configurem álea econômica extraordinária e extracontratual (art. 65, II, d).

3.4- VIABILIDADE FINANCEIRA

A viabilidade financeira de uma concessão depende do custo de sua implantação e operação, e dos valores de receitas a realizar com sua exploração. A rentabilidade do empreendimento é que o tornará ou não atraente para a empresa privada.

As concessões podem ser subsidiadas quando elas não são financeiramente viáveis, com o poder público estabelecendo subsídios diretos ou indiretos, que funcionam como complementação da tarifa.

No caso das concessões financeiramente viáveis, elas podem ser onerosas ou gratuitas. No caso das onerosas, o Estado recebe um pagamento ou uma parcela da tarifa, quando os empreendimentos permitem retorno suficiente para isso. Nas gratuitas, estabelecem-se apenas obrigações a serem assumidas pelas concessionárias, que podem incluir a manutenção e recuperação de trechos não tarifados. Este é o caso das concessões no Paraná e Rio Grande do Sul.

Os programas de concessão que enfrentaram problemas em outros países, particularmente no México, tiveram as seguintes origens:

- Cálculo de custos de investimentos e operações mal feitos e aumento dos juros, levando as concessionárias a ficar sem capacidade de investir;
- Falhas legais e regulatórias, envolvendo o financiamento de longo prazo e atrasando as obras;
- Inadequado critério de seleção de empresas, permitindo licitantes sem capacidade de assumir a gestão dos processos de construção, operação e administração;
- Má avaliação dos estudos de tráfego;
- Órgãos reguladores inadequadamente estruturados.

3.5- O PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO

Os objetivos do Programa Nacional de Desestatização (Lei Federal nº 9.491, de 09/9/97), na busca da modernização da economia brasileira, são:

- Permitir a mudança do papel do Estado, concentrando suas ações e recursos, sabidamente escassos, nas áreas sociais
- Reduzir a dívida pública, auxiliando no ajuste fiscal
- Permitir a retomada dos investimentos nas empresas e atividades desestatizadas com recursos de seus novos proprietários
- Estimular a competição no mercado, contribuindo para o aumento da qualidade dos bens e serviços ofertados à população
- Fortalecer o mercado acionário, com maior pulverização do capital.

A partir do governo Fernando Henrique Cardoso, o Programa Nacional de Desestatização passa a ser parte integrante do programa de governo, iniciando-se uma nova fase, em que os serviços públicos vêm sendo transferidos ao setor privado, a agenda incluindo concessões na área de transportes e telecomunicações. O objetivo é a melhoria da qualidade dos serviços prestados à sociedade, através do aumento dos investimentos a serem feitos pelos novos controladores.

O documento da nova fase de privatização explicita:

“O Programa Nacional de Desestatização deverá contribuir para superar o gargalo para o crescimento econômico existente nos serviços de infra-estrutura, notadamente em energia elétrica, transportes e telecomunicações (...)

A infra-estrutura de baixa qualidade eleva os custos primários de produção, distribuição e armazenamento, elevando o chamado Custo Brasil (...). Ao conceder os serviços públicos ao setor privado, o Estado poderá dedicar-se mais adequada e exclusivamente às atividades de regulação e fiscalização desses serviços (...).”

A lei federal nº 8987/95 de Concessões de Serviços Públicos, com base no artigo 175 da Constituição, cria pela primeira vez um conjunto de regras uniformes e organizadas para a concessão ou permissão para prestação de serviços públicos. Estabelece que, através de contrato, os capitais privados prestarão esses serviços em nome do Estado, explorando bens que, ao final de um período, reverterão ao poder público. Cria-se assim uma alternativa concreta aos investimentos estatais, que desde o início da década de 80 são insuficientes.

Estabelece que a Concessão será feita “mediante licitação, na modalidade de concorrência, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para sua realização, por sua conta e risco ...”

4- A REGULAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA

A malha rodoviária nacional soma cerca de 1,8 milhões de quilômetros, incluindo as rodovias federais, estaduais e municipais. Desse total, apenas cerca de 148 mil km são pavimentados, conferindo ao país um índice de pavimentação de apenas 10%. Para uma efetiva comparação da situação da infra-estrutura rodoviária nacional, as referências recaem sobre Estados Unidos, Canadá e China, com índices de pavimentação de, respectivamente, 61%, 30% e 14%. O índice de pavimentação da malha brasileira equívale ao do Paraguai - a rigor, cerca de 1% superior ao nosso. O México apresenta um índice de pavimentação de 36% e a Argentina de

27%. Isso, por si só, já aponta para as grandes necessidades de melhoria da infra-estrutura rodoviária, no Brasil, e contrasta com a visão de que, de alguma maneira, o país tenha feito no passado uma opção “rodoviarista”, privilegiando esse modo de transporte.

Enquanto subsetor essencial de infra-estrutura, o modelo de financiamento do setor rodoviário por meio de receitas vinculadas tem sido amplamente utilizado em todo o mundo. Ele é dado pela vinculação de impostos específicos que incidem sobre: a aquisição e o licenciamento de veículos; o consumo de combustíveis; o uso dos veículos; e outros. A aplicação desse modelo de financiamento é exemplificada por diversos países, entre os quais se incluem: EUA, Áustria, Holanda, Suíça, Japão, Austrália, Bolívia, Colômbia, África do Sul e Gana.

Adicionalmente a esses tributos, muitos países também adotam como mecanismo de financiamento rodoviário a cobrança de pedágio em rodovias de alta densidade de tráfego e outros tributos com base em peso-distância de veículos, impostos quilométricos e impostos de transportes relacionados com o uso rodoviário de caminhões e ônibus. Alguns países também adotam um modelo de financiamento rodoviário baseado na aplicação de recursos oriundos de receitas gerais, aí incluídas algumas derivadas da tributação de usuários, porém sem qualquer tipo de vinculação. Nesses caso, o exemplo mais relevante é o da Alemanha, que não pratica a cobrança de pedágios e financia os seus programas rodoviários por meio de tributos gerais e com poucos encargos recaindo diretamente sobre os usuários de rodovias.

No caso dos modelos de financiamento que buscam recursos complementares na iniciativa privada através de concessões de rodovias com cobrança de pedágio, as experiências internacionais mais relevantes, pela semelhança com o modelo brasileiro, são as da França, Itália, Espanha, México e Argentina. Cada uma dessas experiências têm, todavia, características específicas, como a participação do Estado (casos da França e Itália), abertura de capital (caso da Espanha), utilização de BOT (*Build, Operate and Transfer*, caso do México). Dentre essas experiências, a que mais se assemelha ao caso brasileiro é a da Argentina, inclusive por sua abrangência. Contudo, a magnitude da demanda de transporte no Brasil, enorme extensão territorial do país e a necessidade de grandes investimentos em aumentos de capacidade, colocam diferenças fundamentais na implementação dos dois modelos/países.

No caso brasileiro, a gradual extinção, a partir do final dos anos 70, do modelo de financiamento rodoviário brasileiro, baseado na aplicação de recursos oriundos de receitas vinculadas, levou à redução gradual dos investimentos na malha rodoviária nacional: os investimentos caíram de um total de 1,6% do PIB, no período entre 1967 e 1976, para menos de 0,5% no período 1980/96, acarretando o crítico estado atual de conservação em que se encontra essa malha.

No início da década de 90, o modelo brasileiro de financiamento rodoviário buscou recursos complementares na iniciativa privada, através de concessões de rodovias com cobrança de pedágio, visando reverter o mau estado de conservação da malha rodoviária nacional. Isso levou, progressivamente, a descentralizar para os Estados as responsabilidades pelas rodovias de interesse local ou regional e transferir os encargos de novos investimentos, operação e manutenção de rodovias para concessionárias privadas, as quais cobririam seus custos através da cobrança de pedágio.

O programa brasileiro de concessões abrange uma extensão de mais de 23 mil km de rodovias, sendo que 9 mil km já estão em operação (incluindo rodovias federais, 865 km, e estaduais). Quanto às tarifas praticadas, o valor atual da unidade básica de pedágio cobrado pelas concessionárias é, em alguns casos, superior ao valor constante de suas propostas originais, quando corrigidos pela fórmula contratual, refletindo a necessidade de alguns ajustes no vulto das obras, principalmente, no que diz respeito a melhorias para a segurança dos usuários. Como na maioria dos países, a tabela de pedágio no Brasil é baseada no número de eixos de cada veículo. O valor médio básico por quilômetro (R\$ 0,03 – 0,04/km) cobrado pelas concessionárias continua bem abaixo dos níveis internacionais (R\$ 0,06/km), embora o multiplicador por eixo, utilizado nos programas brasileiros, tenda a ser maior, aparentemente beneficiando os usuários de veículos individuais, em detrimento dos transportadores de passageiros e de bens.

Cabe ressaltar que:

- a) o multiplicador adotado pelo DNER foi baseado em critérios técnicos que refletem o impacto do tamanho e do peso de cada tipo de veículo no uso e desgaste da rodovia;
- b) a porcentagem de caminhões no volume médio diário de tráfego nas rodovias brasileiras é bem superior àquela da maioria dos países e, qualquer ajuste para baixo deste multiplicador, implicaria num aumento da tarifa básica para veículos leves;
- c) a diferença entre os preços de gasolina e óleo diesel nos Estados Unidos e Europa é menor de que no Brasil; e
- d) a relação “taxas e impostos sobre veículos comerciais” e “taxas e impostos sobre veículos de passeio” nos Estados Unidos e na Europa é maior do que no Brasil.

Segundo CASTRO (2000), no que tange aos aspectos operacionais, os riscos de exploração dos grandes eixos de transporte são relativamente reduzidos, podendo, entretanto, aumentar a partir de mudanças mais significativas das atuais características da matriz de distribuição intermodal do transporte nacional que acarretem perdas de participação para o modal rodoviário. No caso do tráfego, a assunção do risco de sua alteração ante o previsto constitui condição inerente ao regime jurídico da concessão a ser outorgada, não sendo admitida qualquer alteração de seus encargos, ou ainda, ensejar revisão do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, definido na proposta comercial da concessionária.

O alto grau de imprevisibilidade que poderia ser atribuído às estimativas do tráfego futuro é minimizado pelo fato de o programa brasileiro ser baseado em rodovias existentes e sem concorrência de vias paralelas gratuitas, reduzindo muito o grau de imprevisibilidade das receitas. Essa característica elimina, por exemplo, uma das causas apontadas pelo fracasso financeiro da experiência mexicana; qual seja, a subestimação do tráfego nas vias gratuitas. Por outro lado, os custos de recuperação ou restauração de uma estrada existente são menores e mais previsíveis do que os de construção de rodovia nova, o que tenderia, em condições equivalentes, a deixar os valores das tarifas do programa brasileiro mais baixos, facilitando a aceitação do pedagiamento e reduzindo a perspectiva de fuga de tráfego.

Para CASTRO (2000), é necessário destacar ainda que o programa federal e os programas estaduais de concessão rodoviária vão tornar a proporção de rodovias pavimentadas com

cobrança de pedágio, no Brasil, significativamente maior do que a proporção geralmente observada no exterior. Isso, obviamente, vai onerar bastante os usuários, especialmente os das regiões mais densamente habitadas. Em consequência, a resistência por parte dos usuários em assumir o ônus dos pedágios e também grande parte dos riscos das concessões, por via das revisões de tarifas, provavelmente deve escalar-se à medida que os programas avancem em suas metas.

A potencialidade do risco político/regulatório já foi demonstrada na implantação dos programas de concessão dos estados do Paraná e do Rio Grande do Sul. A resistência a pagar pedágios em uma malha extensa de rodovias não partiu dos usuários de carro de passeio, mas sim dos transportadores de carga. Isto levou o governo paranaense, às vésperas de uma eleição estadual, a reduzir pela metade as tarifas e as obras de recuperação e melhoramento das rodovias.

Esse risco político, que também inclui mudanças na política de transportes em virtude de troca de governo, é muito significativo e magnificado pela ausência de agências reguladoras dos contratos de concessão que detenham de fato autonomia em suas decisões, exalem transparência nos processos e ritos administrativos, e sejam submetidas a regras detalhadas e claras.

Cabe ressaltar que o processo de concessões rodoviárias, ao contrário do que amplamente se propaga, não se justifica, em termos macroeconômicos, em virtude de escassez de recursos governamentais, uma vez que globalmente a arrecadação do setor público vem atingindo recordes de participação no PIB nos últimos anos. Concretamente, a opção por conceder rodovias à exploração pelo setor privado se justifica essencialmente por uma mudança de paradigma sobre o papel do Estado na provisão de serviços econômicos.

Em primeiro lugar, é diretriz básica do Estado brasileiro abster-se de prover bens e serviços econômicos nas situações em que estes possam ser adequadamente supridos pela iniciativa privada. No caso das concessões rodoviárias, os serviços de infra-estrutura de transporte oferecidos através de regime de concessão ao setor privado são serviços comerciais com valor econômico, conforme demonstrado pela ampla aceitação dos vários programas de concessão pelo setor empresarial. Em segundo lugar, a cobrança direta por serviços econômicos

se justifica pela regra da teoria econômica, a qual indica que a maneira de obter o melhor uso dos recursos econômicos empregados na produção de serviços de infra-estrutura de transporte é cobrando por estes um preço igual ao custo de oportunidade de produzi-los. Essa regra é válida sob qualquer circunstância, tanto no curto como no longo prazo. Todos os preceitos de economia de transportes são baseados nessa regra e sua lógica subjacente é simples: se o preço estiver abaixo do custo de oportunidade do serviço, recursos excessivos serão utilizados para produzi-los; e vice-versa. Automóveis e caminhões devem pagar o preço equivalente ao custo de oportunidade que impõem ao realizar uma viagem. Isso deve acontecer não só porque é justo fazê-lo, mas porque é eficiente fazê-lo. Caso o preço da viagem esteja abaixo do custo de oportunidade, os motoristas terão uma informação incorreta do custo dos recursos empregados pela sociedade na produção desses serviços. E, nesse caso, consumindo mais serviços do que seria socialmente desejável, estariam consumindo serviços ineficientemente e reduzindo a disponibilidade de recursos da economia para outros segmentos.

