



**DTRod**

# Curso sobre Concessões de Rodovias Federais



Outubro / 2020

**DTRod**

MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA

**ANTT**  
AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL

# Aula 5: Inovações nos Contratos de Concessões Rodoviárias

## PARTE I

### Evolução do modelo regulatório das Concessões de Rodovias

## PARTE II

### Inovações - minuta de contrato da BR-153/080/414/GO/TO



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA





# PARTE I – Evolução do modelo regulatório

1. Noções básicas de regulação
2. Evolução recente do modelo regulatório
3. Por que falar em inovações contratuais?



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA





# Por que falar em inovações contratuais?

- Evolução x Inovação
- Inovações incrementais ou disruptivas
- Experiências recentes e a necessidade de mudanças no modelo regulatório
- Tipos de Inovações:
  - Contratuais ←
  - Normativas e Legais
  - Institucionais
  - Tecnológicas
  - Meios de Estruturação de Projetos





# Por que falar em Regulação Econômica no setor rodoviário?

Poder de Mercado

Serviços Essenciais

Externalidades

**Intervenção  
Estatal**

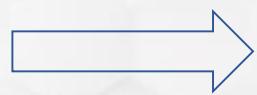


# Por que falar em Regulação Econômica no setor rodoviário?

- + Custos Afundados
- + Economias de Escala e Escopo
- + Inexistência de substitutos



**Monopólio Natural**



**Regulação Econômica**





# Modelos Regulatórios Teóricos

**Regulação  
Discricionária  
(ou Regulação por  
Custos)**

## Custo por Serviço versus Preço-Teto

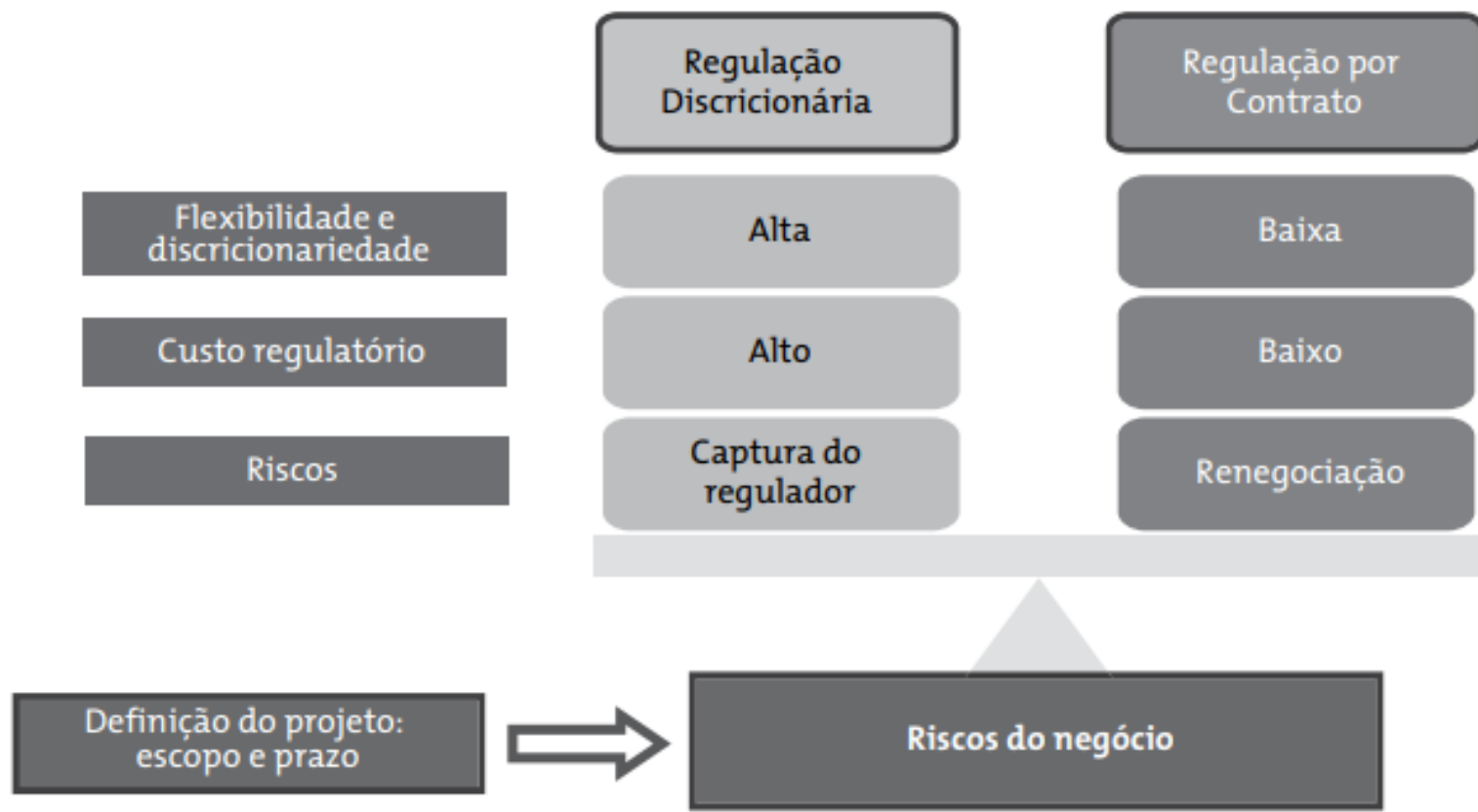
	Custo de Serviço	Preço-Teto
<b>Preço é estabelecido</b>	<i>Ex post</i>	<i>Ex ante</i>
<b>Preço remunera</b>	Custos realizados + custo de capital	Custos esperados + custo de capital
<b>RTP</b>	Não é fixa	Fixa
<b>Reajuste anual</b>	RPI	$(RPI - X)$ ou $(RPI - X - Q)$
<b>Seleção adversa</b>	Baixa	Alta (reduz com o tempo)
<b>Azar moral</b>	Alto	Baixo
<b>Custo de capital</b>	Baixo	Alto
<b>Investimento</b>	Casos de sobreinvestimento	Casos de subinvestimento
<b>Qualidade</b>	-	Casos de redução de qualidade

Fonte: Camacho e Rodrigues, Regulação econômica de infraestruturas: como escolher o modelo mais adequado?, Revista do BNDES 41, 2014



# Modelos Regulatórios Teóricos

## Trade-off entre Regulação Discricionária e Regulação por Contrato



Fonte: Camacho e Rodrigues, Regulação econômica de infraestruturas: como escolher o modelo mais adequado?, Revista do BNDES 41, 2014





# Evolução do Programa de Concessões



	Primeira Etapa	Segunda Etapa		Terceira Etapa	
	Fase 1	Fase 1	Fase 2	Fase 2	Fases 1 e 3
<b>Variável de Leilão</b>	Menor Tarifa	Menor Tarifa	Menor Tarifa	Menor Tarifa	Menor Tarifa
<b>Investimentos</b>	Sem previsão de ampliação de capacidade	Previsão de ampliação, mas poucas obras obrigatórias. Foco na modicidade.	Ampliações e melhorias	Duplicação de toda rodovia ao longo do contrato	Duplicação integral em 5 anos
<b>Alocação de riscos</b>	Não havia matriz de riscos bem definida. Poucos riscos para o privado.	Matriz de riscos um pouco mais clara	Matriz de risco definida. Exaustiva para Poder Concedente	Matriz de risco definida. Exaustiva para Poder Concedente	Matriz de risco definida. Exaustiva para Poder Concedente
<b>Modelo de Regulação</b>	Híbrido. Contratual com elementos de RoR.	Híbrido. Contratual com elementos de PC	Híbrido. Contratual com elementos de PC	Híbrido. Contratual com elementos de PC	Híbrido. Contratual com elementos de PC
<b>Requisitos para cobrança de pedágio</b>	Conclusão dos trabalhos iniciais	Trabalhos iniciais e cadastro, implantação das praças	Trabalhos iniciais e cadastro, implantação das praças	Trabalhos iniciais e cadastro, praças de pedágio, entrega do programa de redução de acidentes	10% das duplicações, trabalhos iniciais e cadastro, praça de pedágio, programa de redução de acidentes



