

Repactuações dos contratos de concessão rodoviária

As concessões rodoviárias federais no Brasil vêm enfrentando desafios significativos ao longo dos anos, especialmente no que diz respeito ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, agravados por crises econômicas, descompassos regulatórios e judicialização excessiva. Nesse cenário, o governo federal, por meio de uma série de normativas e ações estratégicas, está promovendo a repactuação dos contratos de concessão, buscando evitar a extinção antecipada dos contratos e promover a viabilidade de longo prazo dessas concessões.

Um marco legal-regulatório nesse processo foi a **Portaria 848**, editada em agosto de 2023 pelo Ministério dos Transportes. Essa portaria estabelece um conjunto de diretrizes e procedimentos para a readaptação e otimização dos contratos de concessão rodoviária, criando um ambiente regulado e dialogado para a renegociação de contratos em crise. A medida é uma resposta à ineficiência e morosidade do processo de relicitação, instituído pela Lei 13.448/2017, que não resultou, até o momento, em nenhuma devolução amigável de projetos rodoviários federais.

Portaria 848 e processo de repactuação

A Portaria 848 busca fomentar a renegociação dos contratos a partir de premissas e requisitos claros, que garantam tanto a regularização das concessões quanto a segurança jurídica das partes envolvidas. Um dos pontos centrais dessa regulamentação é a exigência de estudos que demonstrem a vantajosidade de se celebrar um termo aditivo em relação à extinção do contrato.

Contudo, o número elevado de premissas e condições pode, paradoxalmente, gerar obstáculos ao processo. Exigências como a renúncia a todos os processos judiciais, administrativos e arbitrais em curso, e o início imediato de obras de ampliação de capacidade, por exemplo, criam desafios práticos que podem desincentivar o uso dessa solução.

Por outro lado, a portaria também promove o avanço da consensualidade nas relações contratuais, substituindo a unilateralidade por negociações mais flexíveis e adequadas às particularidades de cada concessão, preservando elementos essenciais da matriz de risco e da natureza do contrato.

Processo competitivo e sandbox regulatório

Outro avanço significativo no âmbito da repactuação foi a criação de um modelo de **processo competitivo**, por meio de um sandbox regulatório instituído pela **Portaria 245 da ANTT**, publicada em setembro de 2023. Esse processo experimental tem como objetivo estabelecer as diretrizes para os leilões privados de contratos repactuados, especialmente no contexto das soluções consensuais. A comissão responsável por elaborar esse modelo deverá apresentar uma proposta em consulta pública, trazendo mais clareza e previsibilidade ao processo.

O **processo competitivo** é visto como uma forma de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, garantindo que as concessionárias tenham condições de continuar suas operações e de realizar os investimentos necessários, enquanto os interesses do poder concedente e da sociedade são preservados.

Papel do TCU e AGU

O Tribunal de Contas da União tem desempenhado um papel central na legitimação das soluções consensuais. Em conjunto com a **Advocacia-Geral da União**, o TCU promoveu um acordo de cooperação para fortalecer os processos de repactuação. O ministro Bruno Dantas defendeu o modelo de solução consensual como essencial para a continuidade dos grandes contratos de infraestrutura no Brasil, destacando a necessidade de um ambiente republicano e impessoal em que as partes possam negociar e resolver conflitos complexos.

Esse acordo transcende a simples troca de informações, abrangendo capacitação, intercâmbio de boas práticas e um compromisso de superar a cultura de litigância no país, que tanto atrasa projetos e investimentos essenciais para o



desenvolvimento.

Política de Estado em formação

A implementação dessas medidas aponta para a criação de uma nova política de Estado voltada à **manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e operacional das concessões rodoviárias**. Ao evitar a extinção precoce de contratos e promover a renegociação estruturada, o governo sinaliza um compromisso com a continuidade e viabilidade dos serviços públicos concedidos, sem deixar de lado o rigor técnico e a transparência.

Essa política de Estado, que se consolida com base na consensualidade e na adaptabilidade das concessões, representa uma importante mudança de paradigma no setor de infraestrutura. Em vez de focar exclusivamente em sanções e rescisões, abre-se espaço para soluções dialogadas que permitem a retomada de obras, investimentos e a continuidade dos serviços, garantindo o atendimento adequado ao usuário e a preservação do interesse público.

Os desafios são inúmeros, e as premissas colocadas em normativas como a Portaria 848 exigem ajustes finos para se adequarem às diferentes realidades das concessões. No entanto, o caminho traçado até o momento indica que, com flexibilidade e diálogo, o Brasil pode encontrar um equilíbrio saudável entre a necessidade de investimentos e a sustentabilidade dos contratos de concessão rodoviária.

Essa nova abordagem reforça o papel do Estado como regulador e garantidor de que as infraestruturas essenciais permaneçam viáveis e funcionais, consolidando diretrizes que podem servir de base para futuras políticas públicas no setor.

Em síntese, as repactuações de contratos de concessão rodoviária emergem como uma estratégia inovadora e necessária para enfrentar os desafios históricos enfrentados pelo setor. No entanto, a implementação de mecanismos consensuais na resolução de conflitos levanta questionamentos sobre sua efetividade e real capacidade de equilibrar os interesses públicos e privados.

Embora o modelo proposto ofereça uma alternativa promissora, é fundamental adotar uma postura crítica e vigilante, uma vez que ainda não temos exemplos concretos de processos que tenham sido concluídos com sucesso do início ao fim.

A dúvida persiste: as boas intenções do consensualismo se traduzirão em soluções justas e equilibradas, que protejam adequadamente o interesse público e, também, atendam às necessidades dos concessionários? Somente através da observação dos resultados práticos das repactuações e do uso de mecanismos consensuais poderemos avaliar se as diretrizes estabelecidas se concretizam em uma política de Estado eficaz e benéfica para todas as partes envolvidas.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2024-out-06/repactuacoes-dos-contratos-de-concessao-rodoviaria/>