O mesmo raciocínio vale para preços acima do custo de oportunidade, caso em que menos serviços do que o socialmente desejável serão consumidos. As duas questões básicas decorrentes dessa análise é se os valores pagos pelos usuários estão corretos em termos gerais, e se a distribuição dos preços entre usuários é adequada.

Nesse sentido, a questão da relação custo/benefício dos programas de concessão de infra-estrutura rodoviária, através de pedágio, tem sido erradamente colocada. De uma forma intuitiva, os benefícios dos pedágios têm sido avaliados comparando-se os custos operacionais de veículos (principalmente caminhões) circulando em pavimentos com diferentes graus de rugosidade. O nível mais alto de rugosidade – pavimento desgastado – representaria as rodovias antes da implantação do programa de concessão; o nível mais baixo – pavimento em bom ou excelente estado – representaria o padrão exigido nos editais de concessão das rodovias. O raciocínio, em geral, é que: mesmo com o ônus do pedágio, o custo operacional total de cada uma das categorias de veículos que percorrem os trechos concessionados a privados será menor do que na situação anterior (do pavimento desgastado).

Os dois equívocos dessa lógica, do ponto de vista econômico, é: primeiro, atribuir ao sistema de pedágio o benefício gerado pela melhoria do pavimento; e, segundo, justificar o preço cobrado, por conta do benefício (diminuição do custo operacional total) produzido pela melhoria das condições das rodovias. No primeiro caso, o pedagiamento é apenas uma das formas possíveis de financiar as melhorias nas condições das rodovias. Portanto, o benefício não pode ser atribuível inequivocamente ao programa; embora seja muito atraente e intuitivo fazê-lo. O segundo equívoco – justificar preço pelo benefício produzido – pode ensejar uma lógica discriminatória e oportunista de onerar mais, exatamente os mais beneficiados pelas melhorias, os quais, em geral, são os mais necessitados das melhorias desses serviços.

Contrapõe-se a essa perspectiva uma abordagem com fundamentação econômica e anteparo legal. O preço dos serviços deve ser igual ao custo de oportunidade de produzir esses serviços; se possível, diferenciados pelo tipo de serviço prestado a cada categoria de usuário, exatamente como estabelece o Artigo 13 da Lei de Concessões, “*em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.*” Portanto, nesse enfoque, os benefícios de fato atribuíveis ao sistema de pedágio podem ser: (I) o ganho de eficiência proporcionado pela gestão privada das rodovias, minimizando os custos requeridos para prover um padrão de serviço especificado no edital; e, principalmente (II) a maior eficiência produtiva e alocativa propiciada pela cobrança direta dos usuários dos serviços que estão sendo prestados, no sentido “*users pay their way*”, e não pela cobrança mais generalizada que ocorre através de tributos, assim como pelos ganhos de equidade produzidos por uma distribuição mais justa do ônus da infra-estrutura de transporte rodoviário. Ou seja, paga quem usa.

Não obstante a importância do tema, e o consenso no entorno dessa abordagem em países que há muitos anos se ocupam da questão, sua implementação prática está somente iniciando. As análises procedidas têm encontrado dificuldades conceituais e práticas, particularmente no tocante à distribuição equitativa de custos, alocação de custos comuns, e, principalmente em relação à qualidade sofrível dos dados sobre as relações de custo, tais como as de desgaste de pavimento em função do tráfego de caminhões. Mais ainda, os estudos têm empregado os níveis históricos

de investimento em rodovias, bem como as práticas de dimensionamento, sem procurar otimizá-las.

Note-se que a experiência norte-americana indica que o sistema de financiamento rodoviário deve ser encarado de forma compreensiva, incluindo todas as contribuições pagas pelos usuários, em todos os níveis de governo, desde que exclusivas, relacionadas e dedicadas ao sistema rodoviário. Mas no nosso caso, por exemplo, o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, cobrado a nível estadual, deve ou não ser considerada uma contribuição dos usuários ao financiamento do sistema rodoviário estadual? Em que se difere o IPVA cobrado de uma embarcação e o cobrado de um veículo? Ou mesmo, em que se difere o IPVA de outros impostos sobre a propriedade? Ou ainda, os impostos pagos pelos usuários nas compras de combustível devem ser considerados contribuições específicas para o financiamento de rodovias, mesmo se esses impostos também forem cobrados de forma generalizada em outros produtos?

No mesmo sentido, as comparações de contribuições dos usuários de rodovias, entre países, deve ser considerada com extrema cautela, tendo em vista as diferenças de regimes tributários e das contribuições específicas. Em certos países, por exemplo, a contribuição dos caminhões é feita também através do pagamento de licenças anuais (e.g., EUA), taxas (ou subsídios) específicas sobre combustíveis, pneus, etc. Em termos práticos, por exemplo, ao comparar o pedágio de caminhões entre Brasil e França, deve-se levar em conta também os preços (incluindo impostos, taxas e contribuições) do óleo diesel, nos dois países, assim como o valor das licenças para uso de caminhões (e restrições de uso) e demais itens específicos.

5- A QUEDA NO FINANCIAMENTO TRADICIONAL DO SETOR RODOVIÁRIO

No Brasil, tradicionalmente o financiamento da infra-estrutura rodoviária se deu através dos recursos públicos, principalmente originários de impostos vinculados ou de repasses do Tesouro, previstos nos orçamentos anuais dos Estados e da União. Entre os mecanismos implantados para fixar a origem de recursos merece destaque o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), principal fonte de financiamento do setor durante o período de sua existência. A mesma lei que o criou (Lei Joppert ou decreto-lei 8.463) reorganizou o DNER, responsável pala

execução da política rodoviária federal e pela aplicação dos 40% dos recursos do FRN destinados à União. Os Estados – que ficavam com 60% dos recursos – foram instados a criar seus Departamentos de Estradas de Rodagem (DER) ou Departamentos Autônomos de Estradas de Rodagem (DAER). Foi esse modelo que viabilizou uma expansão substancial da rede rodoviária do país.

Dessa forma, de 1948 a 1988 os recursos do Fundo Rodoviário Nacional (oriundos do imposto sobre combustíveis e lubrificantes) permitiram ao governo federal financiar a construção de rodovias pelos Estados, provocando uma expansão da malha pavimentada da ordem de 12% anuais no período 1956-80.

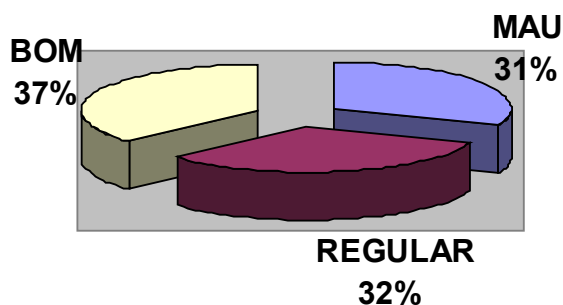
Em 1975 o panorama começou a ser alterado, com a transferência gradativa de parcelas dos recursos gerados pelo imposto único sobre combustíveis, que cabiam à União, para o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND), chegando a 50% em 1979. Em 1982 esse processo foi ampliado, com a transferência de 100% da parcela do FRN da União ao FND. A partir desse ano a administração do setor rodoviário passou a contar apenas com recursos dos orçamentos anuais, insuficientes para atender à infra-estrutura, e financiamentos de bancos de desenvolvimento nacionais e internacionais.

A participação no PIB do financiamento rodoviário (segundo V.L.Magalhães – *Concessões de Rodovias*, 1988) caiu de 1,51% em 1970 para 0,549% em 1982, chegando a 0,323% em 1988. A Constituição de 1988 sepultou definitivamente o sistema de financiamento de rodovias ao extinguir a vinculação de recursos tributários, com a criação de um caixa único do Estado, como adotado pela maioria dos países.

Desde então, vem sendo gradativo e sistemático o processo de deterioração das condições rodoviárias, agravado pela precariedade de manutenção e conservação da rede e pelo crescimento explosivo do tráfego de veículos.

5.1- A CONSEQUENTE DETERIORAÇÃO DAS RODOVIAS

O resultado dessa carência de recursos pode ser visto pelo estado das rodovias federais em 1995.



Fonte: UFRGS

A escassez dos recursos necessários para os investimentos em infra-estrutura rodoviária, aliada a uma crescente demanda pelo uso das estradas fez com que, em menos de uma década, as condições das rodovias brasileiras se degradassem. A situação está representada na Tabela 1, que ilustra a evolução da qualidade das rodovias federais nos anos que antecederam o início do processo de concessão de rodovias. Neste contexto, evidenciou-se a necessidade de melhoria do sistema rodoviário, que exigia um amplo nível de investimentos, a fim de modernizar, reestruturar e ampliar as rodovias brasileiras.

A Evolução da qualidade das rodovias federais no Brasil – 1988/1995

Classificação	Extensão da rede (%)			
	Ano	1988	1992	1994
Bom	58	46	28	37
Regular	31	21	54	32
Mau	11	33	18	31

Classificação x extensão da rede (%)

Fonte: Michel, Cydis e Oliveira (2003).

É oportuno registrar que estudos e relatórios de órgãos internacionais creditam ao mau estado das estradas um prejuízo de cerca de 2% do PIB dos países latino-americanos. Para cada dólar poupado em manutenção no momento adequado, há um acréscimo de três dólares com obras de reabilitação e de até outros três para os usuários (custos de operação adicionais): é o que S. H. Lee, da Universidade Federal de Santa Catarina, chama de antieconomia.

Muitos são os fatores que afetam a longevidade de uma rodovia pavimentada: a espessura das diversas camadas, a qualidade dos materiais utilizados, as características do sub-leito, as condições de manutenção e do meio ambiente e, sobretudo, o tráfego de veículos pesados.

As rodovias, principalmente por ação do tráfego pesado, passam por um ciclo de contínua deterioração. Se não houver manutenção adequada, após 10 a 15 anos a rodovia pavimentada revestida com concreto asfáltico chega a um estado de deterioração acelerada, que obriga a reconstruir totalmente o pavimento.

Os transportadores de carga são tentados a trafegar sobrecarregados porque assim podem aumentar sua produtividade. As atuais condições facilitam: não há controle sistemático de peso por eixo, é possível aumentar a pressão dos pneus (radiais) e ampliar a capacidade de 31%.carga, sendo ainda cabível repassar maiores custos operacionais. Pesquisas oficiais de âmbito nacional revelam que a sobrecarga chega a 30% para os eixos pesados.

Ao mesmo tempo, as pesquisas indicam como conseqüência imediata dessa destruição dos pavimentos um aumento de até 50% no consumo de combustíveis, 30% no desgaste da frota e 100% no tempo de percurso. Ao mesmo tempo, as pesquisas indicam como conseqüência imediata dessa destruição dos pavimentos um aumento de até 50% no consumo de combustíveis, 30% no desgaste da frota e 100% no tempo de percurso.

5.2- OS EFEITOS SOBRE OS VEÍCULOS

Ao mesmo tempo, as pesquisas indicam como conseqüência, imediata dessa destruição dos pavimentos, um aumento de até 58% no consumo de combustíveis, 30% no desgaste da frota e 100% no tempo de percurso. Onde o excesso de carga é responsável por elevar o custo de manutenção das rodovias (se e quando ela ocorre) e dos veículos, e pelo maior risco de acidentes.

A viabilização dos investimentos em infra-estrutura constitui hoje um dos grandes desafios com que se defronta a grande maioria dos países em desenvolvimento, estendendo-se também a alguns desenvolvidos. Particularmente, o investimento em infra-estrutura rodoviária tem reflexos consideráveis na economia. Estudos realizados nos Estados Unidos chegaram à conclusão de que para cada 1% de aumento no investimento rodoviário (infra-estrutura) há um aumento de até 0,127% no PIB dos estados. E um estudo internacional de 1994 estima que para cada 1% de aumento da capacidade da infra-estrutura há um aumento de até 1% no PNB.

5.3- O PEDÁGIO COMO FONTE DE FINANCIAMENTO

A instituição do pedágio como fonte de financiamento remonta a várias eras. Há registros sobre cobrança dos viajantes nas estradas entre Síria e Babilônia há 4 mil anos. Também os incas construíram estradas convergentes para Cuzco, entre a atual Colômbia e o Sul do Chile (através da Cordilheira dos Andes), e cobravam pedágio.

No Império Romano a denominação era *Portorium* e, na Idade Média, o pedágio era prática comum, sendo cobrado pelos senhores feudais nas estradas de seus domínios. Na França chamava-se *péage* – origem do termo em português. Na Inglaterra a cobrança era intensa até o século XVIII, pela Coroa Britânica, que conservava as estradas.

No Brasil o pedágio foi formalmente instituído na Constituição de 1946 como taxa (ou tributo), fato que gerou diversos pareceres, polêmicas e arguições quando da criação do selo-pedágio. Recentemente o pedágio passou a ser considerado um preço público, o que justifica sua cobrança por concessionárias privadas e elimina as discussões sobre bitributação e inconstitucionalidade.

Os principais impostos e taxas cobrados dos usuários de rodovias atualmente, em vários países, são:

- Impostos sobre combustíveis e lubrificantes, baseados no preço médio do diesel e da gasolina e na capacidade de pagamento dos usuários. Taxas anuais usualmente complementam esse imposto, em especial no caso de caminhões pesados.