# Evolução do Programa de Concessões

	Primeira Etapa	Segunda Etapa		Terceira Etapa	
	Fase 1	Fase 1	Fase 2	Fase 2	Fases 1 e 3
<b>Revisão da TBP</b>	Revisões anuais ou quando verificados impactos sobre equilíbrio EF	Revisão ordinária anual, revisão extraordinária, revisão quinquenal	Revisão ordinária anual, revisão extraordinária, revisão quinquenal	Revisão ordinária anual, revisão extraordinária, revisão quinquenal (incluindo Fator X)	Revisão ordinária anual, revisão extraordinária, revisão quinquenal (incluindo Fator X)
<b>Reajuste da TBP</b>	Cesta de preços de insumos. Substituído por IPCA	IPCA	IPCA	IPCA. Incidência do Fator X.	IPCA. Incidência do Fator X e Q.
<b>Fontes de Receitas</b>	Tarifa de pedágio e extraordinárias	Tarifa de pedágio e extraordinárias	Tarifa de pedágio e extraordinárias (reversão para modicidade tarifária)	Tarifa de pedágio e extraordinárias (reversão para modicidade tarifária)	Tarifa de pedágio e extraordinárias (reversão para modicidade tarifária)
<b>Desconto de Reequilíbrio (DR) x Plano de Negócios (PN)</b>	Reequilíbrios pelo Plano de Negócios	Reequilíbrio pelo Plano de Negócios apresentado pela Proponente vencedora na licitação	DR quando parâmetros de desempenho não se verificam. PN reequilibra atrasos e exclusões de investimentos previstos no PER	DR quando parâmetros de desempenho não se verificam. PN reequilibra atrasos e exclusões de investimentos previstos no PER	Sem Plano de Negócios, DR também para atrasos e exclusões e acréscimos, no caso de antecipações e aumento de escopo
<b>Obras Condicionadas ao Tráfego</b>	-	-	gatilho volumétrico	gatilho volumétrico e temporal	gatilho volumétrico
<b>Fluxo de Caixa Marginal</b>	Não previsto originalmente. Passou a ser utilizado para investimentos adicionais	Não previsto originalmente. Passou a ser utilizado para investimentos adicionais	Previsto exclusivamente para investimentos adicionais	Previsto exclusivamente para investimentos adicionais	Mecanismo residual, para os casos não cobertos pelos Fatores A, C e D, especialmente obras não previstas originalmente



# Por que um novo modelo regulatório?

- **Diagnóstico das Concessões Rodoviárias do PIL:**
  - **Inexecuções e inconformidades** verificadas nos contratos da 3ª etapa;
  - **Ausência de limites e critérios** para incorporação de investimentos adicionais;
  - Contratos com baixa capacidade de lidar com **cenários muito adversos**;
  - Elevado **custo regulatório** na gestão contratual em cenários adversos;
  - Inexistência de regras de **governança e TPR**;
  - Investimentos obrigatórios **desvinculados da demanda**;
  - **Tarifas básicas únicas** para todo lote, ao longo de todo o prazo da concessão;
  - Sinalização de viabilidade das concessões por meio de **financiamento público**, não pelo fluxo de caixa do projeto.





# Por que um novo modelo regulatório?

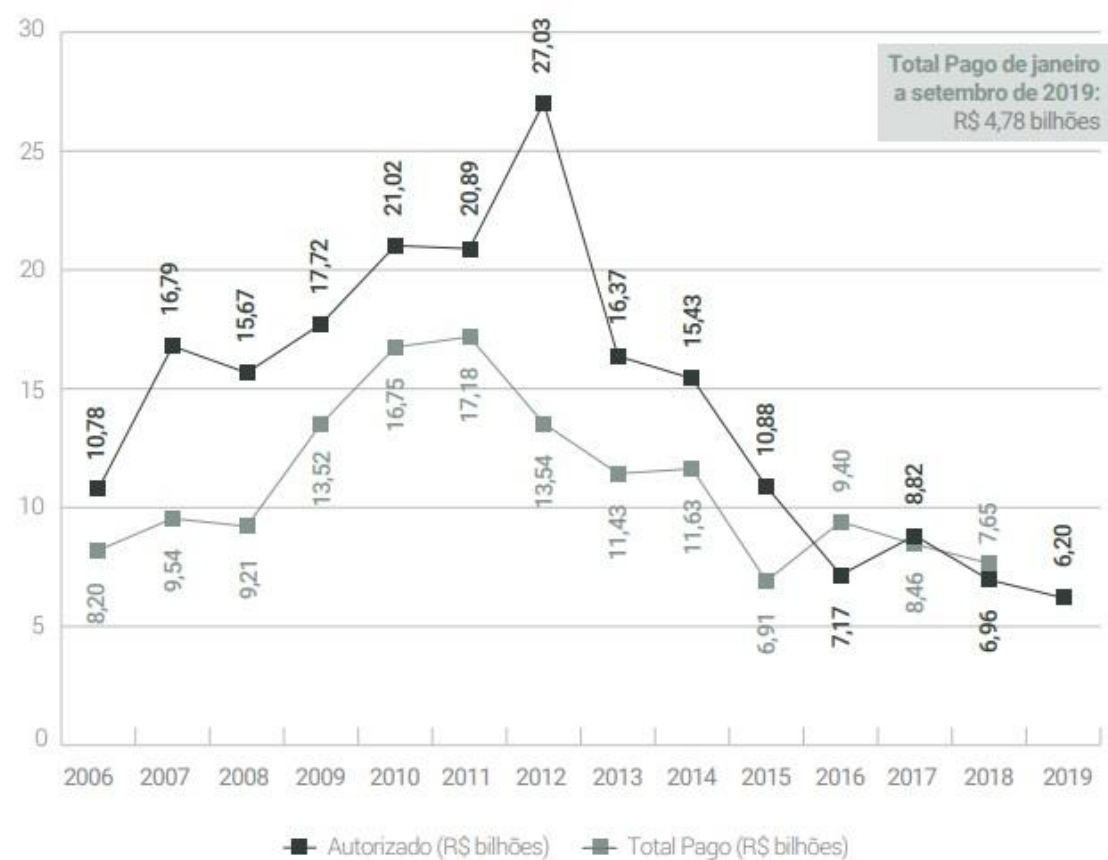
- **Resultados do Modelo RIS, BR-364/365/GO/MG e BR-101/SC**
  - **Concorrência efetiva nos leilões:**
    - Disputa entre **três a cinco investidores**, dentre eles **Fundo de Investimentos, estrangeiro e entrantes** ;
    - Propostas vencedoras com **deságios** sobre a tarifa-teto de **40,53%, 33,14% e 62%**;
    - Aportes de **capital próprio** substanciais.
  - **Mecanismo de aporte adicional:**
    - Objetivo principal atingido: equacionamento do **funding garantido e capital próprio em risco**;
    - Objetivo secundário não verificado: frear **descontos tarifários considerados excessivos**, com potencial prejuízo ao financiamento ao investimento.
- Modelo RIS foi fundamental para **comprometimento firme do acionista** com a execução dos investimentos.
- **Riscos:**
  - estrutura de capital pouco alavancada como desafio à rentabilidade privada;
  - Carteira de Projetos rodoviários demanda muito capital próprio privado; capitalização excessiva por projeto reduz o número de projetos viáveis;
  - Modelo inovador, que ainda deverá comprovar sua eficácia.



# Por que um novo modelo?

- Redução do orçamento do DNIT → Programa de Concessões **intensivo em obras**;
- **Impossibilidade** de modelagem de concessão com **pagamentos por disponibilidade**;
- Reposicionamento do BNDES e **restrição** da ancoragem dos projetos no **financiamento público**;
- Equacionamento dos **riscos** ao perfil dos investidores e financiadores;
- Tarifas devem permitir **remuneração adequada** ao capital privado investido;

Investimento Público federal em rodovias – R\$ bilhões (em jun/19)



# Sondagem de Mercado e de Usuários



Foram 33 *players*, dentre eles:

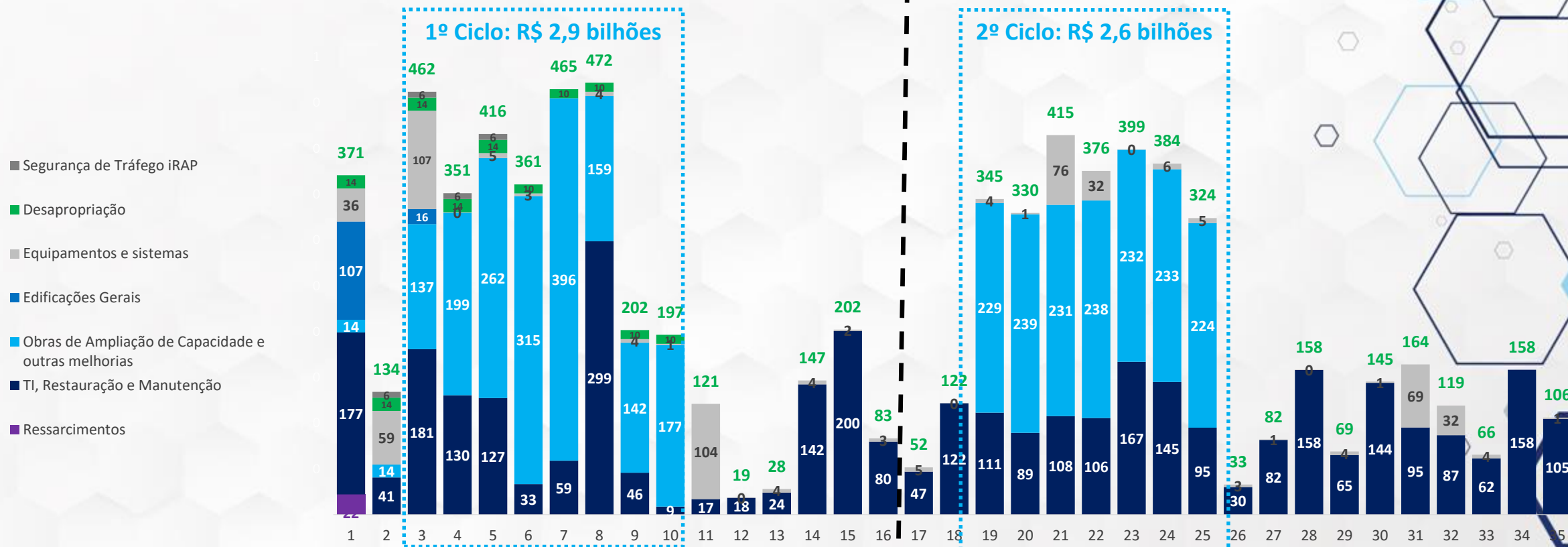
- 11 Bancos (6 estrangeiros)
- 6 Fundos (4 estrangeiros)
- 12 Operadores (10 estrangeiros)
- 4 Construtoras (3 estrangeiras)





