



Termômetro do Radar de Projetos (TRP)



OFERECIDO POR:

Azevedo Sette
ADVOGADOS

Rodovias



Análise de Segmento

fevereiro
2023

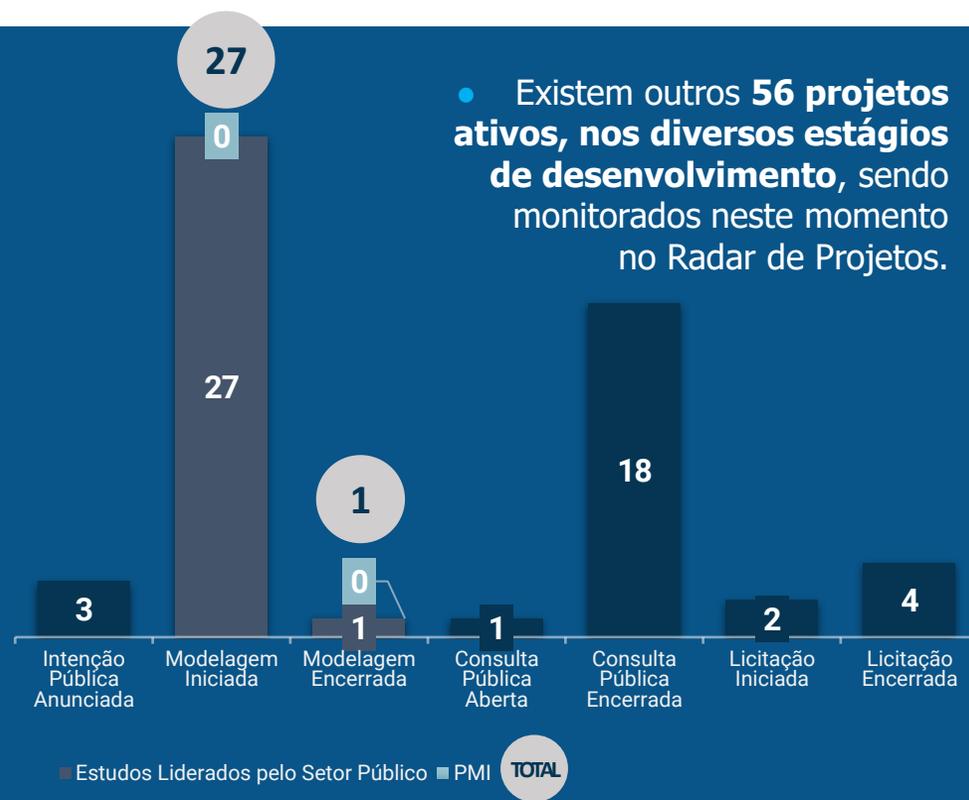
03 de fevereiro de 2023

O Radar de Projetos

- O Radar de Projetos, banco de dados da Radar PPP possui, atualmente, **informações sobre mais de 4.400 projetos**, distribuídos em 19 segmentos, tendo mapeado, analisado e sistematizado todos os dados disponíveis, o que permite análises globais sobre tendências neste modelo de contratação e análise comparativa da experiência nacional.

O segmento de Rodovias possui mais de 200 iniciativas identificadas.

São 69 os contratos de PPP e Concessão no segmento de Rodovias monitorados em nosso banco de dados.



Existem outros **56 projetos ativos, nos diversos estágios de desenvolvimento**, sendo monitorados neste momento no Radar de Projetos.

Além desses, há outros 64 projetos, não computados no gráfico acima, com o status de paralisado, mas que **podem retornar para situação de ativos ao longo de 2023.**



Nos últimos 30 dias...



consultas públicas abertas

2 projetos alcançaram a fase de Consulta Pública – trata-se de 1 iniciativa da União e outra municipal (em MG).



novidades capturadas

56 novidades capturadas, por meio de publicações governamentais nos últimos 30 dias, impactaram 41 projetos, atualizando seus históricos.



evento mapeado

a agenda dos projetos revela 1 evento associado a 1 projetos para os próximos 30 dias.