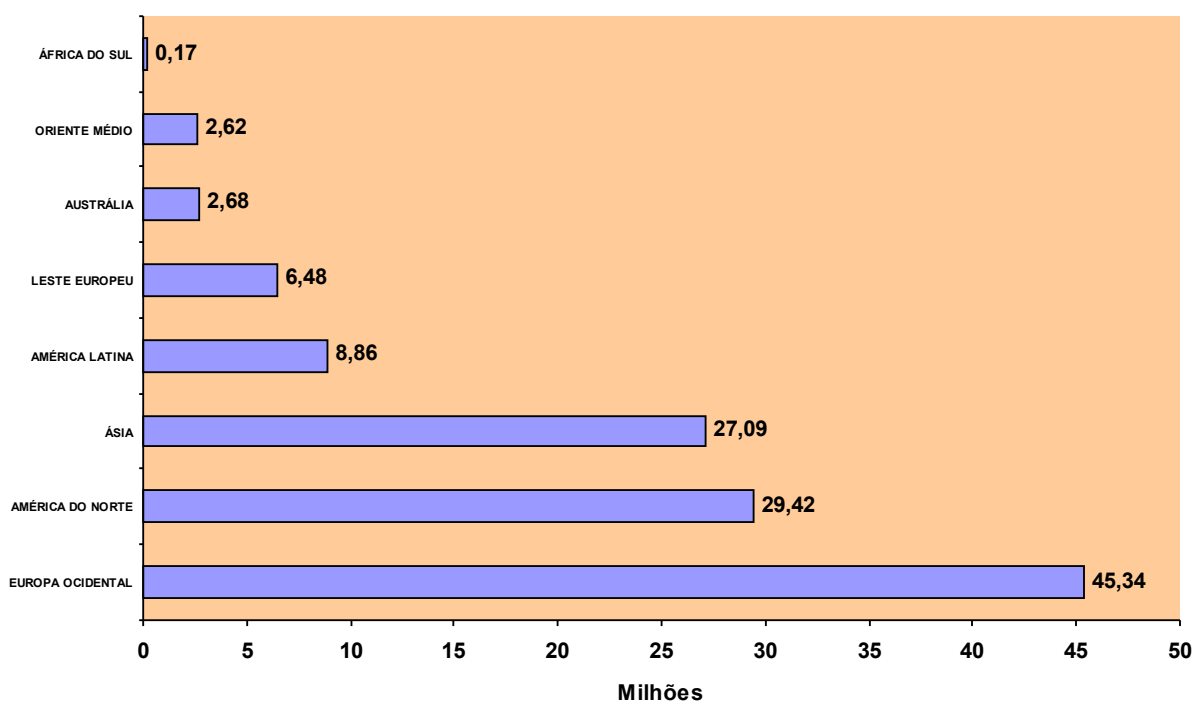
- Taxa de licenciamento de veículos, anual, para cada veículo específico, independente da utilização de rodovias.
- Imposto peso-distância, que diferencia o impacto de carros e caminhões. Nova Zelândia e Estados Unidos, com algumas variações, o aplicam sobre veículos a diesel. Há dificuldades porque, embora os veículos pesados consumam de três a cinco vezes mais combustível por quilômetro do que os leves, o custo do desgaste do pavimento gerado pelos pesados representa uma proporção muito maior.
- Pedágio, que se configura a maneira mais adequada para lidar com uma realidade: as rodovias são necessárias para o desenvolvimento econômico e as capacidades financeira e gerencial do setor público são limitadas.

Diversos países praticam variadas formas de cobrança do pedágio. Os critérios aplicados consideram número de eixos, altura do capô, categoria do veículo e tamanho, de forma individual ou combinada. De fato, os sistemas de cobrança que levam em conta o número de eixos reduzem o subsídio dos veículos leves aos pesados.

A cobrança do pedágio pode ser manual, mecânica ou eletrônica – esta última a maneira mais moderna, que vem sendo implantada conjuntamente com a manual em alguns casos no Brasil e também na Argentina, Estados Unidos e Inglaterra.

A forma de cobrança também varia, de uma taxa fixa por categoria de veículo, a uma taxa variável em função da categoria e da distância percorrida.

Em 1994, segundo pesquisa realizada pela IBTTA – International Bridge Tunnel and Turnpike Association, mais de 122 bilhões de dólares de investimentos em rodovias estavam planejadas no mundo, com a utilização de pedágios como fonte de recursos.



Fonte: UFRGS

É importante notar que a concepção original do pedágio para veículos está associada ao conceito de congestionamento, como uma taxa para regular o tráfego, que, portanto, deveria ser maior nas horas de pico do fluxo, quando a demanda aumenta. Essa concepção se mantém nos

países desenvolvidos, com a criação de vias alternativas, onde se oferece ao usuário a possibilidade de pagar o pedágio em outra rota para evitar vias saturadas. É um conceito diferente e oposto ao que vem sendo atribuído ao termo no Brasil.

O enfoque que vem sendo dado ao pedágio entre nós e em outros países, é: paga quem utiliza a infra-estrutura rodoviária.

5.4- A PARCERIA PÚBLICO-PRIVADO

Estão surgindo, no cenário internacional, novas maneiras para organizar e gerenciar a infra-estrutura de transportes, seja ela de propriedade pública, privada ou mista. Cinde-se a propriedade da rodovia de sua operação, a concessão de sua operação e/ou a operação de sua infra-estrutura. Atualmente as modalidades vão desde a posse e/ou operação apenas públicas às puramente privadas.

Parceria Público Privado (PPP) é uma nova forma de relacionamento entre o governo e o setor privado.

A iniciativa privada entra com a capacidade de investir e de financiar, com a flexibilidade e com a competência gerencial, enquanto o setor público assegura a satisfação do interesse público. Conforme a operação, poderá haver um complemento de recurso público na remuneração do parceiro privado, respaldado invariavelmente por garantias que impeçam os futuros governos de descumprirem o combinado.

Por ser um acordo de longo prazo entre governo e uma empresa privada, a PPP precisa ser montada com muito cuidado. É algo que exige a maior seriedade. Não permite nenhum grau de improvisação.

Por isso, foram tomados todos os cuidados possíveis para construir bases legais sólidas, que protejam amplamente os interesses, não somente do investidor, mas também do cidadão. Assim ao findar o ano de 2004, o Congresso Nacional outorgou à sociedade brasileira instrumento importante para o desenvolvimento econômico e social do País, que é a possibilidade

de se estabelecerem as denominadas Parcerias Público-Privada, nos termos da Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

A partir de então, nosso País passou a contar com um marco legal claro e definido para a implantação dessas parcerias.

As PPPs são manifestação inequívoca de que pode haver convergência na ação do Estado e das entidades privadas, no contexto da responsabilidade social.

O Direito brasileiro se manifesta consciente da importância da implantação dos controles a serem exercidos sobre as mesmas.

Por isso é que o legislador federal, ao estabelecer as diretrizes que devem ser observadas na contratação de parceria público-privada, deixou bem claro seu propósito de exercer significativo controle sobre elas, tanto que elegeu como primeira diretriz a eficiência *no emprego dos recursos da sociedade*, exigindo, de outra parte, a responsabilidade fiscal na celebração e execução das parcerias. Explicitou a indelegabilidade das funções de regulação, jurisdicional, do exercício do poder de polícia e de outras atividades exclusivas do Estado e tornou obrigatória a transparência dos procedimentos e das decisões, determinando o respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos entes privados incumbidos de sua execução.

É importante destacar que o Estado de Minas Gerais é pioneiro, no Brasil, a editar sua lei, dispondo sobre o Programa Estadual de Parcerias Público-Privada e o primeiro também a implantar uma parceria desse tipo no setor rodoviário, Lei n. 14.868, de 16 de dezembro de 2003.

A lei formulada em Minas serviu de modelo para a legislação implantada posteriormente pelo governo federal.

A primeira PPP implantada no Estado foi para a recuperação e manutenção da rodovia MG-050, que liga a Região Metropolitana de Belo Horizonte à divisa com o Estado de São Paulo. O edital foi lançado em abril de 2006 e as obras tiveram início em maio de 2007. O contrato prevê investimentos de R\$ 712 milhões em 25 anos por parte das empresas vencedoras da licitação, além do pedágio que será cobrado dos passageiros, elas também receberam repasses do Governo do Estado.

Em janeiro deste ano, o Governo de Minas decidiu ampliar as PPPs no setor rodoviário e abriu um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), etapa preparatória para o edital, referente a 7 mil quilômetros de rodovias.

Segundo o Secretário de Desenvolvimento Econômico, Raphael Andrade, as PPPs são um importante trunfo de Minas nas parcerias com a iniciativa privada.

“Minas Gerais é um estado preparado definitivamente para crescer. O nosso objetivo principal é corrigir as desigualdades regionais e melhorar a qualidade de vida da população. As PPPs têm nos rendido bons frutos”.

O consórcio Parcerias Rodoviárias de Minas Gerais, formado por 63 empresas, apresentou, ao Governo de Minas, a modelagem para concessão de cerca de 5.800 quilômetros de rodovias mineiras. O estudo, agora, será analisado pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop) e comparado com o realizado pelo Estado para definir o melhor formato para concessão dos trechos.

O consórcio distribuiu os trechos das rodovias possíveis de serem concessionados em 17 lotes, que incluem 2.200 quilômetros de estradas estaduais e 3.600 de federais em processo de transferência ao Estado. De acordo com os estudos apresentados, quatro lotes – Uberaba, Uberlândia, Araxá e Ouro Preto – poderão ser objeto de concessão pura. Os demais 13 lotes poderão ter concessão patrocinada, por meio da Parceria Público Privada (PPP), nos mesmos moldes da MG-050. Os estudos tiveram um custo de aproximadamente R\$ 10 milhões.

De acordo com o secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas, Fuad Noman, nos próximos 60 dias, o Governo do Estado vai analisar as propostas e elaborar o projeto para licitação da PPP ou concessão comum, conforme o caso. Ele acredita que, até março de 2009, sejam publicados os editais de licitação e os primeiros contratos com as empresas vencedoras devem ser firmados no segundo semestre de 2009. O prazo de concessão é de 25 anos e terá uma receita total prevista em torno de R\$ 24 bilhões.

A proposta prevê 91 praças de pedágios e investimentos, incluindo o passivo ambiental de R\$ 8,9 bilhões. Os custos operacionais e administrativos giram em torno de R\$ 8,8 bilhões. O valor das tarifas de pedágio sugerido pelo trabalho varia entre R\$ 2,51 a R\$ 3,69.

Cadastraram-se para a elaboração das propostas 22 empresas individualmente e dois consórcios formados respectivamente por quatro e cinco empresas. No decorrer do processo, as empresas decidiram se unir formando um único consórcio – Parcerias Rodoviárias de Minas Gerais – que agregou outras 32, totalizando 63. Os estudos apresentados pelo consórcio apresentam números de tráfego e de capacidade das estradas, avaliação de traçado, de impactos ambientais, levantamentos de investimentos e custos, projetos de obras de artes especiais, estrutura tarifária e estimativa de receitas.

Caberá à empresa concessionária, além da conservação das rodovias, o atendimento de incidentes (incêndio, obstáculos, lixo, animais mortos, recolhimento de animais soltos, entre outros) e socorro mecânico/guincho. A prestação dos serviços de urgência e emergência ao longo dos trechos concedidos, incluindo o atendimento médico no local, a remoção dos acidentados e a internação em unidades de pronto-socorro e/ou hospitais da região também ficarão por conta da concessionária do lote. Para a operação dos serviços propostos, as rodovias contarão com 67 ambulâncias, 72 guinchos, 47 unidades para inspeção de tráfego, 61 unidades de veículos para atendimento a incidente e 272 veículos para atendimento operacional e administrativo.

Entre os benefícios apresentados com a concessão dos 17 lotes, está a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e bens; geração de aproximadamente 50 mil empregos diretos e indiretos, solução de passivos ambientais existentes na faixa de domínio das rodovias, aumento da arrecadação estadual, maior segurança nas rodovias e incremento de indústrias e turismo.

Segundo Quelotti Carolina, o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) é um instrumento inovador, inédito no setor rodoviário no país, visa a convidar a iniciativa privada a contribuir para a estruturação de projetos de concessão, por ser mais democrático e por garantir a efetiva participação das empresas na definição do processo de concessão. Além disso, possibilita economia de gastos aos cofres públicos com estudos de tráfego e projetos de engenharia, que

serão realizados pelas próprias empresas interessadas, além de garantir maior transparência ao processo.

Viabilidade econômica

A Secretaria de Transporte e Obras Públicas – SETOP, prevê 7 mil quilômetros disponibilizados em 16 lotes, dos quais, 2.481 são rodovias federais em processo de transferência ao Estado. Os lotes foram definidos incluindo trechos conservados da malha estadual com maior fluxo de veículos. As rodovias federais foram inseridas nos lotes a serem licitados para garantir viabilidade econômica do projeto e favorecer o interesse da iniciativa privada. Considerando uma maior viabilidade econômica, o consórcio está sugerindo inclusão de alguns trechos rodoviários, construção de outros e supressão de alguns. O secretário Fuad Noman disse que, caso sejam acatadas as sugestões do estudo, os trechos retirados continuarão sendo mantidos e conservados pelo governo do Estado.

Pelo PMI, a localização das praças de pedágio deverá considerar os aspectos sociais e ambientais e o impacto sobre a incidência de acidentes, fluidez de tráfego. As praças deverão estar implantadas fora do perímetro urbano da sede de cada município e a uma distância mínima de 50 quilômetros de outra praça. A distância entre as praças poderá ser alterada visando não comprometer o equilíbrio econômico-financeiro da proposta.

Viabilidade Econômica - MG

Principais dados	
Item	Especificação
Extensão	5.766 km
Prazo de concessão	25 anos
Praças de pedágio	91
Receita com pedágio	R\$ 24 bilhões
Investimentos	R\$ 8,9 bilhões
Custos operacionais e administrativos	R\$ 8,8 bilhões
Tributos	R\$ 5,5 bilhões
Valor outorga concessão comum	R\$ 1,2 bilhão
Contrapartida do Estado PPP	R\$ 5,0 bilhões
Empregos diretos e indiretos	50 mil

5.5- Visão comparativa entre PPP e concessão

As PPPs, como já dito, visam a permitir que o setor público, carente de recursos e/ou especialização técnica, contrate entes privados para realização de atividades originariamente sob a alçada do Estado, assemelhando-se muito às concessões comuns, já que ambos os institutos constituem contratos de concessão em sentido amplo.