# Fontes de financiamento

BR 158/080/414/GO/TO – Capex Total: R\$ 7,9 bilhões



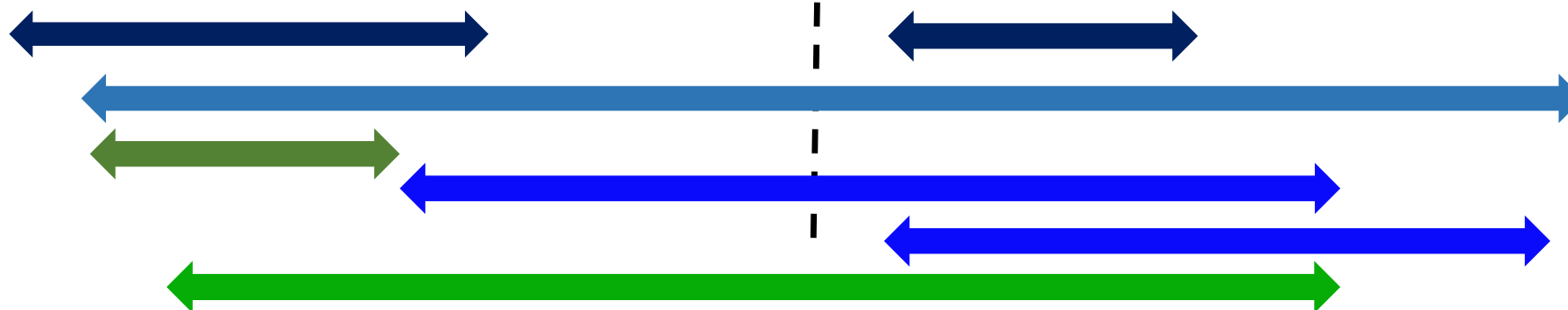
Equity / Ger. Caixa

BNDES

Bancos Comerciais

Debêntures

Estrang./ Multilateral



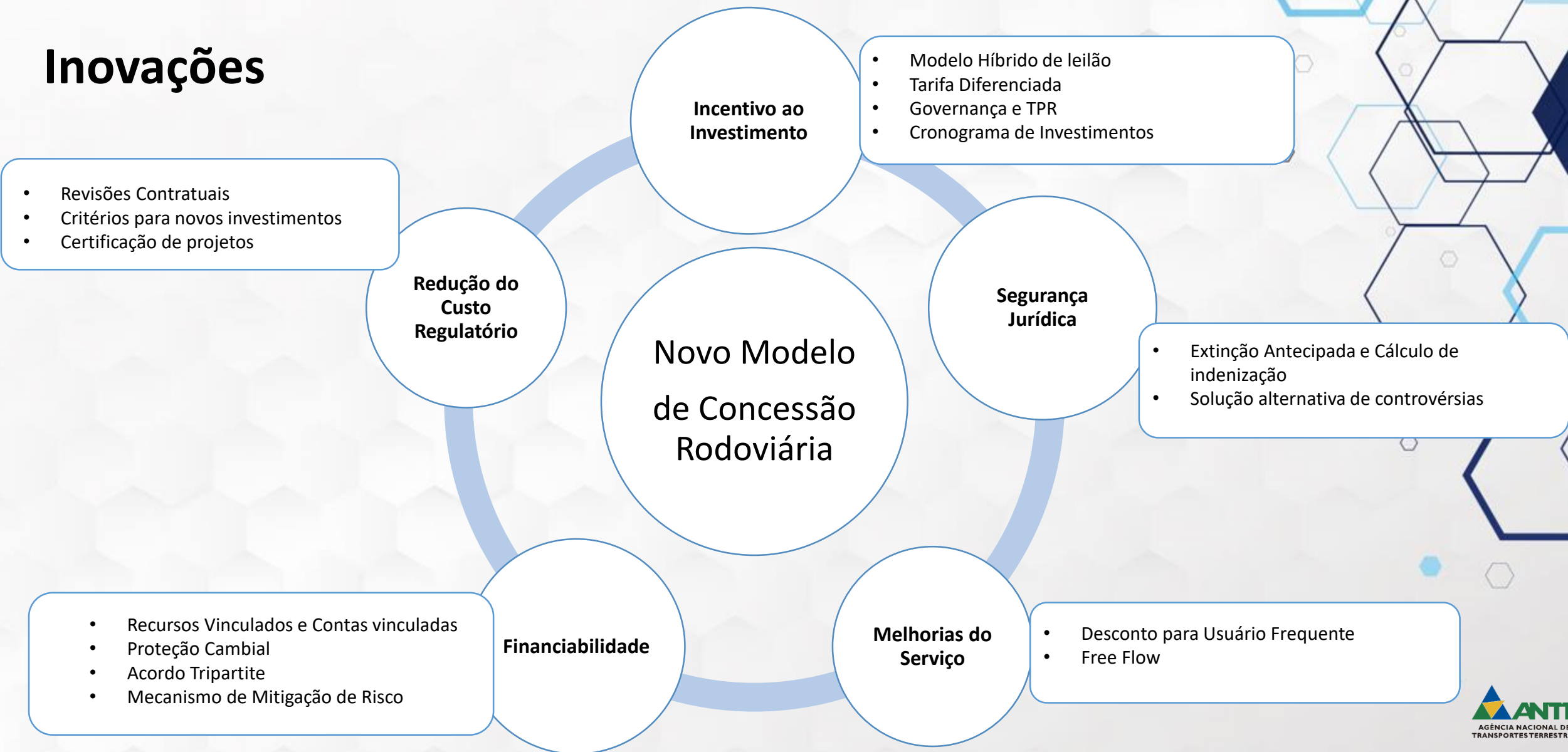


# Inovações





# Inovações





## PARTE II – Inovações Contratuais

4. Exemplos da minuta de contrato da BR-  
153/080/414/GO/TO



**DTRod**



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA





# RODOVIA – BR-153/080/414/GO/TO

## Anápolis/GO a Aliança do Tocantins

**Extensão:** 850,7km      **Tráfego:** VEQ<sub>diário</sub>: 124 mil (ano 2)      **Prazo:** 35 anos  
**CAPEX:** R\$ 7,8 bilhões      **OPEX:** R\$ 4,5 bilhões      **TIR:** 8,47 %

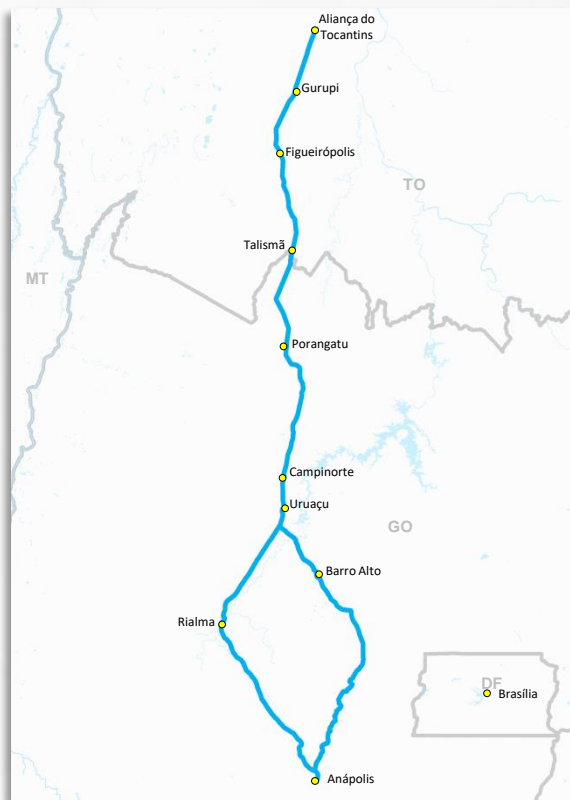
**Empregos gerados ao longo do contrato da concessão:** estima-se 167.097 (diretos, indiretos e efeito-renda).

