



CLIQUE E
SAIBA MAIS

(<https://agenciainfra.com/blog/nossos-produtos/>)

iNFRA Debate: Passivos rodoviários – equacionar o passado para viabilizar o futuro

• maio 10, 2021(<https://agenciainfra.com/blog/2021/05/10/>)



Tarcila Reis*

Introdução

Hoje tem o Programa de Concessões Rodoviárias mais bem sucedido do país. Com início em 1998 e hoje concluindo sua quarta etapa, com a conclusão das obras e manutenção. Com atuais 20 concessionárias prestando serviço público de alta qualidade, o resultado da pesquisa CNT de Rodov

Privacy - Terms

legitimidade junto aos usuários e é recorrentemente utilizado. Com estes dados, o Programa de Concessões Rodoviárias tem capacidade e r
mais segurança aos usuários. Mas para crescer e melhorar é preciso, além de avançar com os acertos, enfrentar os problemas.

É que expandir o programa depende sobretudo da capacidade do estado de se planejar, especialmente quanto ao advento temporal dos cc
20 anos. Isto é, a estratégia de expansão do Programa de Concessões Rodoviárias depende hoje, em grande parte, da realização de novas lic
anteriormente concedidos – e, portanto, sobre os quais se têm dados bastante sólidos de demanda e geração de receita – são acrescidos tr
Com essa combinação, ativos com fluxo de caixa conhecido (concessões vencidas e vincendas) suportam investimentos em malha ainda n

Foi essa a estratégia que norteou projetos da quarta rodada, a exemplo da estruturação da concessão do lote Piracicaba-Panorama, atual
Centrovias – um trecho de 237km – para a ela crescer mais 1000km de vias então sob gestão do DER. Essa, também, é a estratégia central
que tem previsão de conceder, no total, cerca de 1.700km na região noroeste do estado.

Ocorre que a existência de múltiplas disputas administrativas e judiciais, iniciadas em 2014 com o objetivo de rever a metodologia de reequilí
as partes tenham clareza sobre o efetivo término contratual, que depende, caso a caso, do respectivo desfecho das disputas judiciais, as que

Mas não é só. A falta de resolutividade sobre os passivos regulatórios rodoviários foi consolidando uma bola de neve bilionária, que macula c
projetos. Isto significa que o enfrentamento dos problemas também deve repercutir positivamente nos projetos rodoviários que não seguem
greenfield, a exemplo da Rodovia do Litoral e do Rodoanel Norte, respectivamente. Mais, todo o Programa de Parcerias paulista, independente
detrimento de jargão repetido em venda de pipeline.

Por essas razões, São Paulo precisa planejar o futuro enfrentando o passado. E hoje comemoramos a primeira etapa dessa jornada ao celeb
existentes no âmbito da concessão do Sistema Anchieta-Imigrantes. Após dois anos de intenso trabalho para compreender a complexidade
São Paulo dá passo estruturante para avanço na sua credibilidade regulatória.

Histórico

Até a celebração deste acordo – e que o estado se empenha para estender às demais concessões envolvidas – a disputa relativa aos cham

Comum a todas as concessões da primeira etapa do programa, as disputas envolvem, em síntese, os seguintes fatores: (i) alteração das leis
modificou a cobrança de ISS às concessões; (ii) majoração das alíquotas e bases de cálculo das contribuições relativas ao PIS/Pasep (Progr
Social para o Financiamento da Seguridade Social) e; (iii) perda de receita decorrente de parcelamento do reajuste tarifário de julho de 2013
particularidades, com temas específicos que também resultaram em passivos regulatórios de parte a parte.