No entanto, devem-se observar os princípios diferenciadores básicos que servem de norte para direcionar o procedimento licitatório, a análise das propostas e, principalmente, os contratos de concessão reguladores das PPPs. Nas concessões comuns, regidas pela Lei 8.987/1996, a contraprestação é obtida pelo concessionário contratado (ente privado) sempre e unicamente junto aos *usuários* do serviço. Já nas PPPs, cabe ao parceiro público parcial ou integralmente remunerar o particular contratado. Desta forma, as PPPs destinam-se aos serviços e/ou obras públicas cuja exploração pelo contratado ou não é suficiente para remunerá-lo (ex.: ampliação e administração de rodovias ou ferrovias de baixo movimento) nem envolve contraprestação por seus usuários (ex.: construção e gerenciamento de presídios ou hospitais públicos). Assim, afora tratar-se de casos em que se requerem investimentos e/ou especialidade além das possibilidades do Estado, as PPPs têm um componente a mais, representado pela incapacidade de o empreendimento, por si, pagar o investidor privado. Diferentemente dos contratos de concessão comum, os contratos de PPPs têm um escopo de regulação muito mais amplo e complexo: à parte as cláusulas tradicionais, como prazo contratual, deverão prever aspectos bastante peculiares e de difícil concisão em poucos e genéricos artigos. Não será aceitável para as PPPs, portanto, utilizarem-se minutas quase padronizadas de contratos de concessão comum, em boa medida contratos de adesão. Os modos de remuneração e as garantias prestadas (fundo garantidor, seguro, etc.) pelo Estado ao contratado, a repartição de riscos entre as partes, a possibilidade de transferência da pessoa jurídica constituída para realizar PPP a seus financiadores inadimplidos, os critérios de avaliação de desempenho adequados à duração do contrato, entre outros itens, deverão compor o objeto de preocupação daqueles envolvidos na preparação e negociação do contrato de uma PPP. E, seguramente, requererão uma participação mais ativa dos licitantes na

formulação do contrato, cujo resultado deverá ser um documento extenso e detalhado, muito provavelmente nos moldes dos contratos de *common law*. Isso fortalece, por óbvio, a importância de, ultrapassada a fase de comparação de legislações, se estudarem previamente exemplos de contratos estrangeiros de PPPs bem-sucedidas, em especial as pioneiras inglesas.

Tratando-se particularmente dos contratos, uma vez descritas as fundamentais diversidades entre as PPPs e as concessões comuns, parece apropriado retornar a um de seus pontos de contato. Como já dito, ambas são espécies do gênero contrato administrativo de concessão. Por tal razão, a Lei 11.079 prevê expressamente que os contratos de PPP deverão conter os requisitos gerais da Lei 8.987 aplicáveis aos contratos de concessão comum, tais como: mecanismos de ajuste de tarifas; parâmetros e métodos de avaliação, ampliação e fiscalização dos serviços; cálculos de indenização; direitos e deveres dos usuários; e prestação periódica de contas pela concessionária à administração pública.

5.6- PPP da MG-050 sai do papel e será executada pela Equipav

A obra consistirá na recuperação total e duplicação de grande parte dos 372 km da rodovia. O governo mineiro escolheu o consórcio liderado pelo grupo Equipav de Campinas para reconstruir a MG-050, que liga Belo Horizonte à região de Ribeirão Preto, interior paulista. A obra será realizada em parceria público-privada, primeira desse programa a ser executada no estado e no País, com valor R\$ 645 milhões.

A obra consistirá na recuperação total e duplicação de grande parte dos 372 quilômetros da rodovia estadual, que sai de Belo Horizonte, passa por Itaúna, Divinópolis, pela região do Lago de Furnas até alcançar o estado de São Paulo nas proximidades de Ribeirão Preto. Serão investidos R\$ 320 milhões nos primeiros cinco anos e um total de R\$ 645 milhões nos próximos 25 anos. Doze meses depois de iniciada a obra o pedágio começará a ser cobrado ao custo de R\$ 3 por eixo em seis pontos da rodovia.

Segundo o engenheiro Fernando Janotti, vice-diretor do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-MG), a reconstrução da MG-050 será a primeira obra rodoviária por meio do programa PPP no País e que a MG-050 é a mais importante rodovia estadual mineira, atravessando 50 municípios e garantindo acesso a uma população de 1,3 milhão de pessoas.

A MG-050 vai até a divisa com São Paulo. A conexão, do lado paulista, é com SP-351, até Batatais, onde um entroncamento permite o acesso à SP-334, até Ribeirão Preto e Franca, importantes pólos econômicos, o primeiro agroindustrial, o segundo calçadista.

5.7- A importância das garantias para o sucesso das PPP

O sucesso das PPPs no Brasil está intrinsecamente relacionado à concessão de garantia para o adimplemento das obrigações pecuniárias contraídas pelo setor público, uma vez que há o receio quanto à capacidade de o Estado brasileiro saldar seus compromissos pontualmente. Isso se dá, em grande parte, ao fato de o Brasil ainda não ter atingido o “grau de investimento” (*investment grade*), que mede o risco do país não cumprir suas obrigações. A lei reguladora das PPPs prevê diversos mecanismos de garantia, que devem vir expressamente previstos no instrumento convocatório da licitação e ser escolhidos pelo órgão contratante, dentre eles destacam-se a vinculação de receitas, contratação de garantia com companhias seguradoras e por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam empresa estatal criados para prestar garantia de pagamento das obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos federais, modalidade inovadora que permite a esses órgãos mais celeridade e menores custos para a contratação de garantias.

Mecanismos de garantia a financiadores

Devido ao baixo grau de investimento do Brasil, o legislador ao disciplinar as PPPs preocupou-se em desenvolver meios de garantir aos financiadores dos projetos efetivo retorno dos investimentos realizados. Para tanto, contemplaram-se como formas de garantia ao financiador: 1 - a emissão dos empenhos relativos às obrigações assumidas pela administração pública diretamente em nome do financiador (o que facilita a sua cobrança em caso de inadimplemento pelos órgãos públicos); e 2 - a possibilidade de receber os pagamentos diretamente dos fundos e das empresas estatais garantidores assim como o recebimento, nas hipóteses contratualmente previstas, de rentabilidade estar abaixo de um patamar pré-fixado no contrato administrativo ou de risco para a continuidade dos serviços públicos concedidos. Por meio destes mecanismos, o governo brasileiro buscou criar condições mais atrativas aos investimentos externos que tenham por finalidade projetos de Parceria Público-Privada, evitando que os financiadores deixem de receber os valores investidos.

O art. 8º da lei 11.079/2004 elenca as formas de garantia admitidas nos contratos de PPPs. Tais garantias visam incentivar a feitura desta espécie de contrato. Este artigo trata das formas de garantia que o parceiro público pode oferecer. Posteriormente trataremos das garantias que o Fundo Garantidor da Parceria pode oferecer.

Vinculação de receitas

A primeira dessas garantias, e a mais controvertida, é a vinculação de receitas de impostos, conforme o art. 8º, I da lei nº 11.079/2004, que remete ao art. 167, IV da Constituição da República. Esta configura uma exceção, pois os impostos são, em regra, para financiar a atividade estatal de modo geral, ou seja, suas receitas não são vinculadas a nenhuma atividade estatal específica, muito menos são destinadas a uma atividade de natureza particular, mesmo indenizações por extinção antecipada do contrato.

Outra forma de preservar os interesses dos investidores é a possibilidade de inclusão de cláusula que permita a transferência do controle da sociedade de propósito específico para os financiadores (*step-in-right*), no caso de sua que tenha como fim um serviço público, conforme o art. 16 do Código Tributário Nacional.

No entanto, esta forma de garantia não é absoluta, visto que deve ser observado o art. 167, IV da Constituição da República. Assim, este figura como uma exceção à proibição de vinculação de impostos, possibilitando a vinculação das prestações de garantia às operações de crédito por antecipação de receita, em alguns casos.

O que deve ser ponderado aqui é que no caso de um possível inadimplemento do parceiro público, a União poderia ser acionada como contra-garantidora e, em contrapartida, reteria receitas que, constitucionalmente, deveria repassar para o ente público inadimplente. No entanto, isto poderia esbarrar na dificuldade do pagamento pelo precatório como será exposto abaixo. Destarte, concluímos que de um jeito ou de outro, a vinculação de receitas não deve ser a melhor forma de garantia ao parceiro privado.

5.7.3- Seguro-garantia

Outra forma de garantia é a contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo poder público. Assim, poderia um banco privado ser o garantidor da parceria. Esta garantia pode também se dar por organismos internacionais, tais como o BIRD.

Limites de financiamento e aporte de recursos por parte do setor público nos projetos

De acordo com a lei instituidora das PPPs, as diretrizes para a concessão de crédito destinado ao financiamento de contratos de PPP serão definidas pelo Conselho Monetário Nacional.

A própria legislação estabelece, em seu artigo 27, as restrições às operações de crédito efetuadas pelo setor público, limitando essas a 70% (setenta por cento) do total das fontes de recursos financeiros da sociedade de propósito específico. No entanto, para incentivar investimentos nas regiões menos desenvolvidas (norte, nordeste e centro-oeste, em que o índice de desenvolvimento humano é inferior à média nacional) a participação do setor público no projeto poderá ser de até 80% (oitenta por cento).

6- O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Segundo dados da Wikipedia, rodovia é uma via de comunicação destinada apenas a tráfego motorizado, dotada de duas vias (pelo menos) em cada sentido, separadas por elementos físicos, com cruzamentos desnivelados e acesso restrito a nós de ligação, não possuindo cruzamentos - e sim rampas de acesso - e servindo, primariamente, para atender ao tráfego entre áreas urbanas ou dentro de uma metrópole. Numa rodovia, os limites de velocidade são geralmente maiores que os de outras estradas e, normalmente, possuem portagem, sendo concessionadas a uma empresa que as explora comercialmente e conserva. Muitas rodovias não são construídas de raiz, podendo ser construídas a partir da reconversão de sistemas de estradas ou rodovias nacionais.

6.1- A NOMENCLATURA DAS ESTRADAS

A nomenclatura utilizada para as estradas é padronizada e diferenciada pelo tipo de ligação que faz. Por exemplo: uma rodovia é BR 116 e outra MG 010. Para entender-se melhor, veja:

RODOVIAS ESTADUAIS

São dois os tipos de rodovias estaduais: as radiais e as transversais.

Radiais - Se uma rodovia serve para distanciar ou aproximar o motorista da capital do estado, terá número par. A numeração também varia de acordo com o ângulo que ela está, de acordo com a posição da capital. Ex: a SP-330 (Anhangüera) serve para aproximar ou distanciar de São Paulo e está a 330° da cidade.

Transversais - Se a rodovia passar perpendicularmente à capital, levará número ímpar. Varia também, de acordo com a distância aproximada que está da capital. Ex: a SP-55 (Cubatão - Guarujá) passa perpendicularmente à São Paulo (capital) e por isso leva número ímpar. O número 55 é porque o ponto da rodovia mais próximo da capital está a aproximadamente 55 km de distância da cidade.

RODOVIAS FEDERAIS

São 5 os tipos de rodovias federais: radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação.

Radiais - São as que afastam ou aproximam os motoristas da Capital Federal. Sempre levam a nomenclatura BR-0xx (0 + um número com dois caracteres). Ex: BR-010, BR-040.

Longitudinais - Ligam cidades ou estados cortando o território nacional em direção ao sul ou ao norte. Nos mapas, aparecem na posição vertical e têm nomenclatura BR-1xx (1 + um número com dois caracteres). Ex: BR-101, BR-116.

Transversais - ligam cidades ou estados cortando o território nacional em direção ao leste ou ao oeste. Nos mapas, aparecem na posição horizontal e têm nomenclatura BR-2xx (2 + um número com dois caracteres). Ex: BR-210, BR-277.

Diagonais - São as que traçam uma linha inclinada nos mapas.

Nomenclatura: BR-3xx (3 + um número com dois caracteres). Ex: BR-365, BR-307.

De Ligação - Unem duas rodovias e tem nomenclatura BR-4xx (4 + um número com dois caracteres). Ex: BR-401, BR-457.

O estado de Minas Gerais conta com uma malha rodoviária de 232.534 Km, dos quais 10.364 Km são federais, 20.143 Km são estaduais e 202.027 Km são municipais (GEIPOT, 1999).

No âmbito do Programa de Concessões Rodoviárias, o DNER já licitou o trecho da BR-040 entre Juiz de Fora – Petrópolis – Rio de Janeiro.

Atualmente, a obra rodoviária mais importante no estado de Minas Gerais é a duplicação da Rodovia Fernão Dias (BR-381), entre Belo Horizonte e São Paulo. Com a extensão total de 563 Km, este é um dos trechos mais críticos do sistema rodoviário nacional, já com sua capacidade de tráfego evidentemente saturada. A duplicação desta rodovia receberá investimentos de cerca de R\$ 1,1 bilhão, tendo sido contemplada no Programa “Brasil em Ação”.

A primeira etapa corresponde a 271 Km, sendo 217 Km em Minas Gerais e 54 Km em São Paulo, que contou com investimentos da ordem de R\$ 534 milhões, provenientes de convênio firmado entre o Governo Federal e respectivos governos estaduais e financiamento do BID. Esta etapa foi entregue ao tráfego em março de 1998.

A segunda etapa, que corresponde a 292 Km, sendo 256 Km em Minas Gerais e 36 Km em São Paulo, receberá investimentos da ordem de R\$ 550 milhões, provenientes do mesmo convênio.

O objetivo deste investimento é, além de melhorar as condições de segurança e reduzir custos de transporte, reforçar a integração do Nordeste, Sudeste e Sul brasileiros. A previsão é que ela se tornará também a grande via de ligação entre o Brasil e o Mercosul.

6.2- ASPECTOS GERAIS DO PROGRAMA DE CONCESSÕES DE RODOVIAS FEDERAIS

O Programa de Concessão de Rodovias Federais foi criado pela Portaria Ministerial n.º 10/93, posteriormente modificada pelas portarias n.º 246/94, 824/94 e 214/95. Para sua formulação foi instituído, inicialmente, um Grupo de Trabalho composto por funcionários do Ministério dos Transportes, do GEIPOT e do DNER, com a incumbência de estudar a viabilidade de conceder ao setor privado a exploração de aproximadamente 30% dos 52.000 km de rodovias pavimentadas da rede rodoviária federal e estabelecer os procedimentos para a licitação dessas concessões.

Este Grupo de Trabalho desenvolveu os princípios que deveriam nortear o Programa e os primeiros editais para licitação de cinco trechos rodoviários situados na BR-101 (Ponte Rio Niterói), BR-116 entre Rio de Janeiro e São Paulo (Rodovia Presidente Dutra), BR-116 entre Rio de Janeiro e divisa RJ/MG (Além Paraíba), BR-040 entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora e BR-290, entre Osório e Porto Alegre, totalizando 856,4 km de rodovias, atualmente em operação plena.