**Critério de Leilão:** menor tarifa (deságio limitado: 16,25%) e maior outorga como critério de desempate.

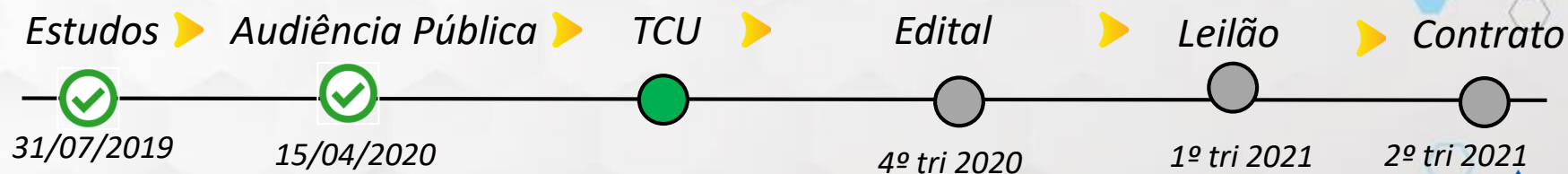
**Tarifa:** Pista Simples R\$ 11,51/100 km, Pista Dupla R\$ 16,11/100 km

**Importância:** Considerada atualmente uma das principais rodovias de integração nacional do Brasil, a BR-153 faz ligação do meio-Norte do Brasil (Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá) com o Centro-Sul do país.

**Qualificação PPI:** Resolução PPI nº 14/2017, Decreto nº 9.972/2019, Resolução PPI nº 52/2019 (PND), Decreto nº 8.54/2013 (PND).

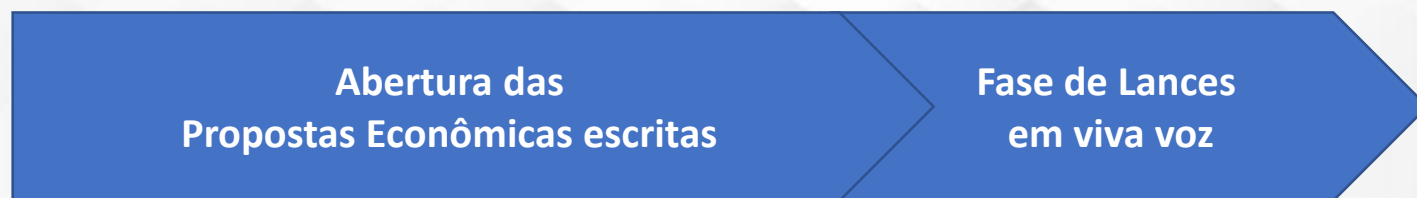


Plano de Outorgas publicado no DOU de 14/4/2020 | Edição: 71 | Seção: 1 | Página: 39. Protocolo TCU: 15/04/2020





# Modelo Híbrido de Leilão







# Modelo Híbrido de Leilão

## Deságio Máximo

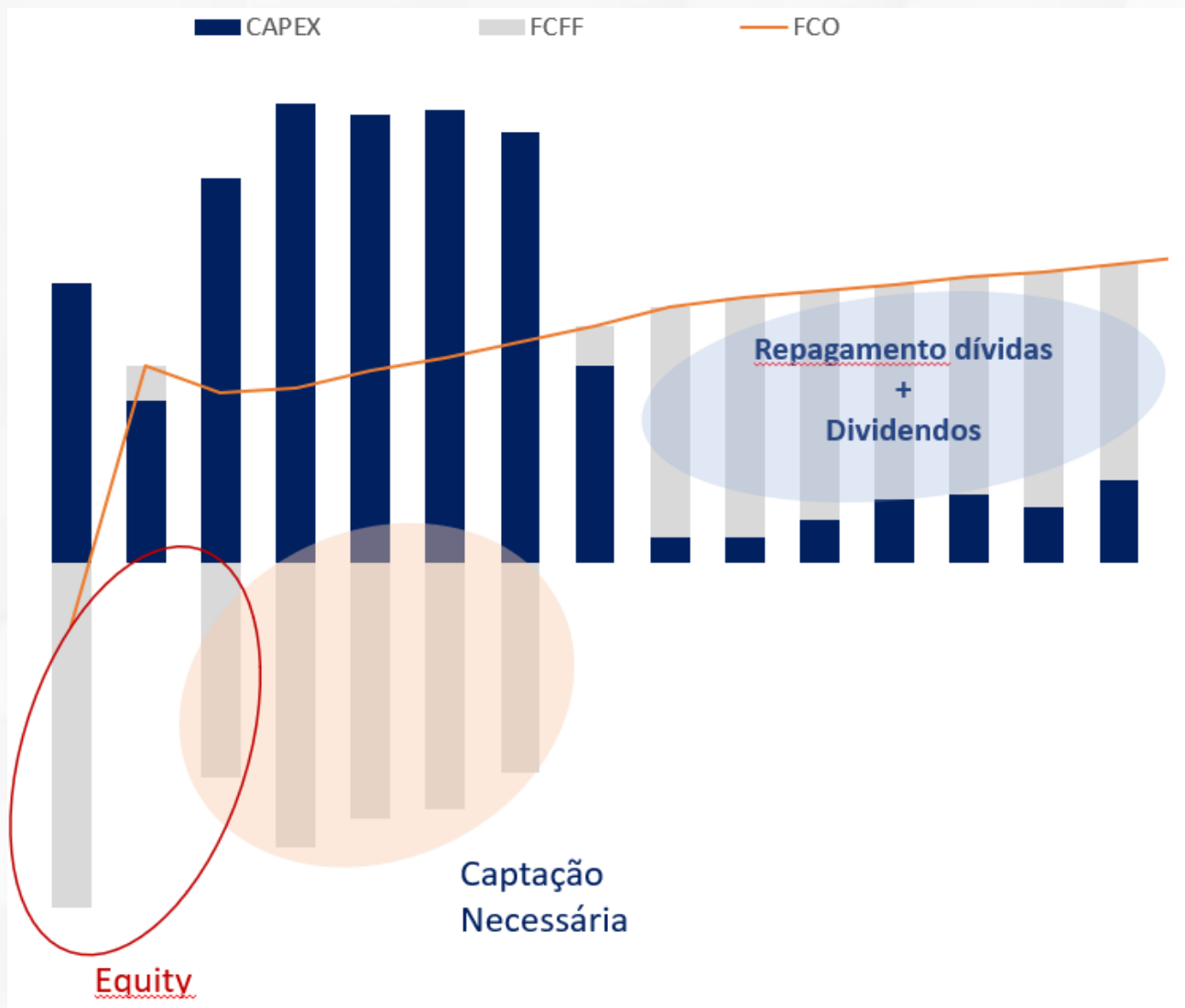
- O deságio máximo será definido pelo Poder Concedente.
  - **Sustentabilidade do projeto combinado com reversão aos usuários das eficiências do leilão**
- Valores adicionais convertidos em **outorga fixa *upfront***
  - **Dinâmica do Leilão**
  - Apresentação das Propostas Econômicas em **envelope fechado**, contemplando **menor tarifa e maior outorga**
  - Caso nenhum licitante apresente proposta com valor de outorga positivo ( $\geq 0$ ), o critério de seleção será a menor tarifa de pedágio. Caso um ou mais licitantes apresentem proposta com **valor de outorga positivo (somente permitido quando atingido o deságio máximo)**, o critério de seleção será o de maior valor de outorga.
  - No caso de empate ou propostas comerciais com **valores de outorga positivos próximos (até 10% de diferença)**, será realizado **leilão em viva-voz para disputa do valor de outorga**.