Em 2006, quando esses desequilíbrios foram calculados e, posteriormente, reequilibrados por extensão de prazo contratual, foi utilizada meto
a Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) contratou a Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas), com o intuito de ve
em 2006. Em seu relatório, a Fipe conclui que o método de cálculo empregado nas revisões contratuais estaria equivocado e que o correto se
respectivas propostas comerciais, tal como havia sido feito em 2006. Por consequência, os contratos teriam sido inadequadamente reequilib

Com base nesse estudo, em 2014, a Artesp instaurou processos administrativos de invalidação dos aditivos celebrados em 2006, disputas po
invalidade na alegação de que os aditivos se basearam em premissas dissociadas dos contratos de concessão e do ordenamento jurídico –
de dados reais –, o que teria configurado “impropriedade do motivo”, que é uma das causas legais de invalidação de ato ou contrato nos ter

De seu lado, as concessionárias alegaram que não haveria qualquer erro material nos aditivos a ensejar anulação, pois o reequilíbrio foi calc
dos respectivos planos de negócios), conforme determinavam os contratos. Nesse sentido, o estudo da Fipe não teria calculado os desequilíb
de modo que o parecer não deveria ser considerado no caso concreto.

As disputas foram judicializadas e, até o momento, tem prevalecido o entendimento da Artesp quanto aos motivos ensejadores da anulação
instância, há seis acórdãos em favor da Artesp, sendo que três deles reverteram sentenças que haviam sido proferidas em favor das conces

A negociação

Entretanto, ganhar na Justiça não parecia resolver o problema. Como já colocado, é necessário previsibilidade sobre o final dos contratos pa
contratual, ao passo que a dinâmica da disputa judicial apenas faz com que qualquer desfecho se postergue quase indefinidamente.

Quando, no início deste governo, decidiu-se enfrentar o imbróglio e calculou-se preliminarmente o volume dos passivos existentes e em disp
processo judicial – teria o condão de tornar muitas dessas concessões perpétuas, considerando especialmente as taxas aplicáveis às correç

Resumidamente, pode-se separar os passivos contrários ao estado em dois grupos, aqueles com origem tarifária e aqueles com origem na e
geraram alguma defasagem na tarifa paga no pedágio, em relação à prevista contratualmente. Os passivos com origem na extensão do pr
(gerando o passivo chamado de “depreciação”) e a não inclusão dos custos de manutenção da rodovia em seu novo prazo, demandando a

Cada ano sem o equacionamento dos passivos, mais dramática seria a capacidade do estado de conferir a previsibilidade necessária à est
poderia eternizar contratos cujos prazos se pretendia originalmente reduzir.

Foi nesse contexto que acordo satisfatório para ambas as partes seria a alternativa não apenas possível, mas necessária para a consecuçã

Dado que diferentes concessões do estado têm controladores comuns, decidimos que a estratégia de negociação seria diretamente com os
alternativas e maior amplitude. Com esse norte, tem sido possível modular o encontro de contas e customizá-lo de acordo com os ativos obj
hábito do poder público e das concessionárias de negociar, o que varia de certo estranhamento sobre os eventuais protocolos à construção
pelos órgãos de controle, ponto de referência para a demonstração de vantajosidade que permitisse ao estado transigir. Terceiro, (iii) a imen
parciais durante a negociação invariavelmente suscetível a naturais ajustes.

Resultado

Não obstante todos os desafios, chegamos ao primeiro acordo (de outros que virão) com a concessionária Ecovias S/A, que equaciona

Nesse caso, adotamos as seguintes premissas: (i) a manutenção do prazo pactuado no TAM 2006; (ii) o recálculo dos passivos de 2006 com a concessionária, do valor de R\$ 613 milhões, referente à diferença de valores entre o cálculo projetado e real; (iii) o encerramento das ações já existentes entre as partes no âmbito do contrato; (iv) a redução das taxas de correção futura de passivos do contrato, para patamares com sua origem no próprio TAM 2006; (v) o reconhecimento e a mensuração dos demais passivos regulatórios, sendo que a recomposição da eq inclusão de novos investimentos ao contrato necessários à prestação do serviço público adequado durante o período de prorrogação do prazo de vigência do contrato; (viii) a alteração do índice de reajuste tarifário de IGPM para o IPCA; e (ix) a atualização regul observar os parâmetros adotados nos contratos de concessão recentemente licitados pelo estado, bem como os normativos da Artesp, not

Com esse acordo, ganha a concessionária que terá um contrato saneado, o que proporciona expectativas claras aos seus acionistas e finan Concessões Rodoviárias. Por fim, ganha também a sociedade com a realização de investimentos da ordem de R\$ 1,1 bilhão, gerando empreg melhor solução para o acesso ao Porto de Santos.