Concomitante ao processo de licitação dos trechos pioneiros, foi contratada uma empresa de consultoria para selecionar na malha viária federal outros trechos viáveis para Concessão, de modo a atingir a meta inicialmente estabelecida pelo Ministério dos Transportes. Este estudo identificou 34 novos segmentos rodoviários, num total de 10.379 km de extensão, cujos volumes de tráfego poderiam gerar receitas suficientes para cobrir os custos de sua exploração nos padrões estabelecidos limitadas as tarifas a um nível não superior à economia operacional proporcionada

aos usuários pela melhoria de condição da superfície do pavimento, que formaram a base do atual Programa de Concessões de Rodovias Federais.

Após esta etapa, sentiu-se a necessidade de ser organizada uma estrutura de maior porte para ampliar o Programa e iniciar os trabalhos de administração das Concessões implantadas. Sendo assim, foi criada na estrutura do DNER, em maio de 1996, a DIRETORIA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS que assumiu daí em diante, todas as atribuições do Grupo de Trabalho, então extinto.

Com o Decreto 3.153 de 26 de Agosto de 1999, a DIRETORIA DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS, passou a englobar a Diretoria de Operações, e tornou-se a DIRETORIA DE CONCESSÕES E OPERAÇÕES RODOVIÁRIAS.

Com o advento da Lei n.º 9.277/96 que possibilitou a delegação de rodovias federais aos Estados com vista à Concessão, e o interesse demonstrado por alguns desses Estados em desenvolver programas próprios de Concessão, tendo como eixo principal rodovias federais delegadas, esta extensão foi ampliada para 12.114,9 km de rodovias federais, dos quais 1.480,0 km já foram concedidos e 6.789,3 km deverão ser licitados, ambos diretamente administrados pelo DNER, 3.169,4 km estão delegados aos Estados e concedidos, 499,6 km estão delegados, porém, ainda por conceder e por fim, 176,6 km poderão ser delegados, totalizando 3.845,6 km, conforme Quadro Resumo em anexo. Aos 3.845,6 km de rodovias federais delegadas aos Estados para concessão, estes acrescentaram aos seus Programas mais 1.868,5 km de rodovias estaduais.

Do atual Programa de Concessões de Rodovias Federais, além dos 1,480,0 km de extensão já contratados, deverão ser licitados em 2000 mais 2.610,2 km.

Critérios Utilizados para Seleção dos Trechos a serem Concedidos

O modelo de seleção dos trechos viáveis para concessão, desenvolvidos pela consultora, utilizou elementos processados pelo HDM III (modelo matemático desenvolvido pelo BIRD -

Banco Mundial - para avaliar viabilidade de soluções de manutenção em função da redução dos custos operacionais resultantes para os diferentes tipos de veículos componentes da frota.), que permitiu a identificação, em função do tráfego projetado, das intervenções requeridas para manutenção e conservação além das necessidades de obras para eliminação de segmentos críticos e ampliação de capacidade com seus respectivos custos, ao longo da vida útil de cada trecho considerado, utilizando a base de dados levantada nos arquivos do sistema de gerência de pavimentos do DNER.

A partir da identificação das obras necessárias e de seus custos, em programa informatizado específico para análise econômico - financeira, foi possível determinar a viabilidade de exploração comercial de cada trecho estudado, levando também em conta os seguintes parâmetros:

- a) Investimentos - para recuperação emergencial, antes do início da cobrança do pedágio, para recuperação geral de todas as estruturas físicas da rodovia, inclusive obras de arte, restaurações periódicas do pavimento e adequação de capacidade e implantação de serviços de atendimento mecânico e socorro aos usuários;
- b) Custos operacionais (manutenção, conservação e operação), administrativos e fiscais;
- c) Expectativa de receitas provenientes de TARIFAS BÁSICAS DE PEDÁGIO, em volumes suficientes para fazer frente aos custos das concessões;
- d) Simulação de fluxos de caixa considerando uma taxa interna de retorno do capital investido compatível com outros empreendimentos de risco semelhante. Para este fim, considera-se uma taxa interna de retorno do projeto de 20% a.a. como razoável;
- e) Prazo da concessão até 25 anos; e

f) Lotes de concessão formados por eixos rodoviários com extensões variáveis, de um mínimo e 100 km, de modo a atrair empresas de médio e de grande porte, possibilitando assim a canalização de um maior volume de capital privado para o setor.

O Modelo de Concessões em Implantação pelo DNER

A transferência de administração das rodovias para o setor privado, está sendo feita mediante licitação pública, segundo uma das 3 seguintes modalidades de julgamento previstas no capítulo V da Lei nº 8.987/95 (Lei de Concessões):

- 1) Menor tarifa pelo serviço a ser prestado;
- 2) Maior oferta, nos casos de pagamento pela outorga da concessão; e
- 3) Por combinação das duas modalidades anteriores.

O MT/DNER optou pela modalidade de julgamento de menor tarifa para as primeiras cinco concessões de rodovias federais. Vale ressaltar que para as próximas concessões a serem licitadas será também adotado este mesmo critério.

Etapas para Implantação da Concessão de uma Rodovia

1. PROJETO BÁSICO E PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA

- Exigências da Lei n.º 8.666/93 (Lei de Licitações):
 - Preparação dos Editais de Licitação;
 - Licitação;
 - Execução; e
 - Aprovação formal pela Diretoria competente do DNER.

2. CONCESSÃO

- Preparação dos Editais de Licitação;
- Realização da Audiência Pública;
- Realização e Julgamento da Licitação Pública;
- Formalização dos Contratos; e
- Transferência da Rodovia ao Concessionário.

A Estrutura Tarifária

A definição do valor das tarifas é estabelecida segundo o decreto lei n.º 791/69, o qual leva em conta os seguintes fatores:

- a) deve ser diferenciada por tipo de veículo; e
- b) deve ter por base de cálculo:
 - o custo dos investimentos realizados para segurança e comodidade dos usuários;
 - os custos dos serviços operacionais; e
 - os custos administrativos e despesas fiscais.

Estes requisitos conduzem à definição de uma estrutura tarifária que deve ser, tanto quanto possível, uniforme em todo o território nacional, deve impor o menor ônus possível ao usuário e distribuir entre estes as responsabilidades de custear a concessão, proporcionalmente ao desgaste que o seu veículo possa causar à rodovia; em resumo, a tarifa de pedágio deve considerar:

Pelo lado dos custos - os encargos da concessão, neles incluídos os investimentos para melhoramentos necessários à segurança do trânsito, adequação de capacidade e manutenção da via, as despesas de conservação e operação e os custos administrativos e fiscais relativos ao gerenciamento da Concessão;

Pelo lado das receitas - a contrapartida dos usuários, repartidas por categoria de veículo, proporcionalmente à solicitação que cada uma delas impõe às estruturas físicas da rodovia;

Pelo lado social - a necessidade de que o valor da tarifa seja limitado pelo valor dos benefícios oferecidos ao usuário pela Concessão.

7- PONTOS COMUNS ÀS CONCESSÕES

Observa-se que há alguns pontos comuns entre os sistemas de concessões privadas de rodovias:

- 1 – O sistema de concessões foi imposto pela necessidade econômica de maiores investimentos na infra-estrutura (manutenção e ampliação da malha rodoviária);
- 2 – Agências regulamentadoras independentes foram criadas para desenvolver todas as atividades ligadas à concessão privada de rodovias;
- 3 – Antes da efetiva cobrança de pedágio deve ser realizada alguma melhoria inicial na rodovia;
- 4 – O objetivo social da empresa vencedora da licitação para operar a rodovia deve limitar-se ao objeto da concessão;
- 5 – O período da concessão varia de 15 até 75 anos;
- 6 – Mercosul, Nafta e União Européia favorecem a concessão de rodovias ao setor privado mediante cobrança de pedágio, seja pelas necessidades internas do país, seja pelas geradas pelos acordos econômicos;
- 7 – Há tendência a considerar a compatibilidade de recursos privados e públicos, visando a cobrança de pedágios em valor aceito pelos usuários;
- 8 – Reconhece-se que o poder concedente deve incorrer em maiores responsabilidades e riscos, sobretudo no financiamento do projeto, nos avais e garantias;
- 9 – Os motivos para a instituição de rodovias com pedágios dependem do grau de desenvolvimento do país, pois visam:
 - reduzir as conseqüências ambientais provocadas por sua utilização, e
 - propiciar a ampliação e/ou manutenção do sistema viário, sem onerar os cofres públicos.

O problema para o investimento privado é o de segurança e também o de garantia do retorno do capital investido, ao lado do lucro. Já para o Poder Público, são a agilidade do atendimento das

necessidades públicas e a preservação dos direitos dos usuários. Esta conciliação poderá ser conseguida mediante definição clara de marcos regulatórios setoriais para ambas as partes.

C) O controle exercido pelo Órgão Gestor

O Órgão Gestor das parcerias público-privadas, instituído conforme o disposto no art. 14 e seus incisos da Lei n. 11.079, de 30 dezembro de 2004, exerce importantes atribuições de controle, voltadas para o esforço de coibir um endividamento descontrolado da Administração Pública, o que o faz buscar, a um só tempo, minimizar os efeitos do endividamento inevitável e atender às obrigações impostas pela Lei de Responsabilidade Fiscal.

D) Competência do Órgão Gestor

A competência do Órgão Gestor é bastante diversificada. Cabe-lhe definir os serviços prioritários para contratação, disciplinar procedimentos para a celebração de contratos, autorizar a abertura de procedimentos licitatórios, aprovar os instrumentos convocatórios e contratos, apreciar e aprovar relatórios semestrais (Ministérios / Agências Reguladoras), elaborar e enviar ao Congresso Nacional e Tribunal de Contas relatórios anuais de desempenho de contratos de PPP; aprovar Plano de Parceria – PLP, propor edição de normas para apresentação de projetos de PPP, estabelecer procedimentos e regulamentos de projetos de PPP e de editais de licitação; estabelecer modelos de editais de licitação e de contratos de PPP; bem como fixar os requisitos mínimos para sua aprovação; estabelecer os procedimentos básicos para acompanhamento e avaliação periódica de contratos de PPP.

Em resumo, o Órgão Gestor exerce fiscalização das parcerias público-privadas, que pode ser prévia ou posterior.

A fiscalização prévia examina os projetos de parceria público-privada e a viabilidade de contratação, autoriza a abertura da licitação e aprova seu edital, aprova o Plano de Parcerias Público-Privadas.

A fiscalização posterior examina relatórios referentes à execução de contratos enviados pelos Ministérios e Agências Reguladoras, avalia a execução do Plano de Parcerias Público-Privadas – PLP.

O Órgão Gestor também se submete ao controle externo do Congresso Nacional e do Tribunal de Contas da União (art. 14, § 5º).

Esclareça-se, por oportuno, que o *Órgão Gestor* referido na Lei n. 11.079 de 30 de dezembro de 2004 recebe, no Decreto n. 5.385, de 04 de março de 2005, a denominação de *Comitê Gestor de Parceria Público-Privada Federal*. (CGP)

7.1 AS PPPs E A LEI DE RESPONSABILIDADE FISCAL

A responsabilidade fiscal é a diretriz a ser observada na contratação e execução das parcerias público-privadas. As PPPs devem resguardar, com rigor, a Lei de Responsabilidade Fiscal.

À medida em que ocorrerem as contratações de PPP ver-se-á a importância da submissão das contratações sob o regime de parceria público-privada aos preceitos da lei referida garantidora de boa gestão financeira.

Após o que foi considerado, pode-se concluir que os contratos de parceria público-privada submetem-se a dois sistemas de controle: o primeiro, que se aplica à Administração Pública em geral; e o segundo que é, expressamente dirigido às PPPs, o que não impede que algumas modalidades de controle – a maioria – integrem ambos os grupos.

A análise desses controles sugere-nos as observações que se seguem.

Algumas observações sobre os controles

A) O controle exercido pelos Ministérios e Agências Reguladoras

A atuação conjunta dos Ministérios e Agências Reguladoras deverá se exercer na forma que for definida em regulamento (art. 15, parágrafo único, da Lei n. 11.079/04).

A atribuição de competências, no plano do controle administrativo, a dois controladores diferentes, estruturados juridicamente de formas diversas, poderá gerar certas dificuldades no momento de seu exercício.

Na hipótese de um Ministério e uma Agência Reguladora exercitarem competências que guardem uma certa semelhança, dificilmente o resultado da atuação de um e outro será uniforme, em razão da significativa diferença que existirá resultante da também diferente formação profissional de

seus respectivos quadros de servidores, com a predominância de agentes administrativos, nos Ministérios, e servidores técnicos nas Agências Reguladoras.

A previsão constante do parágrafo único do art. 15 da Lei n. 11.079/04 de edição de norma regulamentadora da atuação conjunta dos mesmos será a oportunidade de disciplinar o exercício simultâneo e paralelo desses dois controles, de modo a evitar o inconveniente de sua superposição, bem como, na fase corretiva dos mesmos, a emanção de ordens e recomendações contraditórias.

B) O controle por meio de relatórios

Verifica-se no exame dos controles instituídos pela Lei n. 11.079/04 a nítida preferência dada à edição periódica de relatórios, pelos diversos órgãos e entidades envolvidos no controle das PPPs. É forçoso reconhecer que esta forma de controle gera uma certa expectativa em relação a sua eficácia. Com efeito, a Lei n. 11.079/04 prevê: 1. que o Órgão Gestor, anualmente, deverá encaminhar ao Congresso Nacional e ao Tribunal de Contas da União *Relatório de Desempenho dos Contratos de Parcerias Público-Privadas*; 2. os Ministérios e Agências Reguladoras, semestralmente, deverão encaminhar ao Órgão Gestor *Relatório circunstanciado sobre a execução contratual*; 3. os Ministérios e Agências Reguladoras, em cuja área de competência se inserirem os contratos de parceria público-privada, semestralmente, deverão encaminhar ao Comitê Gestor relatórios sobre a execução dos contratos de parceria.

O risco que nos parece provável no gerenciamento dos contratos de parceria público-privada é o de uma certa burocratização imposta pela Lei n. 11.079/04, o que poderá tornar os controles meramente formais, com inevitáveis prejuízos para o interesse público.

C) O acúmulo de atribuições do Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas – CGP

Ao analista da Lei de PPP não escapa a constatação do amplo leque de atribuições que foram deferidas ao Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas.

São atribuições que se distribuem pelos três momentos da contratação; antes, durante e após a execução do contrato.