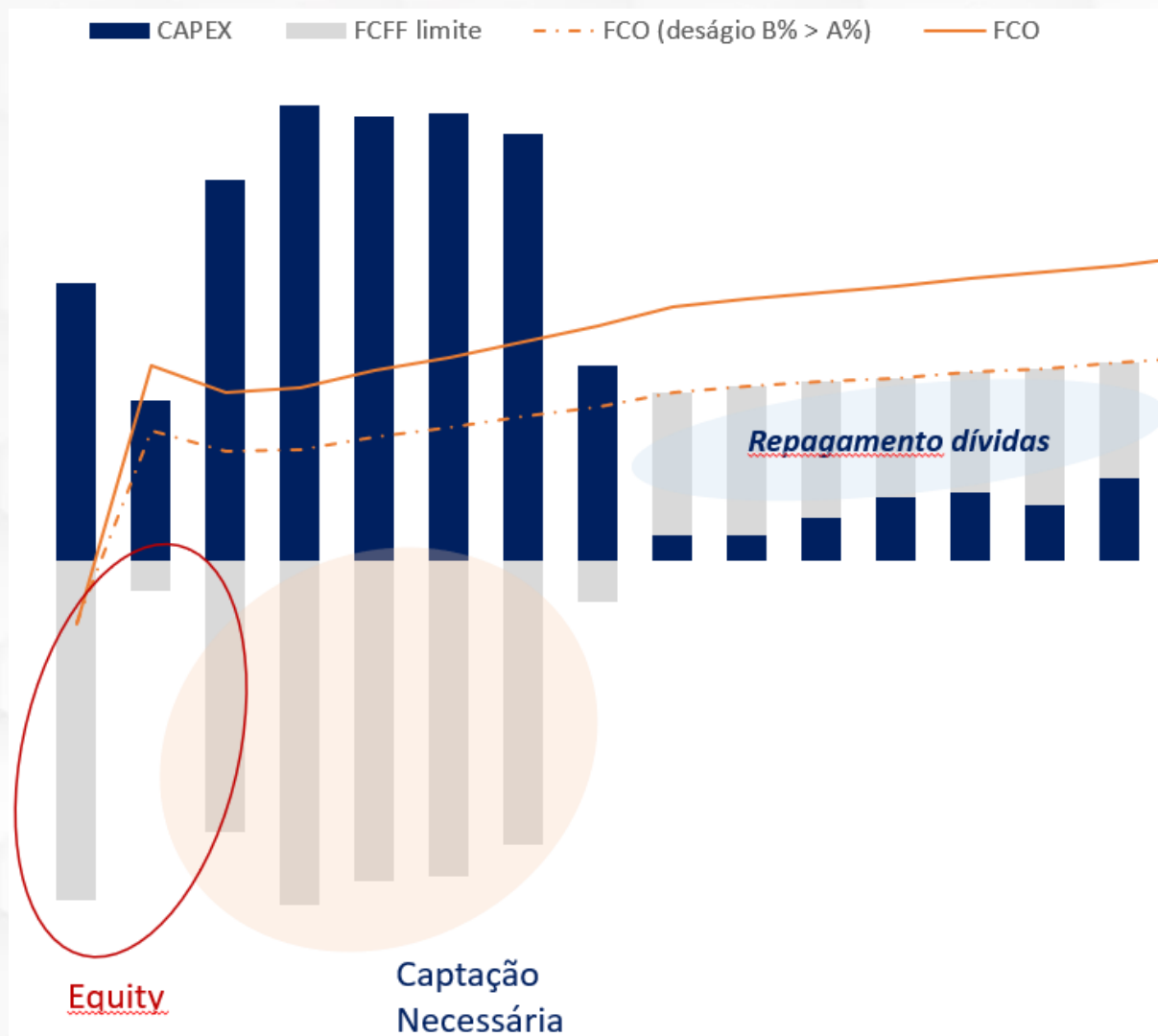


# Modelo Híbrido de Leilão

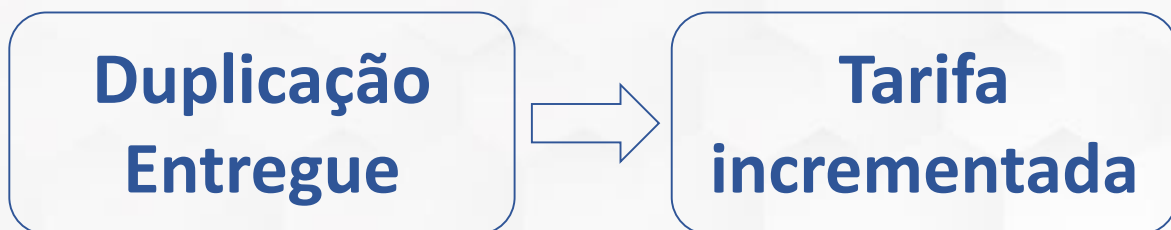




# Modelo Híbrido de Leilão



# Tarifa Diferenciada



## Tarifas Quilométricas

- Simples – 0,1153
- Dupla – 0,1614

**Δ 40%**



**MAIOR FLEXIBILIDADE E EQUIDADE TARIFÁRIA**



**MENORES SUBSÍDIOS CRUZADOS**



**MAIOR INCENTIVO AO INVESTIMENTO**



# Desconto de Usuário Frequente (DUF)

**O que é:** Descontos de tarifas de pedágio para usuários frequentes, baseado no par OD (Origem-Destino) de distância mais curta para cada praça de pedágio, de forma a promover um modelo tarifário similar ao sistema "pague por km".

- **Pagamento acumulado** ao mês deve ser **similar** ou equivalente ao que se pagaria em um sistema "**pague por km**";
- Desconto **baseado na distância percorrida**;
- **Proporcional às viagens de menor distância** entre as praças;
- Desconto estabelecido de **forma técnica**, levando em consideração a frequência do menor par OD entre praças de pedágio;
- O desconto é **aplicado progressivamente, proporcionalmente à frequência mensal (até 30 passagens)** em que se viaja pela mesma praça na mesma direção.
- O desconto só é oferecido para usuários com **veículos leves** (categoria 1) e que utilizem o sistema de pagamento eletrônico (TAG)







# Desconto de Usuário Frequente (DUF)

## FÓRMULA 1

$$TPv = TP \times (1 - 5\%) \times (1 - PDU)^{v-1}$$

Sendo que:  $0 \leq PDU < 1$  e  $v \leq 30$

Onde:

**TP:** é a Tarifa de Pedágio de determinada praça de pedágio, calculada conforme previsto no **Contrato**;

**TPv:** é a **Tarifa de Pedágio** cobrada do usuário frequente da v-ésima viagem no mês;

**PDU:** é o Percentual de Desconto Unitário; e

**5%:** é o percentual de desconto pela utilização do sistema eletrônico de cobrança (AVI), conforme disposto no **Contrato**.

## FÓRMULA 2

$$TPmin = TP \times (1 - 5\%) \times (1 - PDU)^{29}$$

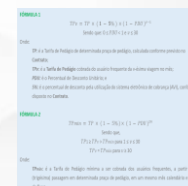
Sendo que,

$$TP_1 \geq TPv > TPmin \text{ para } 1 \leq v \leq 30$$

$$TPv = TPmin \text{ para } v \geq 30$$

Onde:

**TPmin:** é a Tarifa de Pedágio mínima a ser cobrada dos usuários frequentes, a partir da 30ª (trigésima) passagem em determinada praça de pedágio, em um mesmo mês calendário e sentido de fluxo.





# Desconto Básico de Tarifa

**O que é:** Constitui desconto de 5% para o usuário que utilizar o pagamento automático (via TAG), sendo válido para qualquer categoria de usuário.

- Incentivo à adesão do pagamento eletrônico;
- Fomento a formas mais inteligentes de arrecadação: Free flow, DUF,
- Redução de custos operacionais;





# Free Flow (Dutra)

- Falta de capacidade nas marginais e descontinuidade – principalmente no lado direito (sentido SP)
- Número insuficiente de faixas adicionais na pista expressa
- Inadequação de obras de artes especiais
- Ausência de alças de acesso e outros dispositivos causando entrelaçamento dos tráfegos de longa e curta distância
- Sistema de monitoramento e serviço de atendimento ao usuário na via insuficiente

Além desses problemas, os moradores de Guarulhos são os mais afetados pelos congestionamentos diários e:

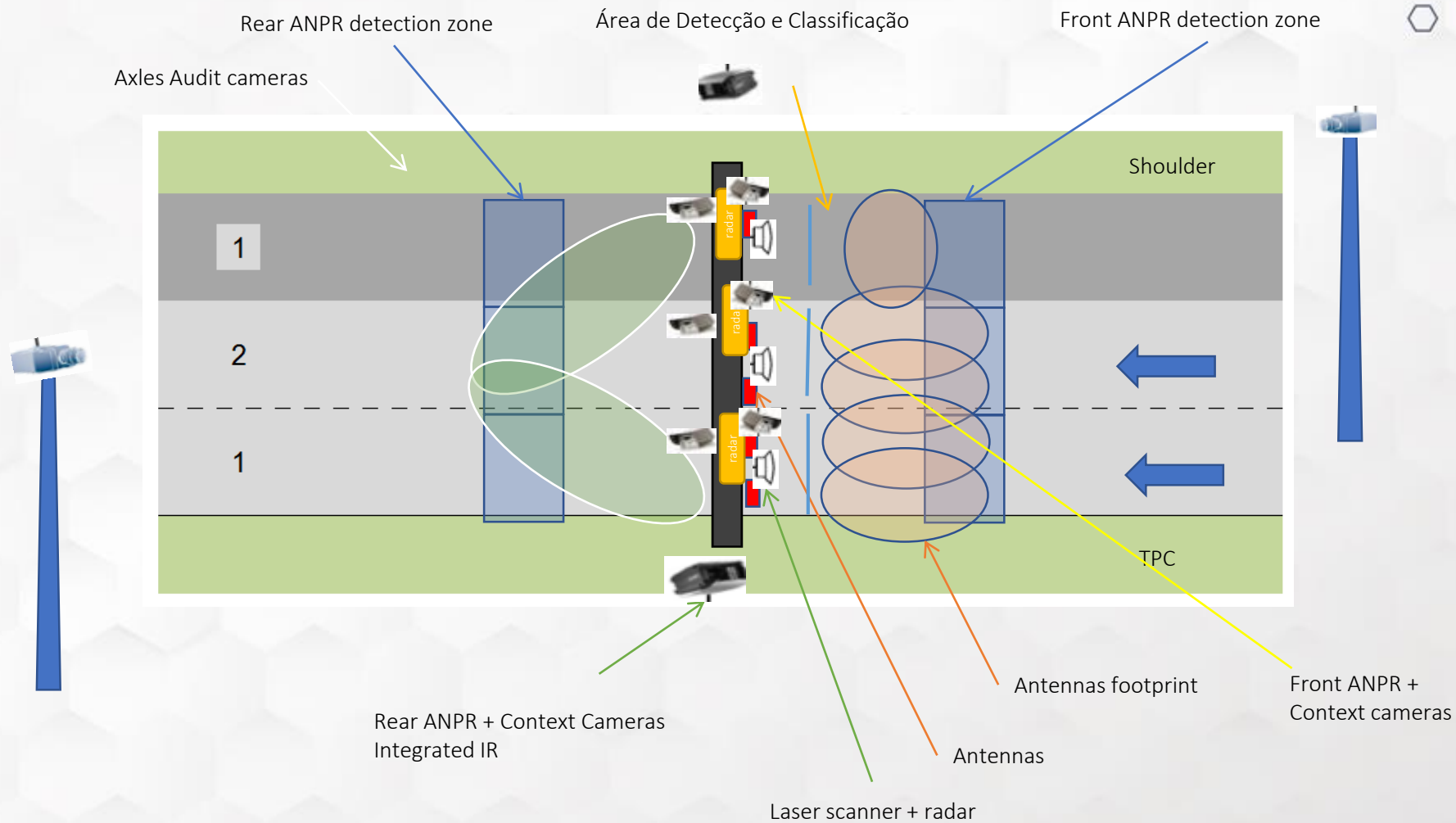
- Não dispõem de pontos de ônibus e passarelas - número e qualidade da infraestrutura
- Carece de infraestrutura local e acessos
- Não dispõem de estrutura de atendimento
- Não dispõem de segurança pública e viária (iluminação adequada, infraestrutura)
- Não têm acesso a via expressa para ida e volta de São Paulo