É apenas o abre-alas. Acreditamos no objetivo comum e na capacidade institucional de todos os envolvidos para concluir as demais negoci expansão do Programa de Parcerias do Estado de São Paulo.

1 Artigo 8.º: “São inválidos os atos administrativos que desatendam os pressupostos legais e regulamentares de sua edição, ou os princípios da Administr IV – inexistência ou impropriedade do motivo de fato ou de direito;”

A Artesp invocou ainda as seguintes disposições normativas:

Lei Federal 4.717/65, Art. 2, Parágrafo único: “Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas: [...]”

d) a inexistência dos motivos se verifica quando a matéria de fato ou de direito, em que se fundamenta o ato, é materialmente inexistente ou juridicamer Código Civil, Art. 138: “São anuláveis os negócios jurídicos, quando as declarações de vontade emanarem de erro substancial que poderia ser percebido p

*Tarcila Reis é subsecretária da Subsecretaria de Parcerias do Estado de São Paulo.

**Gabriela Miniussi Engler Pinto Portugal Ribeiro é secretária-executiva da Subsecretaria de Parcerias do Estado de São Paulo.

***Edgard Benozatti é assessor econômico da Subsecretaria de Parcerias do Estado de São Paulo.

****Roberto Longman Mendonça é assessor econômico da Subsecretaria de Parcerias do Estado de São Paulo.

O iNFRA Debate é o espaço de artigos da Agência iNFRA com opiniões de seus atores que não refletem necessariamente o pensamento da Agência iNFRA

Tags:

Artesp (<https://agenciainfra.com/blog/tag/artesp/>), Baixada Santista (<https://agenciainfra.com/blog/tag/baixada-santista/>), Centrovias (<https://agenciainfra.com/blog/tag/centrovias/>), concessão (<https://agenciainfra.com/blog/tag/concessao/>), desequilíbrios (<https://agenciainfra.com/blog/tag/desequilibrios/>), Ecovias (<https://agenciainfra.com/blog/tag/ecovias/>), Edga de-sao-paulo (<https://agenciainfra.com/blog/tag/edga-de-sao-paulo/>), Fipe (<https://agenciainfra.com/blog/tag/fipe/>), Gabriela Miniussi Engler Pinto Portugal Ribeiro (<https://agenciainfra.com/blog/tag/gabriela-miniussi-engler-pinto-portugal-ribeiro/>), malha rodoviária (<https://agenciainfra.com/blog/tag/malha-rodoviaria/>), manu (<https://agenciainfra.com/blog/tag/passivos-regulatorios/>), Piracicaba-Panorama (<https://agenciainfra.com/blog/tag/piracicaba-panorama/>), PIS/Pasep (<https://agenciainfra.com/blog/tag/pis-pasep/>), Rodoviárias do Estado de São Paulo (<https://agenciainfra.com/blog/tag/programa-de-concessoes-rodoviarias-do-estado-de-sao-paulo/>), reequilíbrio (<https://agenciainfra.com/blog/tag/reequilibrio/>), Norte (<https://agenciainfra.com/blog/tag/rodoanel-norte/>), Rodovia do Litoral (<https://agenciainfra.com/blog/tag/rodovia-do-litoral/>), rodovias (<https://agenciainfra.com/blog/tag/rodovias/>), sistema-anchieta-imigrantes (<https://agenciainfra.com/blog/tag/sistema-anchieta-imigrantes/>), Tarcila Reis (<https://agenciainfra.com/blog/tag/tarcila-reis/>)

Notícias Relacionadas

(<https://agenciainfra.com/blog/opiniao-experiencia-internacional-e-boa-conselheira-para-a-implantacao-do-free-flow-no-brasil/>)

Opinião – Experiência internacional é boa conselheira para a implantação do free flow no Brasil

(<https://agenciainfra.com/blog/opiniao-experiencia-internacional-e-boa-conselheira-para-a-implantacao-do-free-flow-no-brasil/>)

20 de janeiro de 2025



(<https://agenciainfra.com/blog/ministro-de-portos-ampliar-deve-sair-marco-e-abril/>)