Projetos Impactados

Concessão para Exploração da Rodovia BR-153 e BR-262 GO-MG
Rodovias

Consulta Pública Aberta (até 16/02)



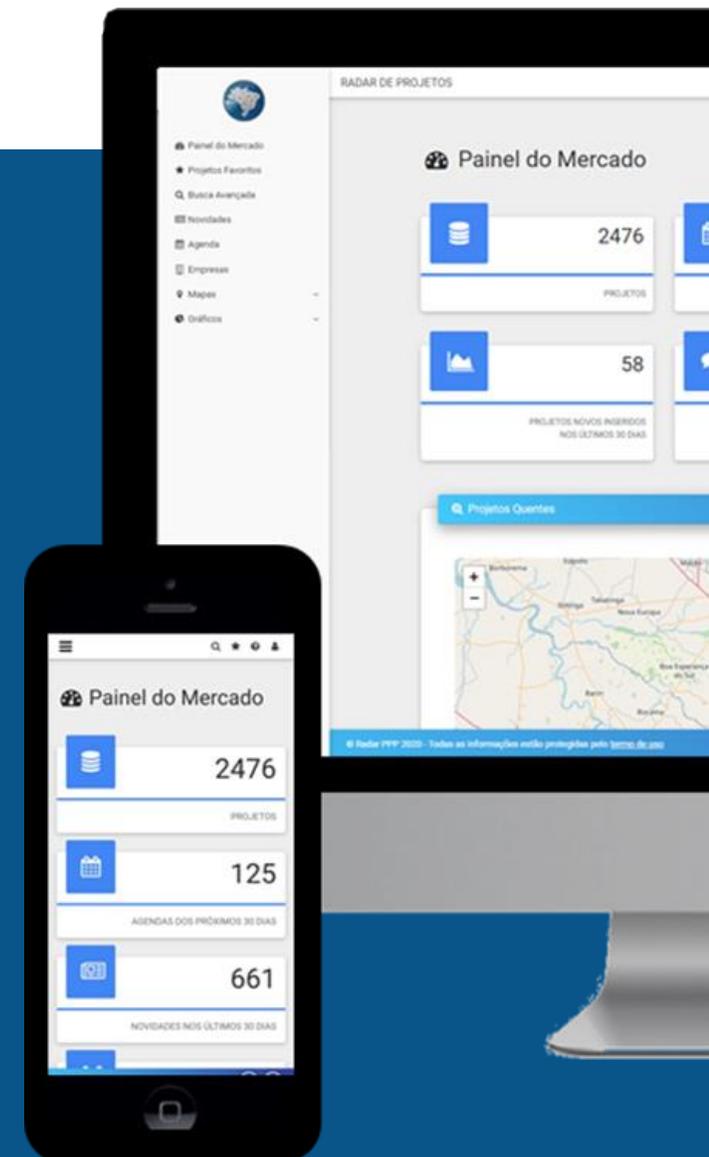
União

Rodovias Estaduais (Pernambuco)
Rodovias

Consulta Pública Encerrada
Informe de "Licitação a iniciar"



Pernambuco





Frederico Bopp Dieterich,
sócio da área de
Infraestrutura do
Azevedo Sette Advogados

“Em razão dos baixos investimentos realizados no setor na última década, levantamentos realizados pela CNT concluíram que 2/3 das rodovias brasileiras sob a gestão pública estão em estado regular, ruim ou péssimo.”



Concessões de rodovias: cenário e oportunidades

O crescimento econômico do Brasil passa por aqui” poderia ser a frase de alguma campanha governamental ou o slogan de uma concessionária de rodovias, mas, na verdade, é apenas uma constatação. De acordo com o Relatório Executivo do Plano Nacional de Logística 2025, cerca de 65% da produção brasileira é transportada por meio do modal rodoviário e, daí, a importância do setor para a prosperidade econômica do país.

Almejar o crescimento econômico, sem buscar a ampliação, implementação de melhorias, restauração, manutenção e conservação da malha viária seria inconsistente.

Não obstante, em razão dos baixos investimentos realizados no setor na última década, levantamentos realizados pela Confederação Nacional dos Transportes concluíram que 2/3 das rodovias brasileiras sob a gestão pública estão em estado regular, ruim ou péssimo, sendo, portanto, necessário realizar vultosos investimentos para que as rodovias brasileiras não se deteriorem ainda mais e atinjam patamares de difícil reversão.