# Free Flow (Dutra)

- Equipamentos que compõem os pórticos *Free Flow* (configuração de referência)







# Mecanismo de Proteção Cambial

- **O que é:** Possibilidade de **compartilhamento do risco cambial** através dos **Recursos Vinculados retidos** na Conta de Retenção, visando compensar oscilações, que impactem diretamente a amortização da **dívida da Concessionária em moeda estrangeira**.
- **Características / condições:** pode ser **acionado nos primeiros 5 anos** da Concessão protegendo o capital de terceiros, com **amortizações anuais, semestrais ou trimestrais**.





# Mecanismo de Proteção Cambial

## Sistemática 1

Parcela a ser amortizada em dólares ( $A_t$ )

Capital restante em dólares imediatamente antes de  $t$  ( $PR_t$ )

$$\text{Quantidade em Reais}_t = PTAX_0 \times \frac{IPCA_t}{IPCA_0} \times \left\{ A_t + PR_t \times \left[ (1 + S)^{\frac{du}{252}} - 1 \right] \right\}$$

Taxa Oficial de Câmbio ( $PTAX$ )

## Sistemática 2

$$\text{Quantidade em Reais}_t = PTAX_0 \times \frac{IPCA_t}{IPCA_0} \times \left\{ A_t \times \left[ (1 + S)^{\frac{du}{252}} \right] \right\}$$

$$\text{Quantidade em Dólares}_t = A_t * PTAX_t$$

### S equivale a:

2,25%, para financiamentos com prazo médio de 5 cinco anos; ou  
0,75%, para financiamentos com maturty média maior que 5 anos.



### Caso de Compensação 1:

Se **Quantidade em reais em  $t$  > Quantidade em Dólares em  $t$**

A concessionária deve ao Poder Concedente:

**Quantidade de reais em  $t$  – Quantidade de Dólares em  $t$**

### Caso de Compensação 2:

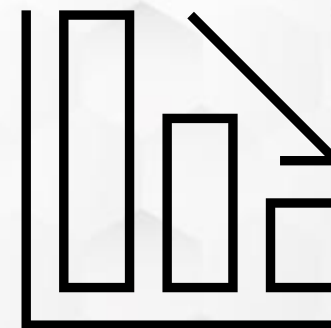
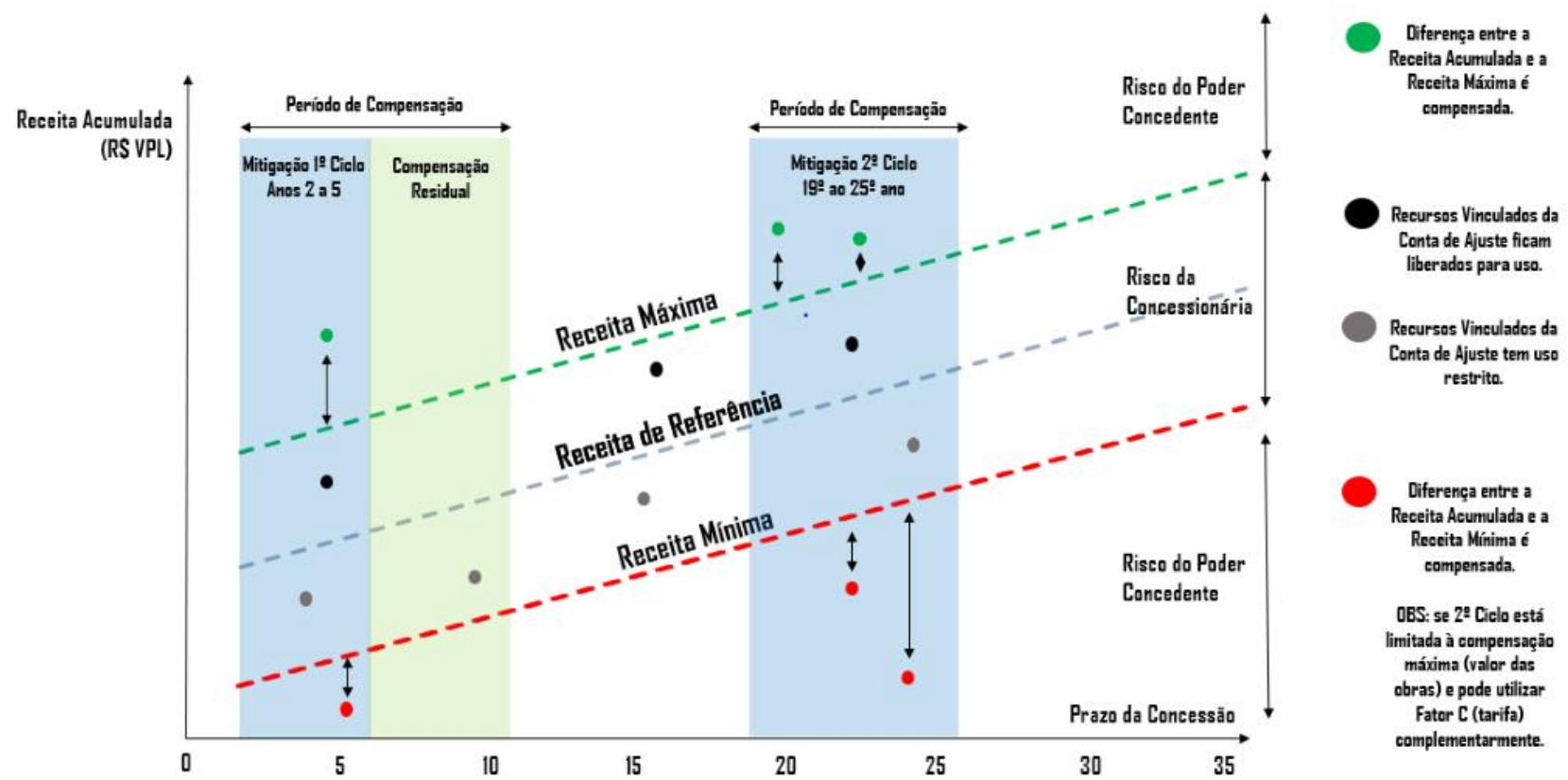
Se **Quantidade em reais em  $t$  < Quantidade em Dólares em  $t$**

O Poder Concedente deve à Concessionária:

**Quantidade de Dólares em  $t$  - Quantidade de reais em  $t$**



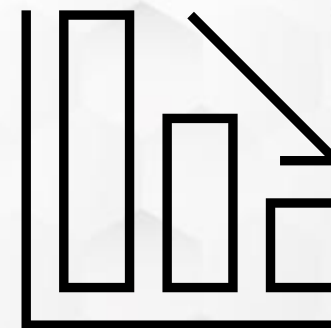
# Mecanismo de Mitigação de Risco de Demanda