Ministro de Portos Ampliar deve sair

(<https://agenciainfra.com/blog/ministro-de-portos-ampliar-deve-sair-marco-e-abril/>)

20 de janeiro de 2025





(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

ANTT aprova edital de concessão da BR-040/495/MG/RJ, com investimento previsto de R\$ 5 bi

(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

20 de janeiro de 2025

Solução para o cui presidente da Abc
(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

20 de janeiro de 2025

Compartilhe essa Notícia

Facebook

Twitter

LinkedIn



(<https://agenciainfra.com/blog/nossos-produtos/>)

Últimas Notícias



Opinião – Experiência inte implantação do free flow
(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

20 de janeiro de 2025

(<https://agenciainfra.com/blog/opinio-experiencia-internacional-e-boa-conselheira-para-a-implantacao-do-free-flow-no-brasil/>)



Ministro de Portos e Aero
deve sair entre março e ab
(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

20 de janeiro de 2025

(<https://agenciainfra.com/blog/ministro-de-portos-e-aeroportos-estima-que-edital-do-ampliar-deve-sair-entre-marco-e-abril/>)



(<https://agenciainfra.com/blog/antt-aprova-edital-de-concessao-da-br-040-495-mg-rj-com-investimento-previsto-de-r-5-bi/>)

Inscreva-se para receber o boletim semanal gratuito!

Nome

Seu melhor E-mail

INSCREVER-SE

(<https://agenciainfra.com/blog>)

Multiplataforma de informação jornalística
referência na área de infraestrutura no Brasil
ww.il (<http://www.inkedi.com.br>)
n.co ww.f witte ww.in
m/co aceb r.co stagr
mpan ook.c m/ag am.c
y/ag om/a encia om/a
%C3 genin _infr genci
%AA fra/) a) ainfr
a/

ÚLTIMAS NOTÍCIAS
[nfra](#)



**Opinião – Experiência intern
boa conselheira para a impla
free flow no Brasil
(<https://agenciainfra.com/bl>
experiencia-internacional-e-
conselheira-para-a-implanta
free-flow-no-brasil/)**

(<https://agenciainfra.com/blog/opiniao-experiencia-internacional-e-bom-conselheira-para-a-implantacao-do-free-flow-no-brasil/>)



**Ministro de Portos e Aeroportos
que edital do AmpliAR deve
março e abril
(<https://agenciainfra.com/bl>
de-portos-e-aeroportos-estima-que-edital-do-ampliar-deve-sair-entre-marco-e-abril/)**

(<https://agenciainfra.com/blog/ministro-de-portos-e-aeroportos-estima-que-edital-do-ampliar-deve-sair-entre-marco-e-abril/>)



CATEGORIAS
iNFRA (<https://agenciainfra.com/blog>)

- Transporte(<https://agenciainfra.com/blog/category/infratransporte/>)
- Energia(<https://agenciainfra.com/blog/category/infraenergia/>)
- Cidades(<https://agenciainfra.com/blog/category/infra-cidades/>)
- Na Transição(<https://agenciainfra.com/blog/category/infra-transicao/>)
- Lives e Eventos(<https://agenciainfra.com/blog/category/infraliveventos/>)

NEWSLETTER

Inscreeva-se para receber o boletim semanal gratuito

Nome
Seu melhor E-mail

INSCREVER-SE

ENVIE SEU ARTIGO([HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/ENVIE-SEU-ARTIGO/](https://agenciainfra.com/blog/envie-seu-artigo/))

NOSSOS PRODUTOS([HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/NOSSOS-PRODUTOS/](https://agenciainfra.com/blog/nossos-produtos/))

SOBRE NÓS([HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/SOBRE-NOS/](https://agenciainfra.com/blog/sobre-nos/))

CONTATO([HTTPS://AGENCIAINFRA.COM/BLOG/CONTATO/](https://agenciainfra.com/blog/contato/))

Endereço: SHCS/CR, QUADRA 502, BLOCO C, LOJA 37, PARTE 1588 – ASA SUL – CEP: 70.330.530

Copyright © 2023. Todos os direitos reservados.