A saída para essa situação é conhecida e inclui não só as concessões comuns e as patrocinadas, mas também os contratos de restauração e manutenção de rodovias, que podem tanto serem licitados com base na Lei Federal nº 14.133/21 (Nova Lei de Licitações) como podem também ser objeto de concessões administrativas (PPPs de Manutenção).

Soluções existem e o futuro do setor é promissor. Há enorme número de projetos em andamento, cujas licitações deverão sair em breve. Só o Programa de Parcerias em Investimentos do Governo Federal (PPI) tem 22 projetos de concessão de rodovias em andamento (a serem licitados), todos modelados como concessão

comum. Dentre eles, vários já foram submetidos à consulta pública, restando a análise da modelagem pelo Tribunal de Contas da União. É o caso, por exemplo, da (i) concessão da BR-381/262/MG/ES, (ii) concessão da BR-040/RJ/MG, e (iii) concessão de 04 lotes rodoviários no Paraná.

Não só, certamente ainda há espaço para que outros trechos sejam incluídos no PPI, inclusive aqueles que não tiverem atratividade para serem modelados como concessão comum, restando a estruturação como PPPs Patrocinadas ou de Manutenção.

Vários também são os estados da Federação em que há programas e projetos estaduais de concessão de rodovias em fase avançada, como é o caso de Minas Gerais, que já realizou a concessão de alguns trechos e recentemente publicou o edital para o Lote 3 do Programa de Concessões Rodoviárias, com leilão designado para abril, tendo ainda outros projetos incluídos no pipeline. Os estados de Mato Grosso do Sul (que recentemente concedeu mais de 400km de rodovias e já afirmou ter novas concessões de rodovias no radar), Mato Grosso, Pernambuco e Rio Grande do Sul também estão avançando com seus programas de concessão, com a ajuda do BNDES na estruturação dos projetos.

Muitas oportunidades virão por aí e o mercado deve estar atento não só para as oportunidades, mas também para as inovações que deverão acompanhá-las em termos de legislação e regulação – como as implicações da Lei Federal nº 14.157/21 (que dispõe sobre o *free-flow*), da nova Lei de Concessões e dos Regulamentos de Concessões Rodoviárias –, que, espera-se, melhorem e aprimorem o arcabouço legal, estabelecendo um ambiente estável e propício aos investimentos privados, tão necessários para a melhoria do setor.

Contribuição de Bruna Bouissou, sócia da área de Infraestrutura do Azevedo Sette Advogados



Termômetro do Radar de Projetos

O **Termômetro do Radar de Projetos** foi concebido para funcionar de maneira similar aos termômetros utilizados para medir a temperatura do corpo humano. Nesse sentido, assim como temperaturas elevadas no corpo humano indicam “doenças”, no Termômetro do Radar de Projetos isso não é diferente.

O Termômetro não irá mensurar hipotermia, sendo focado apenas na indicação da situação febril. Dessa forma, temperaturas elevadas indicam excesso de adiamentos de sessões de abertura de envelopes de licitação, suspensões de licitações e cancelamentos de licitações (“**patógenos**”) e, considerando que há ao mesmo tempo novos elementos positivos do mercado, tais fatos serão comparados como surgimento de novos projetos monitorados no Radar de Projetos (“**anticorpos**”)¹.



¹ Sem dúvida que tais expressões são meramente ilustrativas. Para esclarecimentos sobre a metodologia do Termômetro do Radar de Projetos, consulte <https://www.radarppp.com/biblioteca/>

Interpretação dos Resultados

Os resultados mensurados pelo **TRP** serão sempre superiores a 37° e **quanto mais elevados, pior** – ou seja, é maior a ocorrência de adiamentos, suspensões e cancelamentos de licitações de projetos vis a vis a publicação de novos projetos.

Acima de 41°

HIPERTERMIA

Os dados do mês em análise apresentam um comportamento muito próximos da média do comportamento do ano base (2019).

39,6° - 41,0°

FEBRE ALTA

Os dados do mês apresentam um comportamento, em um primeiro nível mais elevado do que o comportamento médio do ano base (2019).

37,6° - 39,5°

FEBRE

Os dados do mês apresentam um comportamento, em um segundo nível mais elevado do que o comportamento médio do ano base (2019).