# Mecanismo de Mitigação de Risco de Demanda

	Mecanismo de 1º ciclo	Mecanismo de 2º ciclo
<b>Alíquota Recursos Vinculados</b>	15% até o 10º ano (3% +12%)	3% do 11º até 35º ano
Uso recursos vinculados	Caso a receita realizada seja inferior à receita prevista no EVTEA, os recursos só poderão ser utilizados para DUF e compensações do mecanismo de mitigação.	
<b>Mecanismo de mitigação do risco de demanda</b>	1º ciclo (Ano 1 ao 10)	2º ciclo (Ano 19 ao 25)
Risco do privado	Variações até 10% da receita, positivas ou negativas, em relação à projetada no EVTEA.	Variações negativas de receita até o valor correspondente a $80\% \text{ Capex} + \text{Opex}$ , no EVTEA, do 19º ao 25º ano. Variações positivas até $2 \text{ Receita EVTEA} - (80\% \text{ Capex} + \text{Opex})$

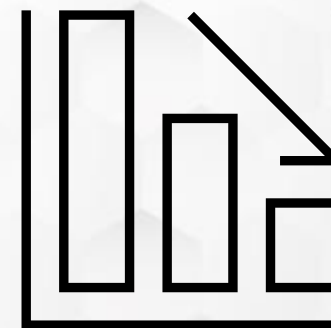






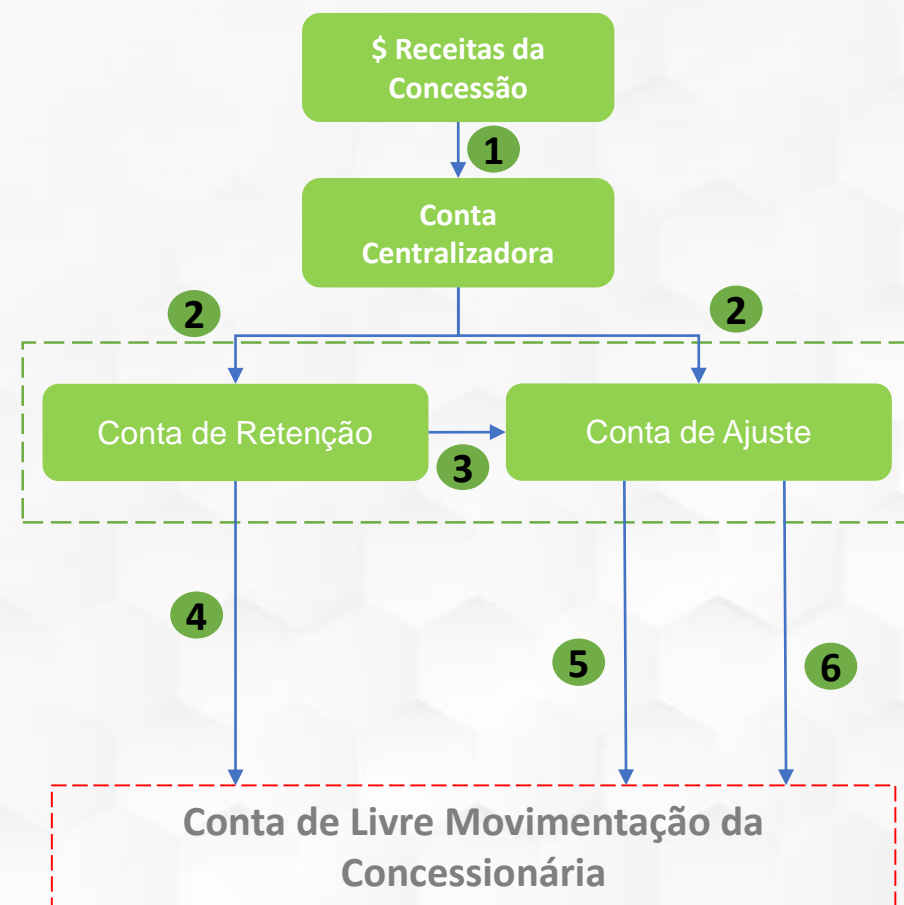
# Mecanismo de Mitigação de Risco de Demanda

Risco do Poder Concedente	Variações acima de 10%, positivas ou negativas. Neste último caso, limitado aos recursos disponíveis para compensação.	Variações negativas de receita que ultrapassem o projetado no EVTEA para 80% Capex + Opex, do 19º ao 25º ano. Variações positivas acima de 2 Receita EVTEA – (80% Capex + Opex), mantendo simetria com a banda inferior
Recursos para Compensação	Por meio de saldo na conta de ajuste, que seria capitalizada pelos recursos vinculados de 15% ROB (entre o 1º e 10º ano) e eventual aporte proporcional à outorga fixa ofertada.  Limite: a compensação está limitada aos valores disponíveis na conta de ajuste até o 10º ano. Não há compensação de eventual montante residual através do fator C.	Através do saldo da conta de ajuste, que, além do saldo remanescente do 1º ciclo, continuaria a ser capitalizada pelo recolhimento de 3% ROB de recursos vinculados;  Limite: esgotado o referido saldo, o montante residual seria compensado através do fator C.

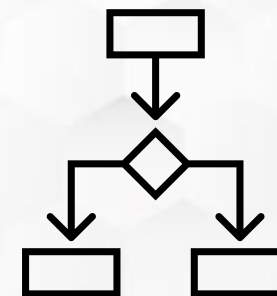




# Mecanismo de Contas e Recursos Vinculados



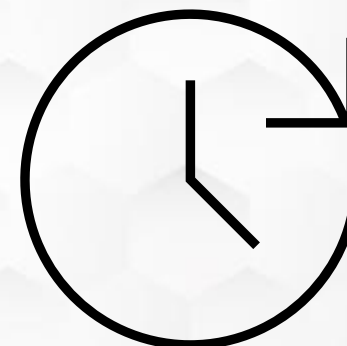
- O Contrato de Concessão dispõe sobre as Contas da Concessão, destinadas ao trânsito de receitas da Concessionária (**Conta Centralizadora**) e a retenção dos Recursos Vinculados (**Conta de Retenção e Conta de Ajuste**)
- A **Conta de Retenção** será utilizada exclusivamente para o Mecanismo de Proteção Cambial, enquanto a **Conta de Ajuste** será utilizada para o desconto de usuário frequente, para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (inclusive em decorrência de inclusão de investimentos) e/ou modicidade tarifária





# Revisões Contratuais Periódicas

**O que é:** Simplificar a regulação nos casos de reajuste tarifário, revisões ordinárias e extraordinárias e desequilíbrios contratuais, além de buscar maior transparência e previsibilidade para regularizar os procedimentos



## Revisões Contratuais

### REVISÃO ORDINÁRIA

REAJUSTE TARIFÁRIO SIMPLIFICADO, CONSIDERANDO ALTERAÇÕES NA TAXA DE INFLAÇÃO (IPCA) E FATORES A, E, D & C

### REVISÃO QUINQUENAL

RECOMPOSIÇÃO TARIFÁRIA MAIS AMPLA E ANÁLISE DE PLEITOS DE REEQUILÍBRIO PROPOSTOS PELA CONCESSIONÁRIA OU ENTIDADE CONCEDENTE DEVIDOS A RISCOS NÃO URGENTES. POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DE RECURSOS VINCULADOS EXISTENTES NAS CONTAS DA CONCESSÃO

### REVISÕES EXTRAORDIÁRIAS

ANÁLISE DE REEQUILÍBRIO DE PLEITOS DEVIDO À MATERIALIZAÇÃO DE RISCOS CRÍTICOS, COM URGÊNCIA. POSSIBILIDADE DE UTILIZAÇÃO DE RECURSOS VINCULADOS EXISTENTES NAS CONTAS DA CONCESSÃO



# Segurança viária - iRap

**O que é:** IRAP é metodologia para prover estradas mais seguras para os usuários de forma a limitar a probabilidade e severidade dos acidentes.

## Metodologia:

- IRAP usa modelos universalmente robustos de forma a produzir **Classificações de Estrelas para Rodovias Mais Seguras para motoristas, motociclistas, pedestres e ciclistas.**
- **Medida objetiva da probabilidade** de ocorrência de acidentes rodoviários e sua severidade.
- 171 elementos codificados a partir de **dados de campo.**
- Submissão à **auditoria** de acordo com o *iRAP Road Coding Quality Assurance Guide* de forma a garantir a qualidade e consistência s.

## Resultado:

- Estradas classificadas com **5 estrelas são consideradas as mais seguras**, enquanto estradas com **1 estrela são as menos seguras.**
- Um **plano de intervenção** visando aumentar a segurança rodoviária é desenvolvido e incluído no cronograma de investimentos, visando melhorar a classificação das estradas.