E o exercício dessas atribuições pressupõe da parte dos que vão exercer esse controle formação profissional, que lhes permita bem executar sua missão.

O que se espera é que os órgãos e entidades que vão exercer esses diversos controles tenham, em seus quadros, pessoal técnico habilitado a exercer sua missão, independentemente da provável diversidade dos contratos de parceria público-privada.

Por outro lado, à vista da já referida extensa gama de atribuições deferidas ao Órgão Gestor, deve-se admitir que, dependendo do número de contratos, que, simultaneamente, tiverem sua execução em curso, a probabilidade de vir a ocorrer um acúmulo de medidas, que ficarão na dependência de decisão do Órgão Gestor não deve ser descartada. Por isso é que não será prematuro cogitar-se, desde já, desta provável dificuldade para que ela não venha comprometer a normal execução dos contratos.

Além do mais, a diversidade de objetivos possíveis de contratação, em regime de PPP, é bastante ampla, o que demandará do Órgão Gestor ter em seus quadros técnicos profissionais com especializações diversas. Esta é uma questão que, também, deve ser ponderada, antes que se desencadeie a celebração de vários contratos de parceria público-privada.

Por oportuno, vale lembrar que os Contratos de Gestão não avançaram, até hoje, pelas dificuldades que a administração direta enfrenta por não ter em seus quadros técnicos profissionais à altura para negociar com grandes especialistas das empresas estatais.

Sabe-se que no contrato de gestão, celebrado pela Cia Vale do Rio Doce, quando ainda era empresa estatal, praticamente não existiu a fase de negociação do contrato, limitando-se o representante do Poder Público a assiná-lo, por absoluta incapacidade dos servidores da administração direta de negociar as cláusulas técnicas do contrato, por lhes faltar a formação profissional exigida.

Apreciação sobre o Controle Externo

A) O Tribunal de Contas, órgão executivo de Controle Externo, é o grande depositário das esperanças da sociedade brasileira de que os contratos de parcerias público-privadas serão eficientemente controlados. A presença do Tribunal de Contas na fiscalização e acompanhamento da execução dos contratos de parcerias público-privadas é garantidora da correta e legal aplicação dos recursos financeiros públicos.

B) **O Controle Social** – a crescente consciência de sua cidadania vem estimulando o cidadão brasileiro a exercê-la visando à defesa dos interesses da coletividade. O aperfeiçoamento do controle social dos serviços públicos demonstra *quantum satis* como é importante a participação do cidadão nos negócios públicos.

O controle das parcerias público-privadas

De acordo com o art. 2º da Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004, a parceria público-privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa.

São contratos cuja finalidade está direcionada para a realização de obras e serviços de interesse público.

Sendo a parceria público-privada uma forma de atuação administrativa do Estado, está ela adstrita ao sistema de controle público e social.

Conseqüentemente, pode-se afirmar que as parcerias público-privadas se submetem a todas as modalidades de controle previstas nos planos constitucional e infraconstitucional.

A Lei n. 11.079/04, ainda que não faça referência expressa, distribui o controle sobre as PPPs, de acordo com a classificação dicotômica consagrada na Constituição Federal, que agrupa os controles em Controle Interno e Controle Externo.

O Controle Interno é a verificação, desenvolvida no âmbito do próprio Poder, da legalidade e da oportunidade dos atos administrativos produzidos pelos seus órgãos e autoridades.

O Controle Externo consiste na submissão da atividade administrativa à fiscalização exercida por órgãos externos à estrutura administrativa do Estado. Em termos gerais, pode-se aludir ao controle externo por parte do Poder Legislativo (o que abrange o Tribunal de Contas), do Ministério Público e do Poder Judiciário.

8- RODOVIAS CONCEDIDAS

As rodovias estaduais têm início e fim dentro dos limites geográficos de um mesmo Estado, sendo sua construção e conservação atribuição do governo estadual respectivo, que também decide sobre sua exploração pela iniciativa privada. Equiparam-se às rodovias estaduais as federais transferidas aos estados por um ato de delegação do governo federal.

Várias rodovias e trechos de rodovias foram concedidas à iniciativa privada. Há concessionárias que administram trechos estaduais e federais. São os chamados pólos rodoviários, conforme ocorreu no Paraná e Rio Grande do Sul. O governo federal também concedeu algumas rodovias na sua totalidade, como é o caso da Rodovia Presidente Dutra (Rio - São Paulo) e outras apenas parte da rodovia, como ocorreu com a BR 040 entre o Rio de Janeiro e Juiz de Fora. As rodovias federais são indicadas sempre por BR e as estaduais pela sigla do estado. Assim, a BR 116 é federal e a SP 330 pertence ao Estado de São Paulo.

A seguir a relação das concessionárias de rodovias, por estado da federação (fonte: RDE – Revista das Estradas – Ed. 83).

Concessões Estaduais

Espírito Santo

Dados da Concessão Rodosol

Poder Concedente: Estado do Espírito Santo

Órgão Gestor: DER-ES

Data do Contrato: 21/12/98

Extensão Total: 67,7 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 148 milhões

Investimentos em 1998: -

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

ES-060 3,6 km 0+000 Vitória 3+600 Vila Velha (3ª ponte)

ES-060 64,1 km 6+000 Vila Velha 70+100 Meaípe-Guarapari

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

ES-060 Km 0+000 3ª Ponte Vitória-Vila Velha-Vitória

ES-060 Km 30+000 Praia do Sol Vila Velha-Guarapari-Vila Velha

Paraná

Dados da Concessão Caminhos do Paraná

Poder Concedente: Estado do Paraná

Órgão Gestor: DER-PR

Data do Contrato: 14/11/97

Extensão Total: 305 km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 350 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-277 203,5 km 140+500 BR376(B)/PR428 342+038 BR-466

BR-373 101,5 km 183+527 Entr.BR-376(B) 282+630 BR-277(A)/PR452

PR-438 17,10 km 0,00+0,00 Entr.BR-277 17+100 PR-438

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-277 Km 300 Prudentópolis Relógio-Guarapuava-Relógio

BR-277 Km 248+800 Irati Relógio-Irati-Porto Amazonas

BR-277 Km 158+375 Porto Amazonas Irati-Porto Amazonas-S.Luiz Purunã

BR-373 Km 216+205 Imbituva Relógio - Imbituva-Caetano

Dados da Concessão Econorte

Poder Concedente: Estado do Paraná

Órgão Gestor: DER-PR

Data do Contrato: 14/11/97

Extensão Total: 275 km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 796 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-369 169,3 km 0+600 Ent.BR-153 Div.PR/SP 166+982 Acesso Oeste Cambé

PR-323 62,0 km 0+600 Porto Charles Nauffal 61+013 Entr.PR-445/545 Warta

PR-445 13,9 km 81+700 Ent.PR-323 Warta 94+700 Entr.BR-369 Londrina

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-369 Km 31+600 Cambará Andirá-Cambará-Andirá

BR-369 Km 126+700 Jataizinho Jataizinho-C.Procóprio-Jataizinho

PR-323 Km 3+600 Sertaneja Div. SP-Mairiporã - Div.SP

Serviços aos Usuários: Razão Social: Empresa Concessionária de Rodovias do Norte S/A

Acionistas: Ivaí Engenharia de Obras S.A, Construtora Triunfo Ltda.,

Grupo Acciona S.A., Necso Entrecanales Cubiertas S.A., Polledo S.A.
- Industrial, Constructora y Financeira, Sanches Tripoloni Ltda.,
Coneville Serviços e Construções Ltda.

Dados da Concessão Ecovia

Poder Concedente: Estado do Paraná

Órgão Gestor: DER-PR

Data do Contrato: 14/11/97

Extensão Total: 135,2 km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 169,069 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término
Km Km

PR-407 19,0 Km 0+000 Ent.BR-277/PR-412 18+780 Praia de Leste

PR-508 32,0 Km 0+000 Entr.PR-277 Alexandra 30+040 Entr.PR-412 Matinhos

BR-277 84,2 Km 0+000 Ent.BR-116/476 Curitiba 82+695 Pte. R.

Emboguaçu Paranaguá

BR-277 Km 60+260 S.José dos Pinhais Curitiba-Paranaguá-Curitiba

Dados da Concessão Rodonorte

Poder Concedente: Estado do Paraná

Órgão Gestor: DER-PR

Data do Contrato: 14/11/97

Extensão Total: 480,5 km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 1.126 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término
Km Km

BR-376 327,4 Km Entr.BR-369/466/PR-340 Entr.BR-277 PR-428 S.Luiz

Purunã

BR-277 46,3 Km Entr.BR-376/PR-428 S.L.Purunã Entr.BR-116/476 Curitiba

BR-373 7,8 Km Entr.BR-487/PR-151 P.Grossa Entr.BR-376
BR-151 106,0 Km Entr.BR-092 Jaguariaiva Entr.BR-373
Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa
BR-277 Km 132+130 Purunã Curitiba-S.Luiz Purunã-Curitiba
BR-376 Km 537+780 C.Witmarsun S.LuizPurunã-P.Grossa-S.Luiz Purunã
BR-151 Km 135+200 Carambei Ponta Grossa-Castro-P.Grossa
BR-151 Km 217+140 Jaguariaiva Pirai doSul-Jaguariaiva-Pirai doSul
BR-376 Km 455+230 Tibagi Ortigueira-Ponta Grossa-Ortigueira
BR-376 Km 376+320 Imbaú Ortigueira-Ponta Grossa-Ortigueira
BR-376 Km 320+380 Mauá Serra Apucarana-Ortigueira-Apucarana

Dados da Concessão Rodovia das Cataratas

Poder Concedente: Estado do Paraná

Órgão Gestor: DER-PR

Data do Contrato: 14/11/97

Extensão Total: 386,3 km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 490 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-277 145,8 km 584+000 Fronteira Brasil/Uruguai 730+380 Ent.

BR-369 /467 /163 Cascavel

BR-277 246,9 km 344+000 Entr.BR-369 /467 /163 Cascavel 584+000

Acesso Guarapuava

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-277 Km 704+389 São Miguel Iguaçu F.Iguaçu-Cascavel-F.Iguaçu

BR-277 Km 620+309 Sta. Tereza F.Iguaçu-Cascavel-F.Iguaçu

BR-277 Km 568+686 Ibema Cascavel-N.Laranjeiras-Cascavel

BR-277 Km 464+540 Laranjeiras do Sul Cascavel-N.Laranjeiras-Cascavel

BR-277 Km 388+160 Candói N.Laranjeiras-Guarapuava-N.Laranjeiras

Dados da Concessão Viapar

Poder Concedente: Estado do Paraná

Órgão Gestor: DER-PR

Data do Contrato: 14/11/97

Extensão Total: 469,195km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 942 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-369 42,35 Km 167+000 Ent.PR-323 Cambé 209+350 Ent. BR-376

Jandaia do Sul

PR-444 38,903 Km 0+000 Entr.PR-218 /BR-369 38+903

Entr.BR-376/PR-448 Madaguari

BR-376 130,917 Km 102+000 Ent.Acesso Paranavai 232+917

Ent.BR-369(A) 466(A) Jandaia do Sul

PR-317 67,917Km 98+000 Entr.BR-376 Maringá 166+812

Entr.PRT-158(A) PR-465 Peabiru

BR-158 19,001 Km 196+200 Entr.PR-317 /465 Peabiru 215+210

Entr.BR-272 /369 PR-558/317 C.Mourão

BR-369 170,107 Km 354+600 Entr.BR-158(A) /272(B) C.Mourão

524+707 Entr.BR-277/467/163 Cascavel

BR-369 Km 178+848 Arapongas Cambé-Arapongas-Cambé

BR-376 Km 200+964 Mandaguari Maringá-Mandaguari-Maringá

BR-376 Km 148+961 Castelo Branco Maringá-Paranavai-Maringá

BR-317 Km 127+066 Floresta Maringá-C.Mourão-Maringá

BR-369 Km 377+895 C.Mourão Maringá-Ubiratã-C.Mourão

BR-369 Km 493+795 Corbélia Ubiratã-Cascavel-Ubiratã

Rio de Janeiro

Dados da Concessão Via Lagos

Poder Concedente: Estado do Rio de Janeiro

Órgão Gestor: DER-RJ

Data do Contrato: 23/12/96

Extensão Total: 60 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 150 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

RJ 124 60 km 0+000 60+000

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

RJ-124 Km 22+000 Latino Mello Rib.Bonito-Araruama-Rib.Bonito

Rio Grande do Sul

Dados da Concessão Brita

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 20/05/98

Extensão Total: 132,0 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 75milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

RS-115 36,27 km 36+000 Gramado - Pórtico 0+000 Taquara

RS-235 27,40 km 34+000 Gramado - Pórtico 5+000 Nova Petrópolis

RS-235 5,90 km 0+000 Gramado 5+900 Canela

RS-235 27,14 km 51+000 Canela 79+000 Trevo Entr. com RS-020

RS-466 7,24 km Canela - Inters. RS-235 Caracol - acesso ao parque

RS-020 21,60 km S.F. de Paula - Entr. RS-235 Taquara

RS-235 6,38 km Contorno S.F. de Paula - Entr. RS-235

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

RS-115 Km 23 Prox. linha Sander de Três Coroas Gramado - Taquara

RS-235 Km 28 a 4 km do Pórtico de Gramado Gramado - N. Petrópolis

RS-235 Km 55 a 4 km do trevo de acesso a B. Jesus Canela - S. Francisco Paula

Dados da Concessão Concepa

Poder Concedente: União

Órgão Gestor: DNER

Data do Contrato: 04/03/97

Extensão Total: 112,3 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 105 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-116 2 km

BR-290 110 km 0+000 Osório 110+000 Eldorado

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-290 Km 19+500 Sto Antonio da Patrulha Porto Alegre - Osório

BR-290 Km 77+500 Gravataí: Osório - P.Alegre - Osório

BR-290/BR-116 Km110+700 Eldorado do Sul Porto Alegre - Eldorado

Dados da Concessão Convias

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 14/04/98

Extensão Total: 173,75 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 21,135 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-116 62,74 km Caxias do Sul Campestre da Serra

BR-116 30,10 km Caxias do Sul Nova Petrópolis
RS-122 46,48 Km Caxias do Sul Antonio Prado
RS-122 34,43 km Caxias do Sul 34+430 São Vendelino
Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa
BR-116 Km 126+120 São Marcos Caxias - São Marcos
BR-116 Km 171+870 Vila Cristina Caxias - Nova Petrópolis
RS-122 Km 101+000 Flores da Cunha Caxias - Antonio Prado
RS-122 Km 65+000 Farroupilha Caxias - Farroupilha
RST-453 indefinido a implantar Caxias - Apanhador -

Dados da Concessões Coviplan

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 21/01/98

Extensão Total: 250,40 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 91,3 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-285 40,00 km 331+600 Carazinho 291+600 Passo Fundo

BR-285 52,5 km 331+600 Carazinho 384+100 Panambi

BR-386 45,28 Km 178+500 Carazinho 160+170 Sarandi

BR-386 73,60 km 178+500 Carazinho 252+100 Soledade

RST-153 39,02 km 0+000 Passo Fundo 39+020 Entr.BR-386

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-386 Km 248+620 Soledade Carazinho - Soledade

BR-386 Km 164+170 Sarandi Carazinho - Sarandi

BR-285 Km 326+280 Passo Fundo Carazinho - Passo Fundo

BR-285 Km 341+460 Sta Bárbara Carazinho - Sta Bárbara

Dados da Concessão Ecosul

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: julho/98

Extensão Total: 551,5 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 201 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término
Km Km

BR-116 124 km 522 Pelotas - Trevo Cicasul 399 Camaquã, Ponte Arroio Duro

BR-116 70,5 km 522 Pelotas - Trevo Cicasul 592+500 Entr.

BR-473+12,5 km

BR-293 161 km 6 Pelotas - Entroc. BR-116 167 Entr. BR-153 p/Caçapava do Sul

BR-392 68 km 68 Pelotas - Entroc. BR-116 0 Porto Novo - Rio Grande

BR-392 128 km 71 Pelotas - Trevo Cicasul 200 Santana da Boa Vista

BR-116 Km 508+000 Pelotas - Camaquã

BR-116 Km 400+000 Camaquã - Pelotas

BR-116 Km 531+000 Pelotas - Jaguarão

BR-392 Km 51+600 Pelotas - Rio Grande

BR-392 Km 77+800 Pelotas - Santana da Boa Vista

Dados da Concessão Metrovias

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 14/04/98

Extensão Total: 501 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 33,891 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término
Km Km

BR-116 98 km Guaiba Camaquã

BR-290 112 km Eldorado do Sul Pantano Grande
BR-290 119 Km Pantano Grande Entr. BR-153
RS-030 74 km Gravataí (garagem SOGIL) Osório - Trevo BR-101
RS-040 83 km Viamão Pinhal
RS-784 15 km Entr.RS-040 p/Pinhal Cidreira interseção RS-786
Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa
BR-116 Km 303+600 Guaíba Camaquã-Guaíba
BR-290 Km 129+500 Eldorado do Sul Charqueadas-Porto Alegre
BR-290 Km 224+340 Pantano Grande Pantano-Caçapava do Sul
RS-030 indefinido Gravataí (a implantar) Gravataí-Osório -
RS-040 Km 19+840 Viamão Viamão-Pinhal
RST-471 indefinido a implantar Pantano-Encruzilhada -
RS-474 indefinido a implantar Taquara-Santo Antonio -

Dados da Concessão Rodosul

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 15/06/98

Extensão Total: 132,66 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 140 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-285 59,10 km 123+700 Vacaria 182+800 próximo a Barretos

BR-116 35,32 km 35+320 Vacaria 0+000 Divisa RS/SC

BR-116 38,24 km 41+000 Vacaria 79+240 Acesso Campestre da Serra

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-116 Km 22+000 Divisa SC Vacaria-Divisa RS/SC

BR-116 Km 48+000 Campestre da Serra Vacaria-Campestre da Serra

BR-285 Km 130+000 Lagoa Vermelha Vacaria-L.Vermelha

Dados da Concessão Rodovias

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 05/08/98

Extensão Total: 256,20 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 79 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-158 28,95km 321+000 Santa Maria - Pte.R.Vacacal 292+050 Júlio de Castilhos

BR-290 16,34km 333+500 Entr.BR-392 317+160 Inters. c/BR-153

BR-287 80,16 Km 250+820 Sta. Maria Fim Contorno 330+980

S.Vicente do Sul - Trev. acesso

BR-392 76,30 km 349+940 Sta. Maria - Sob Pórtico 273+630 São Sepé - Entr. BR-290

RST-287 54,45 km 240+240 Sta. Maria - Ac. Base Aérea 185+790

Cerro Branco- Ac. Vila Paraíso

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

RST-287 Km 233+270 a implantar Sta. Maria - Cerro Branco

BR-290 Km 316+160 a implantar Entr.BR-153 - São Sepé

BR-287 Km 254+470 a implantar Sta. Maria - S.Vicente do Sul

BR-392 Km 339+800 a implantar Sta. Maria - São Sepé

BR-287 Km 319+160 a implantar S.Vicente do Sul - Sta. Maria

BR-158 Km 298+700 a implantar Sta. Maria - Julio de Castilhos

Dados da Concessão Santa Cruz Rodovias

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 25/05/98

Extensão Total: 196,83 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 141 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-471 47,66 km S. Cruz do Sul (Pte. Arroio Almoço) Pântano Grande

RST-287 77,00 km S. Cruz do Sul (Entr. BR-471) Tabai (Entr. BR-386)

RST-287 72,17 Km S. Cruz do Sul (Entr. BR-471) Acesso à Vila Paraíso

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

RST-287 Km 132+210 Candelária Sta. Cruz do Sul - Vila Paraíso

RST-287 Km 87+200 Venâncio Aires Sta. Cruz do Sul - Tabai

BR-471 Km 140+220 Rio Pardo Sta. Cruz do Sul - Pântano Grande

Dados da Concessão Sulvias

Poder Concedente: Estado do Rio Grande do Sul

Órgão Gestor: DAER-RS

Data do Contrato: 14/04/98

Extensão Total: 317,85 km

Período da Concessão: 15 anos

Investimentos Totais: R\$ 41,686 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-386 39,70 km Estrela a 1,25 km BR-386 Entr. RST-287

BR-386 91,40 km Lajeado a 837 m RS-130 Soledade - Pte. Arroio Tatim

RS-130/129 84,60 Km Lajeado a 175 m BR-386 Guaporé após acesso Guaporé

RST-453 56,70 km Estrela a 1,26 km BR-386 Garibaldi - Entr. RST-470

RST-453 29,50 km Lajeado após RS-130 Venâncio Aires inters. RST-287

RS-128 16,90 km Faz. Vila Nova Entr. BR-386 Teutônia - Entr. RST-453

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

RS-130/129 Km 93+960 Encantado Lajeado - Guaporé

RST-453 Km 78+951 Boa Vista do Sul Estrela - Garibaldi

BR-386 Km 370+750 Fazenda Vilanova Estrela - Tabaí
BR-386 Km 312+740 Tamanduá Soledade - Lajeado
BR-386 Km 312+680 Picada May Lajeado - Soledade
RST-453 Km 18+470 Cruzeiro do Sul Lajeado - Venâncio Aires
VRS-130 indefinido a implantar Cruzeiro do Sul - RST-287 -
VRS-129 indefinido a implantar Estrela - RST-287 -

Santa Catarina

Dados da Concessão Colesc

Poder Concedente: Estado de Santa Catarina

Órgão Gestor: DER-SC

Data do Contrato: 30/12/98

Extensão Total: 126,492 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 118,834 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SC-408 9,363 Km 0+000 Claraíba 9+363 São João Baptista

SC-411 70,471 Km 0+000 Gaspar 79+679 Tijucas

SCT-486T 46,657 Km 7+560 Entr. BR-101 58+154 Botuverá

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SC-411 Km 12+000 Gaspar - Brusque

SC-486T Km 24+850 Ent. BR-101 - Brusque

SC-411 Km 72+000 Brusque - Tijucas

Dados da Concessão Ecovale

Poder Concedente: Estado de Santa Catarina

Órgão Gestor: DER-SC

Data do Contrato: 18/12/98

Extensão Total: 488,10 km

Período da Concessão: 24 anos

Investimentos Totais: R\$ 799,60 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-470 358,9 Km 0+000 Navegantes 358+900 Entr.SC-455 p/Ibicui

BR-470 1,7 Km Entr.BR-470 Gaspar (acesso)

BR-413 27,7 Km 83+124 Luis Alves 110+864 Entr.BR-470

BR-425 55,5 Km 33+187 Entr.BR-470 88+670 Entr.BR-282 Índios

BR-470 29,2 Km 0+000 Entr.BR-101 29+222 Gaspar (Ent. SC-411)

BR-470 7,8 Km 32+200 Fim zona urbana de Gaspar 40+010 Blumenau

BR-470 7,3 Km 42+000 Acesso Leste a Blumenau 40+010 Entr. SC-470

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-470 Km 28+000 Gaspar (a implantar) bidirecional

BR-470 Km 95+500 Ascurra (a implantar) bidirecional

BR-470 Km 167+000 Trombudo Central (a implantar) bidirecional

BR-470 Km 247+000 Curitibaanos (a implantar) bidirecional

BR-470 Km 307+500 Campos Novos (a implantar) bidirecional

BR-470 Km 6+000 Ilhota (a implantar) bidirecional

SC-425 Km 60+300 Otacílio Costa (a implantar) bidirecional

Dados da Concessão Linha Azul Auto Estrada

Poder Concedente: Estado de Santa Catarina

Órgão Gestor: DER-SC

Data do Contrato: 29/12/94

Extensão Total: 36,3 km

Período da Concessão: 25 anos

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SC-400 3,6 Km Entr. SC-402 Balneário Daniela

SC-401 19,63 Km Itacorubi Canasvieiras

SC-402 5,20 Km Entr. SC-401 Balneário Jurerê

SC-403 6,90 Km Entr. SC-401 Balneário dos Ingleses
Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa
SC-401 Km 10+000 Sto. Antonio de Lisboa (em implantação)
Florianópolis - Canasvieiras - Florianópolis

São Paulo

Dados da Concessão AutoBan

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 01/05/98

Extensão Total: 316,7 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 1.180,469 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-330 147 km 11+460 São Paulo (Marginal Tietê) 158+500 Cordeirópolis

SP-348 89 km 13+360 São Paulo (Marginal Tietê) 102+440 Campinas

SP-300 2,6 km 62+000 Anhanguera 64+600 Bandeirantes/ Jundiá

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-330 Km 26+495 Perus São Paulo - Interior

SP-330 Km 82+000 Valinhos São Paulo - Interior

SP-330 Km 118+000 Nova Odessa São Paulo - Interior

SP-330 Km 152+200 Limeira São Paulo - Interior

SP-348 Km 39+047 Campo Limpo São Paulo - Interior

SP-348 Km 77+500 Vinhedo São Paulo - Interior

Dados da Concessão AutoVias

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 01/09/98

Extensão Total: 317 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 459 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-255 80,4 Km 2+800 Rib. Preto 83+200 Araraquara

SP-330 78,0 Km 240+500 Santa Rita 318+500 Rib. Preto

SP-318 44,6 Km 235+400 São Carlos 280+000 Entronc. SP 255

SP-334 88,0 Km 318+000 Franca 406+000 Franca

SP-345 25,5 Km 10+500 Itirapuã 36+000 Franca

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-255 Km 45+500 Guatapar Rib.Preto-Araraquara-Rib.Preto

SP-330 Km 281+000 São Simão Santa Rita-Ribeirão Preto-Santa Rita

SP-334 Km 344+000 Batatais Ribeirão Preto-Franca-Ribeirão Preto

SP-334 Km 374+500 Restinga Ribeirão Preto-Franca-Ribeirão Preto

Dados da Concessão Centrovias

Poder Concedente: Estado de São Paulo

rgo Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 18/06/98

Extensão Total: 219 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 525 milhões

Descrio do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-310 74 Km 153+250 Cordeirópolis 227+800 São Carlos

SP-225 145 Km 91+430 Itirapina 235+040 Baurú

Localizao das Praças de Pedágio Direo de Cobrança Tarifa

SP-310 Km 217+000 Itirapina Limeira-São Carlos

SP-310 Km 181+000 Rio Claro São Carlos-Limeira

SP-225 Km 107+000 Brotas Itirapina-Brotas

SP-225 Km 144+000 Dois Corregos Jaú-Brotas

SP-225 Km 199+000 Itapuí Jaú-Baurú-Jaú

Dados da Concessão Rodovias Das Colinas

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 02/03/00

Extensão Total: 299 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 573 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-75 (Santos Domunt/ Engº Ermenio de Oliveira Penteadó/ doAçúcar) -
Campinas - Itu

SP-300 (Dom Gabriel Paulino Bueno Couto) - Jundiaí/ Itu/ Tietê

SP-280 (Castelo Branco) - Sorocaba/ Tatui

SP-127 (Fausto Santomauro e Cornélio Pires) - Rio Claro/ Piracicaba/Tatui

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-075 km 60,7 Indaiatuba Campinas-Itu

SP-280 km 111 Boituva Capital-Interior

Dados da Concessão Ecovias dos Imigrantes

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 27/05/98

Extensão Total: 176,4 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 953 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-150 55,9 Km 9+700 São Paulo 65+600 Santos

SP-160 58,54 Km 11+460 São Paulo 70+000 Praia Grande
SP-41 8,0 Km 00+000 Entr. SP-150 8+000 Entr. SP-160
SP-55/140 22,1 km 270+600 Via Anchieta 248+500 Trevo BR-101 Rio/Santos
SP-55/248 8,4 km 0+000 Trevo BR-101 Rio/Santos 8+400 Guarujá
SP-55/170 21,6 Km 270+600 Via Anchieta 292+200 Praia Grande
Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa
SP-160 Km 15+917 Diadema São Paulo-Santos
SP-160 Km 20+100 Eldorado São Paulo-Santos
SP-160 Km 25+579 Batistini São Paulo-Santos
SP-160 Km 32+381 Piratininga São Paulo-Santos
SP-150 Km 31+106 Riacho Grande São Paulo-Santos
SP-055 Km 63+800 São Vicente São Vicente-São Paulo
SP-055 Km 74+586 Santos Guarujá-Santos

Dados da Concessão Intervias

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 17/02/00

Extensão Total: 364 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 499 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-330 (Anhanguera) - Limeira/ Araras/ Porto Ferreira/ Sta. Rita do Passa Quatro

SP-147 (Deputado Laercio Corte) - Itapira/ Limeira/ Piracicaba

SP-352 (Cmt. Virgulino Oliveira) - Itapira/ Divisa MG

SP-191 (Wilson Finardi) - Rio Claro/ Araras/ Mogi Mirim

SP-215 (Dr. Paulo Lauro) - São Carlos/ Porto Ferreira/ Casa Branca

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-330 km 215 Pirassununga Capital-Interior

Dados da Concessão Renovias

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 14/04/98

Extensão Total: 291 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 337 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-340 167,6 Km 114+100 Campinas 281+770 Mococa Div.SP/MG

SP-342 27,1 Km 224+000 São João da Boa Vista 251+150 Águas da Prata Div.SP/MG

SP-344 42,5 Km 200+100 Aguaí 242+600 Vargem Grande do Sul

SP-350 33,7 Km 238+410 Casa Branca 272+100 S.José do Rio Pardo

SP-215 20,1 Km 29+755 Vargem Grande do Sul 49+940 Casa Branca

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-340 Km 123+500 Jaguariuna Campinas-M.Mirim-Campinas

SP-340 Km 192+840 Estiva Estiva-Aguaí

SP-340 Km 221+292 Casa Branca Casa Branca-Aguaí

SP-340 Km 254+690 Mococa Casa Branca-Mococa

SP-342 Km 240+000 Águas da Prata Águas da Prata-Div.MG

SP-344 Km 219+000 Águaí São João-Aguaí

SP-344 Km 230+440 São João São João-Vargem Grande

SP-350 Km 252+140 Rio Pardo Casa Branca-Rio Pardo

SP-215 Km 41+020 Vargem Grande Casa Branca-Vargem Grande

Dados da Concessão SP Vias

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 10/02/00

Extensão Total: 516 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 479 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-127 (Antônio Romano Schincariol e Raul Venturelli) - Tatui/ Capão Bonito

SP-258 (Francisco Alves Negrão) - Capão Bonito/ Itapeva/ Itararé

SP-280 (Castelo Branco) - Tatui/ Espírito Santo do Turvo

SP-255 (João Mellão) - Avaré/ Itaí

SP-270 (Raposo Tavares) - Itapetininga/ Araçoiaba da Serra

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-280 Km 208 Itatinga Capital - Interior

SP-280 Km 278 Iaras Capital - Interior

Dados da Concessão Tebe

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 02/03/98

Extensão Total: 156 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 87.750 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-326 47+034 Km Bebedouro Barretos

SP-351 64+848 Km Bebedouro Catanduva

SP-323 44+100 Km Taquaritinga Pirangi

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-351 Km 184+281 Piranguí Bebedouro-Catanduva-Bebedouro

SP-323 Km 19+081 Monte Alto Taquaritinga-Pirangi-Taquaritinga

SP-326 Km 407+479 Colina Bebedouro-Barretos-Bebedouro

Dados da Concessão Triângulo do Sol

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 18/06/98

Extensão Total: 442km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 500 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término
Km Km

SP-310 226,5 227+800m São Carlos 454+300m Mirassol

SP-326 86,2 293+000m Matão 379+266m Bebedouro

SP-333 129,4 83+020m Sertãozinho 212+450m Borborema

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-310 Km 282+400 Araraquara Araraquara-Catanduva-Araraquara

SP-310 Km 346+404 Agulha Araraquara-Catanduva-Araraquara

SP-310 Km 399+500 Catiguá Catanduva-S.J. Rio Preto-Catanduva

SP-326 Km 307+600 Dobrada Matão-Jaboticabal-Matão

SP-326 Km 357+000 Taiúva Jaboticabal-Bebedouro-Jaboticabal

SP-333 Km 110+000 Jaboticabal (a implantar)

Jaboticabal-Sertãozinho-Jaboticabal -

SP-333 Km 179+700 Itápolis Taquaritinga-Borborema-Taquaritinga

Dados da Concessão Viaoeste

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 30/03/98

Extensão Total: 174 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 788 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término
Km Km

SP-270 81,5 Km 34+000 Cotia 115+500 Araçoiaba da Serra
SP-280 65,7 Km 13+700 Osasco 79+380 Itú
SP-75 15,0 Km 0+000 Sorocaba 15+000 Ent. SP-280
Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa
SP-280 Km 33+000 Itapevi São Paulo-Interior
SP-280 Km 74+000 Itú Interior-São Paulo
SP-270 Km 77+000 Alumínio (a implantar) Interior-São Paulo -
SP-270 Km 111+500 Araçoiaba São Paulo-Interior
SP-270 Km 45+800 Vargem Grande (a implantar) São Paulo-Interior -
SP-280 Km 21+000 Marg.Castelo (a implantar) São Paulo-Interior-São Paulo -
SP-75 Km 12+500 Sorocaba Itú-Sorocaba 1,60

Dados da Concessão Via Norte

Poder Concedente: Estado de São Paulo

Órgão Gestor: DER-SP

Data do Contrato: 06/03/98

Extensão Total: 237,02 km

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 305 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

SP-330 131,73 km 319+000 Ribeirão Preto 449+730 Igarapava

SP-322 82,91 km 307+590 Ribeirão Preto 390+500 Bebedouro

SP-325 8,5 km 0+000 Entr. SP-322/SP-328 8+550 Ribeirão Preto

SP-328 13,88 km 323+130 Entr. SP-322/SP-328 337+010 SP-330 (Km 323+130)

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

SP-330 Km 350+000 Sales de Oliveira Rib.Preto-Orlândia-Rib.Preto

SP-330 Km 405+000 Ituverava Ituverava-S.Joaquim da Barra-Ituverava

SP-322 Km 327+500 Sertãozinho

Sertãozinho-Pitangueiras-Sertãozinho

SP-322 Km 361+000 Pitangueiras Bebedouro-Pitangueiras-Bebedouro

Concessões Federais

Rio de Janeiro

Dados da Concessão Concer

Poder Concedente: União

Órgão Gestor: DNER

Data do Contrato: 31/10/95

Extensão Total: 179,7 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 301 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-040/MG 55,2 km 771+000 Barreira do Triunfo 826+000 Div.MG-RJ

BR-040/RJ 124,5 km 0+000 Div.MG-RJ 124+500 Tvo. das Missões - Av. Brasil

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-040(RJ) Km 104 Xerém - Duque de Caxias Rio-Juiz de Fora-Rio

BR-040(RJ) Km 45,5 Pedro do Rio - Petrópolis Rio-Juiz de Fora-Rio

BR-040(MG) Km 814 Simão Pereira (MG) Rio-Juiz de Fora-Rio

Dados da Concessão CRT

Poder Concedente: União

Órgão Gestor: DNER

Data do Contrato: 22/11/95

Extensão Total: 142,5 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 450 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-116/RJ 142,5 km 144+500 Entr. BR-040 2+100 Além Paraíba

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-116/RJ Km 133+500 Piabetá Rio - Além Paraíba - Rio

BR-116/RJ Km 122+300 Sta. Guilhermina Além Paraíba - Niterói - Além Paraíba

BR-116 RJ Km 114+000 Santo Aleixo Além Paraíba - Niterói – Além Paraíba

BR-116/RJ Km 71+000 Três Córregos Rio - Além Paraíba - Rio

Dados da Concessão NovaDutra

Poder Concedente: União

Órgão Gestor: DNER

Data do Contrato: 31/10/95

Extensão Total: 402,4 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 845,736 milhões (base maio de 95)

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-116/SP 230 km 230+000 Vila Maria-SP 0+000 Div. SP/RJ

BR-116/RJ 170 km 333+000 Div. SP/RJ 163+000 Vigário Geral - RJ

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-116 Km 204+500 Parateí Norte São Paulo-Rio

BR-116 Km 180+000 Parateí Sul Rio-São Paulo

BR-116 Km 88+000 Moreira Cesar São Paulo-Rio-São Paulo

BR-116 Km 318+000 Itatiaia São Paulo-Rio-São Paulo

BR-116 Km 207+000 Viuva Graça São Paulo-Rio-São Paulo

BR-116 Km 207+000 Seropédica BR-465 São Paulo-Rio

Dados da Concessão Ponte S.A.

Poder Concedente: União

Órgão Gestor: DNER

Data do Contrato: 01/06/95

Extensão Total: 23,34 km (incluindo acessos)

Período da Concessão: 20 anos

Investimentos Totais: R\$ 114 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

BR-101 23,34 321+600 Rio de Janeiro 334+100 Niterói

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

BR-101 Praça de Pedágio Niterói Rio-Niterói

Concessões Municipais

Dados da Concessão LAMSA

Órgão Gestor: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro

Data do Contrato: 09/12/94

Extensão Total: 25 km

Período da Concessão: 25 anos

Investimentos Totais: R\$ 170 milhões

Descrição do Trecho: Rodovias Extensão Início Término

Km Km

Linha Amarela 25 km Barra da Tijuca Ilha do Fundão

Localização das Praças de Pedágio Direção de Cobrança Tarifa

Linha Amarela Água Santa Barra - Fundão - Barra

9- CONCLUSÕES

Este trabalho procurou identificar e analisar alguns dos principais desafios do setor de transportes em rodovias no Brasil. No momento atual, a privatização dos serviços de transporte já permitem usufruir os benefícios oriundos da redução das despesas públicas direcionadas para manutenção de estruturas empresariais antiquadas e onerosas que existiam na operação e administração do sistema Rodoviário.

A concepção das parcerias público-privadas é mais uma tentativa de reunir as esferas do Poder Público e da iniciativa privada visando à realização de importantes projetos públicos.

Têm essas parcerias um grande desafio pela frente: o parceiro privado terá de superar suas desconfianças em relação ao parceiro público; este terá de identificar no parceiro privado um parceiro autêntico, realmente comprometido com a implementação de políticas públicas, voltadas para o desenvolvimento econômico e social do País.

Se de um lado a Lei de PPP oferece ao parceiro privado uma gama significativa de garantias; de outro, várias são as modalidades de controle disponibilizadas ao parceiro público.

Os instrumentos hábeis a garantir uns e outros existem. Resta, agora, manuseá-los com sabedoria.

Os contratos de PPP, como são contratos vultosos e de longa duração, não podem prescindir de garantias e de efetivo controle.

Entretanto, a tradição brasileira, em matéria de controle, é bastante negativa.

Prelecionam os juristas pátrios que não há na Administração Pública brasileira uma cultura de controle. Sempre os tivemos, em razoável quantidade, mas predominantemente formais.

Se o diagnóstico é correto, forçoso é reconhecer, também, que há um louvável esforço visando ao aperfeiçoamento dos controles, havendo, sem dúvida, avanços a festejar.

A partir da Constituição Federal de 1988 vêm os Tribunais de Contas e o Ministério Público desempenhando papel relevantíssimo em matéria de controle.

A transparência e a publicidade devem ser a tônica da Administração Pública. Avançadas se revelam tanto a lei nacional quanto a lei mineira sobre PPP, que estimulam, em boa hora, a participação do cidadão, como fiscal dos contratos de PPP.

Razões há, portanto, para sermos otimistas em relação aos controles dirigidos especificamente às contratações, em regime de parceria público-privada, que têm condições de bem cumprir suas relevantes funções, em benefício de toda a sociedade brasileira.

10- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. (1996): O Novo Direito Concessionário Nacional. *Anais do X ANPET*, Brasília (DF – Brasil).

BANDEIRA DE MELLO C.A. (1995): *Curso de Direito Administrativo*. 7ª edição. São Paulo: Malheiros.

BLANCHET L.A. (1995): *Concessão e Permissão de Serviços Públicos*. Curitiba: Juruá.

BORGES A. G. (1993): Aplicabilidade de Normas Gerais da Lei Federal dos Estados. *Revista de Direito Administrativo*. Número 194, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. pp. 97-106

BRANCO, Adriano M.. “A concessão dos serviços de utilidade pública no Estado de São Paulo.” *Revista dos transportes Públicos – Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP)*, São Paulo, v.66, p.60-76, 1º trim. 1995.

BRASIL. Constituição, 1988- Constituição da República Federativa do Brasil.

CASTRO, N. “Custos de Transporte e a Estrutura Espacial do Comércio Interestadual Brasileiro”, Texto para Discussão NEMESIS, 1999b (com L. Carris e B. Rodrigues), e Pesquisa e Planejamento Econômico, dez. 1999b.

CASTRO, N. “Privatização do setor de transportes no Brasil”, em *A Privatização no Brasil: O Caso dos Serviços de Utilidade Pública*, Castelar, A. e K. Fukasaku (eds.), BNDES/OECD, 1999.

CONCESSÃO DE RODOVIAS NO RIO GRANDE DO SUL – Análise das Razões de sua Implantação, da Visão dos Usuários, do Custo – Benefício e de seu Impacto Econômico. UFRGS – DER/RS, 1998.

CRETELLA JÚNIOR J. (1995): *Das Licitações Públicas*. 9ª edição. Rio de Janeiro: Forense.

GRAU E. (1995): *Licitações e Contrato Administrativo (Estudos Sobre a Interpretação da Lei)*. São Paulo: Malheiros.

JUSTEN FILHO M. (1996): *Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos*. 4ª edição. Rio de Janeiro: Aide.

MOTTA C.P.C. (1995): *Eficiência nas Licitações e Contratos*. 5ª edição. Belo Horizonte: Del Rey.

MUKAI T. (1995): *Concessões e Permissões de Serviços Públicos*. São Paulo: Saraiva.

SANTOS M.W.B. (1995): A licitação da Concessão – O Edital. In: MEDAUAR O.: *Concessão de Serviço Público*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.

SUNDFELD C.A. (1994): *Licitação e Contrato Administrativo*. São Paulo: Malheiros.

WALD A.M. (1996): *O Direito de Parceria e a Nova Lei de Concessões*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais.

REVISTA ESTRADAS/2009 – www.estradas.com.br

QUELOTTI CAROLINA (2008) -

<http://www.wikipedia.com.br>

já vi até a pág. 32.

vc precisa tirar os negritos. sugiro incluir uma nota de rodapé:
esta seção teve como base (descrever o trabalho do Rio grande do sul).

bjs.
carla.