37,0° - 37,5°

NORMAL

Patamar mais elevado. Os dados do mês apresentam um comportamento, bem mais elevado do que o comportamento médio do ano base (2019).



Rodovias



Evolução do Termômetro do Radar de Projetos

Rodovias



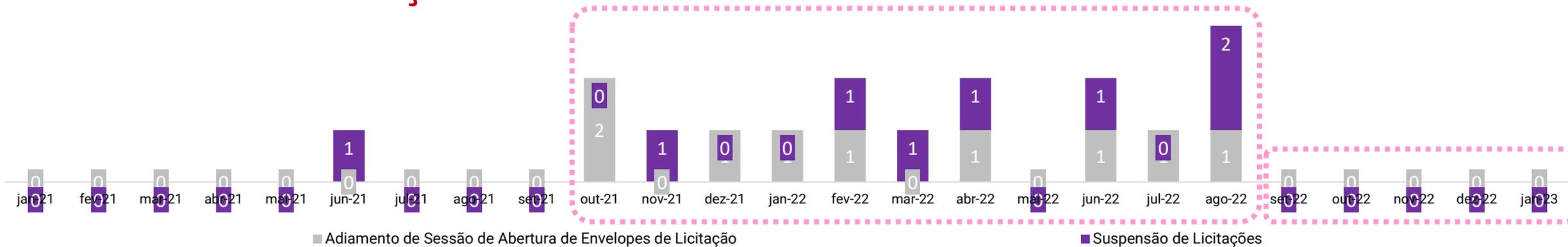
Variáveis do TRP: adiamento, suspensão e cancelamento de licitações

Azevedo Sette
ADVOGADOS



1 Tradicionalmente, o segmento de rodovias não apresenta elevado número de licitações canceladas. Na série dos últimos 25 meses, este tipo de ocorrência foi observado apenas uma única vez (set/22).

2 Quanto às licitações adiadas e suspensas, o período de out/21 a ago/22 foi o de maior turbulência. No entanto, pelo quinto mês seguido, o segmento não apresenta ocorrências de licitações que precisaram ser adiadas ou suspensas.

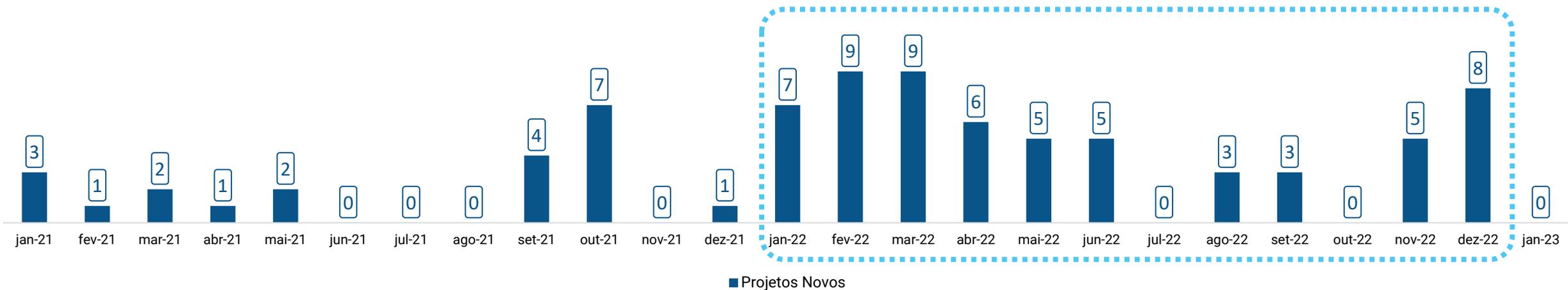




Rodovias

Variáveis do TRP: projetos novos

- O ano de 2022 apresentou um importante incremento nas iniciativas de concessões rodoviárias, com pode ser observado no gráfico a seguir. Como o segmento é naturalmente mais concentrado na União e nos Estados, o primeiro mês do novo mandato dos governos (2023-2026) ainda não indicou formalmente novas iniciativas a serem desenvolvidas.
- Os diversos projetos de concessão rodoviárias apoiados pelo PPI – Programa de Parcerias de Investimentos, no entanto, demonstram que o segmento poderá ter uma dinâmica intensiva em 2023, apresentando variação na situação do TRP, sobretudo no que se refere às licitações que poderão ocorrer ao longo do ano.

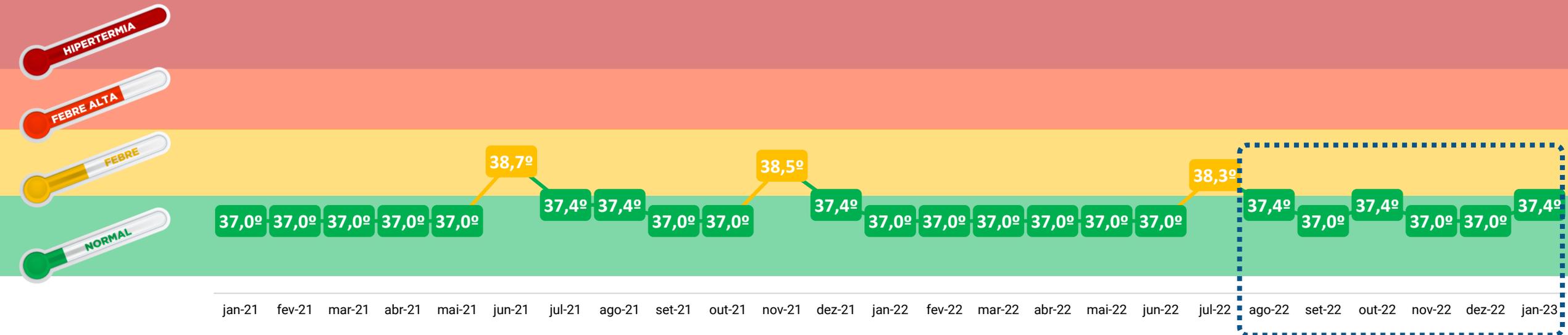


Rodovias



Evolução do Termômetro do Radar de Projetos Últimos 25 meses

- Tradicionalmente, o segmento de rodovias não apresenta quantitativo significativo de licitações frustradas, o que favorece a manutenção das temperaturas mais saudáveis do TRP. Em 2022, em apenas um mês (jul/22) a temperatura se elevou e alcançou à situação febril, em uma combinação de 2 licitações frustradas e inexistência de novos projetos lançados.
- 2023 se inicia com a temperatura normal, acompanhando a tendência dos últimos 5 meses. Em meio a intensiva agenda de discussões normativas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que podem influenciar o desenvolvimento de projetos em todo o país, o segmento tem a expectativa de ter sucesso em iniciativas importantes no ano, começando com o Rodoanel Mário Covas (Estado de São Paulo).



Regulamento das Concessões Rodoviárias (“RCR”)

Desde 2021, as concessões rodoviárias federais vêm sofrendo uma profunda mudança na sua forma de regulação, saindo do modelo de regulação via contrato para a regulação de forma discricionária, via normativos da Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”).

A principal razão dessa mudança é o fato de a ANTT ter que lidar com a gestão e fiscalização de concessões de rodovias federais que possuem modelos contratuais distintos, sujeitas a uma série de normativos da ANTT, muitos dos quais conflitantes entre si e com as disposições contratuais, tornando ainda mais complexo e burocrático o papel da ANTT.

Assim, optou-se por unificar, padronizar e simplificar o modelo regulatório aplicável aos contratos de concessão de rodovias federais, deixando para ser endereçado via contrato questões mais específicas que são próprias de cada objeto, de modo a permitir à ANTT gerir muito mais contratos, com regras mais claras, trazendo maior segurança jurídica às concessões e atraindo, assim, maior interesse da iniciativa privada.

Diante dos variados aspectos que deveriam ser abordados no regulamento, a ANTT optou por editar normativos em etapas, contemplando os seguintes temas:

- RCR 1: Regras gerais e direitos de usuários;
- RCR 2: Bens, obras e serviços e adequação dos procedimentos de execução de obras e serviços;
- RCR 3: Equilíbrio econômico-financeiro (aspectos societários, seguros, receitas e verbas contratuais, alocação de riscos contratuais, reajuste, revisão tarifária, fatores tarifários, equilíbrio econômico-financeiro e revisão contratual);
- RCR 4 – Fiscalização e penalidades; e
- RCR 5 – Meios de encerramento contratual.

Com isso, buscou-se traduzir no RCR o marco regulatório do setor, coerente

com as práticas regulamentares da Administração Pública Federal e respeitando as obrigações contratuais firmadas.

As normas correspondentes ao RCR 1 e 2 já estão em vigor e foram editadas por meio das Resoluções ANTT nº 5.950, de 20.7.2021, e 6.000, de 1º/12/2022.

Atualmente está em tramitação a RCR 3, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da ANTT. Em agosto de 2022, houve audiência pública com objetivo de discutir e receber manifestações orais e escritas acerca da terceira norma do RCR. O período de recebimento de contribuições se encerrou em setembro de 2022. Além dessa norma, aguarda-se as normas relativas ao RCR 3, 4 e 5.

Tais normas valerão de forma automática para os novos contratos de concessão, sendo que, para os contratos antigos, sua aplicação dependerá de expressa adesão por parte da concessionária.

Em havendo divergência entre a regulamentação da ANTT e o contrato de concessão, o contrato de concessão prevalecerá sobre a regulamentação da ANTT nas matérias em que discipline expressamente. Caso o contrato de concessão não discipline suficientemente a matéria, a regulamentação da ANTT deve ser aplicada supletivamente, desde que não contrarie as disposições do contrato. No que o contrato de concessão for omissivo, aplica-se a regulamentação da ANTT.

Destaca-se que as partes poderão, de comum acordo, optar pela aplicação do regulamento da ANTT em detrimento do contrato de concessão, mediante adesão expressa à resolução, por meio de aditamento ao contrato de concessão.

**Contribuição de Leonardo Moreira Costa de Souza, sócio da área de Infraestrutura do Azevedo Sette Advogados*



Ivana Cota, advogada sênior da área de Infraestrutura do Azevedo Sette Advogados

“Buscou-se traduzir no RCR o marco regulatório do setor, coerente com as práticas regulamentares da Administração Pública Federal e respeitando as obrigações contratuais firmadas.”



O presente documento é um oferecimento de Azevedo Sette Advogados e da Radar PPP

Informação e análise de qualidade são elementos fundamentais para que o mercado de PPPs e concessões possa se desenvolver.

Entre em contato!

Infraestrutura e Projetos

Azevedo Sette Advogados é um dos principais escritórios no setor de infraestrutura e Direito Público. Temos tradição de mais de 40 anos em licitações, privatizações, direito regulatório, concessões, PPP (Parcerias Público-Privadas), contratos de engenharia e contratos administrativos. Também temos participação ativa nas fusões e aquisições de infraestrutura, bem como no financiamento de projetos (*project finance*) no Brasil e no exterior. Particularmente em relação às PPPs, nossa atuação inclui, ainda, a representação dos nossos clientes em demandas de contencioso administrativo e judicial, particularmente em casos de reequilíbrio econômico-financeiro.

Experiência em M&A, Contratos, Direito Regulatório Contencioso e Arbitragem, PPPs, PMI, MIP, BTO, Concessões, Project Finance, Investimentos, entre outros.



Azevedo Sette
ADVOGADOS

Visite nosso site: azevedosette.com.br



O Radar de Projetos é o mais completo banco de dados sobre a experiência brasileira com concessões e PPPs. Agradecemos a todos os nossos clientes por contribuírem para que possamos manter nosso serviço de inteligência de mercado cada dia com mais robustez e qualidade.

O Termômetro do Radar de Projetos é um oferecimento da Radar PPP para os milhares de profissionais que atuam diariamente com projetos governamentais de longo prazo que contam com investimento privado, na modalidade de PPP e concessão. Trata-se de uma pequena amostra do potencial do banco de dados.

É um dever coletivo que possamos, sempre, melhorar a qualidade das concessões e PPPs, contribuindo para que tenhamos iniciativas que valorizem ao máximo o emprego de recursos públicos e tarifários.

Críticas e comentários serão muito bem recebidos. Não hesite em entrar em contato conosco (info@radarppp.com). A Radar PPP sempre estará aberta para interagir com quem respeita e precisa de dados e análises para tomar decisões de qualidade.



Visite nosso site: radarppp.com



Para esclarecimentos sobre a metodologia do Termômetro do Radar de Projetos, consulte <https://www.radarppp.com/biblioteca/>.