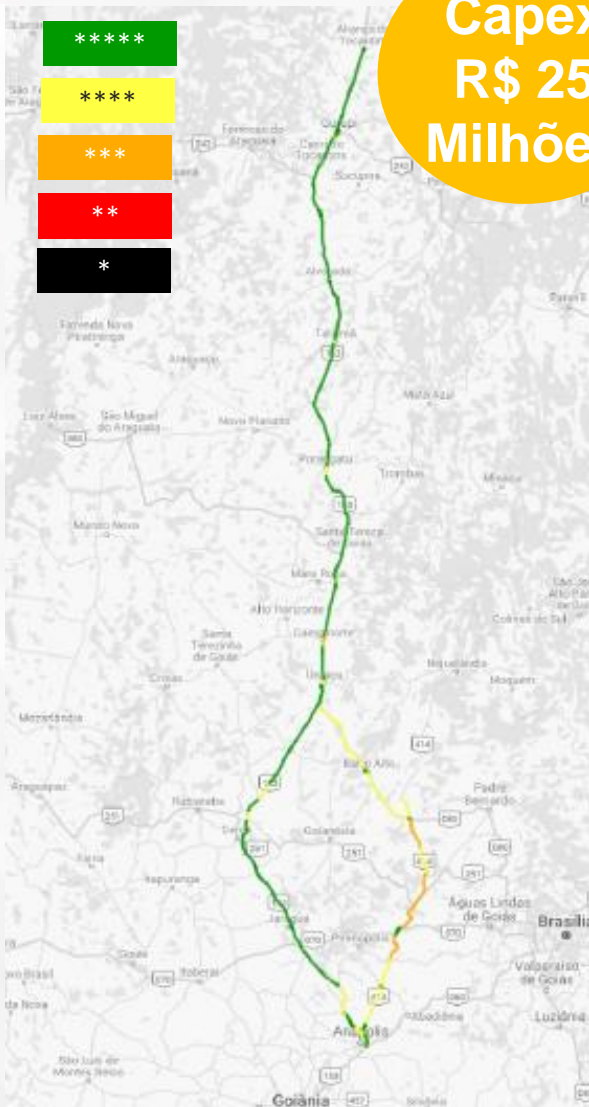


# Segurança viária - iRap

Sistema BR-153/TO/GO – Antes da implementação das medidas preventivas



Capex  
R\$ 25  
Milhões

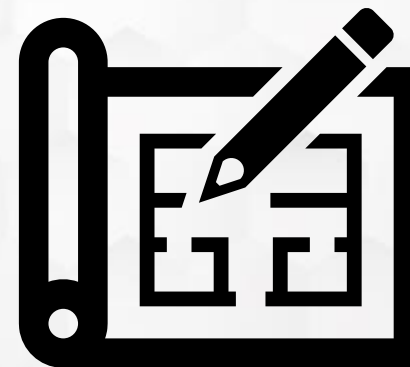




# Certificação de Projetos e BIM

**O que é Certificação de Projetos:** Os projetos deverão ser entregues à Agência com certificado emitido por organismo de inspeção acreditada (OIA), garantindo padrão de qualidade, reduzindo o seu custo de análise e facilitando uma rápida aprovação. .

**O que é BIM (Building Information Modeling):** É um conjunto de tecnologias, processos e políticas que permite que várias partes interessadas projetem, construam e operem, de forma colaborativa, uma instalação no espaço virtual.



**Maior qualidade, celeridade  
e eficiência nas análises da  
ANTT**



# Acordo Tripartite



- ✓ Acordo entre credores, Poder Concedente e Concessionária para o **exercício dos direitos do Financiador**;
- ✓ Baseado na divulgação de informação quanto à performance da Concessionária para os credores e Poder Concedente;
- ✓ A assinatura do acordo direto é opcional para Concessionária/Financiadores, mas obrigatório para a ANTT;
- ✓ Ocorrência de Eventos de Alerta enseja a obrigação de notificação entre Poder Concedente e Credores, dando início ao Período de Cura.
- ✓ Período de Exercício, optar por: (i) sanar o inadimplemento em nome da Concessionária; (ii) administração temporária da Concessionária; (iii) assunção do controle da Concessionária; ou (iv) vencimento antecipado das dívidas.
- ✓ Administração temporária / Assunção do controle: credores deverão formular, Plano de Reestruturação, a ser aprovado pela ANTT; e
- ✓ Durante o período de reestruturação, poderá haver suspensão da aplicação de multas moratórias pela ANTT.

## Evento de Alerta

- Poder Concedente notifica a Concessionária, se o Evento de Alerta for relacionado ao Contrato de Concessão;
- Credor notifica a Concessionária, se se o Evento de Alerta for relacionado ao Contrato de Financiamento;
- Terceira parte do Acordo sempre receberá cópia da Notificação de Alerta; e
- **Toda e qualquer notificação deve obedecer ao Período de Cura.**

## Período de Cura

Prazo de até 90 dias, a partir de notificação à Concessionária, para sanar os descumprimentos verificados.

## Período de Exercício

- Prazo de 30 dias para o exercício de direito pelos credores;
- Possibilidade de administração temporária ou assunção do controle da Concessionária;
- Não poderão ser instaurados procedimentos sancionatórios ou para a decretação de caducidade; e
- Em até 60 dias, caso os credores optem pelo step-in, deverá ser apresentado Plano de Reestruturação para aprovação da ANTT.

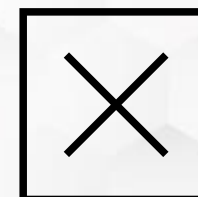




# Término Antecipado do Contrato

## Regime Geral de Indenização

- Lei nº 8.987/1995, a Concessionária possui o direito à indenização pelos investimentos em Bens Reversíveis não amortizados/depreciados;
- O valor dos investimentos com base nos registros contábeis da Concessionária, passível de ajustes por verificação independente (v. Resolução ANTT nº 5.860/2019);
- Taxas de amortização/depreciação serão lineares, considerando a entrada em operação do ativo e sua vida útil;
- Custos de financiamento poderão ser capitalizados conforme a taxa SELIC;
- Não comporão os valores de indenização: margem de receita de construção, adiantamento a fornecedores por serviços não realizados, custos pré-operacionais (salvo aqueles que representem benefício econômico futuro ao Sistema Rodoviário) e investimentos realizado e condições não equitativas; e.
- Ordem de preferência: **(i)** valores de multas e aplicação dos fatores; **(ii)** valores vencidos e vincendos devidos aos Financiamentos; e **(iii)** danos eventualmente causados à ANTT e ao Poder Concedente



**Término por Encampação; Rescisão:** Aplica-se o Regime Geral de Indenização com os seguintes acréscimos:

- (+) lucros cessantes
- (+) Todos os custos, cobranças e encargos decorrentes do término antecipado de contratos entre a Concessionária e terceiros (p.ex. fornecedores); e
- (+) Valor de outorga não amortizado

**Caducidade:** indenização limitada ao regime geral de indenização:





# Mecanismos de Solução de Controvérsias

## 1. Resolução de Disputas Amigáveis

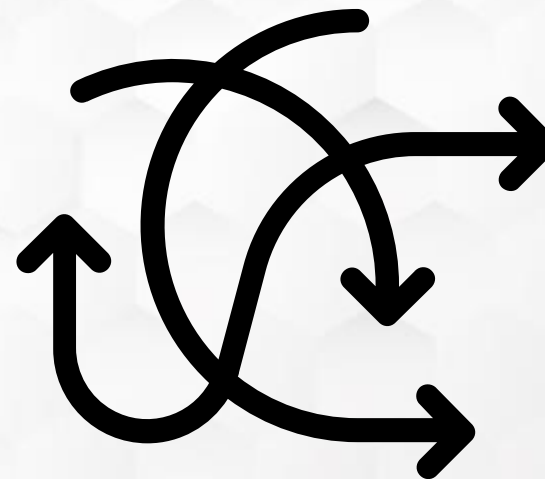
- Autocomposição de conflitos
- Procedimentos de mediação

## 2. Comitês de Resolução de Conflitos

- **Escopo dos Conflitos**
  - Por iniciativa de qualquer das partes, poderá ser instaurado Comitê de Resolução de Conflitos para solução de eventuais divergências de natureza técnica e/ou econômico-financeira; e
  - Pode ser iniciado antes da conclusão de procedimento administrativo e da decisão administrativa definitiva.
- **Aspectos adicionais**
  - ANTT regulamentará, por meio de resolução, o funcionamento e o procedimento dos Comitês de Resolução de Conflitos.

## 3. Arbitragem

- **Escopo da arbitragem** - decisão administrativa definitiva referente às seguintes questões:
  - Equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
  - Indenizações decorrentes da extinção ou transferência do Contrato;
  - Penalidades contratuais e seu cálculo; e
  - Inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.





# Conclusões

- Novo modelo de Concessões Rodoviárias pretende **evitar seleção adversa** de licitantes e **risco moral** da concessionária;
- Alinhamento de **incentivos** visando a execução dos **investimentos**;
- **Regulação inteligente** que permita à ANTT gerir muito mais contratos
- **Segurança jurídica** por meio de regras contratuais claras;
- Maior **justiça tarifária** e fluidez;
- Alocação e calibragem de riscos com foco na **atração do capital privado**



## Conclusões

Ainda há muito que inovar nos Contratos de Concessões Rodoviárias !

# Obrigado!

## SNTT

Secretaria Nacional de  
Transportes Terrestres



[renan.brandao@antt.gov.br](mailto:renan.brandao@antt.gov.br)



MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL