

Projeto Final
O MODELO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DE PORTUGAL

Isabela Soares Machado Reichert

Matrícula SIAPE: **2140744**

Data: **30/01/2020**

APRESENTAÇÃO

Considerando o disposto no item 13 do Edital nº 001, de 04 de julho de 2019, que definiu as regras para a seleção para participação no intercâmbio entre Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes da República Portuguesa – AMT, apresenta-se o projeto relativo ao Traineeship ANTT-AMT, realizado no período de 16/09/2019 a 16/12/2019.

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO

Formação e acompanhamento de contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

MODELO DE PROJETO

Análise e melhoria de processo de trabalho.

RESUMO

O presente projeto se propõe a apresentar um histórico das concessões rodoviárias de Portugal, o atual modelo dessas e os diferenciais mais relevantes em relação aos contratos de concessão das rodovias federais do Brasil. Ainda, destaca as atribuições da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e da empresa pública Infraestruturas de Portugal (IP), de modo a explicar como é o contrato de Parceria Público-Privada nas concessões de rodovias de Portugal. Por fim, apresenta-se ideias de aplicação do modelo estudado nos contratos de concessões rodoviárias federais brasileiras.

1. INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA PORTUGUESA

A Rede Rodoviária Nacional de Portugal compreende atualmente 17.874 km. São 14.313 quilômetros de rodovias, sendo que as rodovias com duas faixas de rodagem contabilizam 3.121 quilômetros, destas são 2.621 quilômetros com pedágios.

A empresa Infraestruturas de Portugal - IP é concessionária de 15.253 km, dos quais 13.664 km em gestão direta (incluindo 3.796 km de estradas desclassificadas e ainda não municipalizadas), conforme Figura 1, e 1.589 km de rede subconcessionada (através de parcerias estratégicas com privados), conforme Figura 2. Os restantes 2.621 km respeitam às Concessões do Estado (entre as quais, 924 km estão alocados às ex-SCUT).

Figura 1: Mapa da rede rodoviária sob Gestão Direta da IP.



Legenda:

— Rede IP Gestão Direta – 13.664 km

Figura 2: Mapa da rede rodoviária subconcessionada e outras concessões do Estado.



Legenda:

— Estradas IP Subconcessionadas – 1.589 km;

— Estradas de outras concessões do Estado – 2.621 km (todas aquelas listadas que não são subconcessões).

A Rede Nacional de estradas portuguesa está sob regulação do Plano Rodoviário Nacional – PRN¹, que visa a otimizar a ocupação do solo e ao ordenamento do território, tendo

¹ República Portuguesa. Decreto-Lei n.º 222/98.

subjacente a minimização dos impactos ambientais, o interesse público e o das populações em particular².

O PRN prevê a Rede Rodoviária Nacional – RRN, constituída pela Rede Nacional Fundamental e pela Rede Nacional Complementar. O PRN define ainda a Rede Nacional de Autoestradas – RNA, com cerca de 3.087 km de extensão, constituída por estradas da Rede Rodoviária Nacional – RRN, especificamente concebidos com características técnicas específicas, definidas em lei. Até 2013, cerca de 84% da rede de autoestradas estavam pedagiadas³.

2. HISTÓRICO ECONÓMICO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA EM PORTUGAL

O Plano Rodoviário Nacional foi baseado em Parcerias Público-Privadas, cujos contratos foram celebrados entre 1998 e 2011. Cabe apresentar os cenários pelo qual o país perpassou para se entender adequadamente os motivos das decisões que hoje definiram as bases dos contratos de concessão e alcançaram um quadro regulatório e institucional estabilizado.

Primeiro, entre 1978 e 1985, o país vivenciou um período de fraco crescimento económico e de efetiva recessão em 1983 e 1984, divergindo dos padrões de vida dos demais membros da União Europeia – UE. Em 1985, houve um período de intervenção do Fundo Monetário Internacional – FMI e de consolidação orçamentária e de forte reajustamento cambial.

O segundo período ocorreu com a entrada de Portugal na União Europeia em 1986. Em 1989 iniciaram-se programas de transferências estruturais. Grande parte do investimento no país se concentrou em infraestrutura, especialmente rodoviária.

O terceiro período vai de 1994 a 1999, com adesão à moeda única. É caracterizado por algum crescimento e alguma convergência quanto aos demais países da UE, em ritmo lento. Fundos estruturais da UE foram uma importante fonte de financiamento até finais dos anos 1990 e os encargos para o erário público foram então muito limitados, por isso os valores dos investimentos em infraestruturas da rede nacional de estradas tiveram o ponto alto na década de noventa.

De 2001 a 2011, a economia estagnou e o país regrediu⁴.

Até 2011, com o grande investimento ocorrido na infraestrutura rodoviária, a construção das autoestradas se deram em regime de concessão, inicialmente em regime de portagem virtual, sem custos para o utilizador (denominadas concessões SCUT), havendo dez concessões sob este regime de financiamento e posteriormente em regime de pagamento de portagem efetiva (cobrança de pedágio).

A partir de 2007, e devido à crise, menos fundos comunitários estavam disponíveis para investimentos em infraestruturas, os volumes de investimentos na rede de autoestradas caíram progressivamente, a partir de 2011, como consequência da grave crise das finanças públicas, o investimento público em geral, e o investimento em infraestrutura em particular, sofreu uma interrupção abrupta, sendo necessário reduzir o déficit público e da dívida.

² República Portuguesa. Infraestruturas de Portugal. Disponível em: <<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/rede/rodoviaria/prn>> . Acesso em 05/01/2020.

³ República Portuguesa. Instituto de Mobilidade e dos Transportes (Junho de 2014). «Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2012 e 2013» (PDF). p. 20. Consultado em 26/01/2020.

⁴ República Portuguesa. Disponível em < <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/portugal/portugal-em-numeros>>. Acesso em 05/01/2020.

Em razão da situação pela qual passava, Portugal pediu assistência financeira no dia 6 de abril de 2011. Um mês depois, a troika - designação atribuída à equipa composta pelo Fundo Monetário Internacional, Banco Central Europeu e Comissão Europeia - apresentou o programa de assistência financeira a Portugal, no valor de 78 milhões de euros. A troika é responsável pela negociação que tem por finalidade estabelecer os compromissos que as autoridades portuguesas terão de assumir para receber a ajuda financeira internacional solicitada pelo Governo.

No âmbito das Parcerias Público-Privadas, a troika determinou que o Governo iria *“recrutar uma empresa de auditoria internacionalmente reconhecida para a realização de um estudo detalhado das PPP com acompanhamento do Instituto Nacional de Estatística (INE) e do Ministério das Finanças e da Administração Pública. (...) O estudo, a ser finalizado até ao final de março de 2012, avaliará a viabilidade de renegociar qualquer PPP ou contrato de concessão, a fim de reduzir as responsabilidades financeiras do Estado. Todas as PPP e contratos de concessão estarão disponíveis para estas revisões.”*⁵

Por isso, o Governo português assumiu o compromisso de renegociar as Parcerias Público-Privadas do setor rodoviário (PPP), com o objetivo de alcançar uma redução sustentada dos encargos públicos e deste modo promover uma reforma estrutural do Estado Português. Foram renegociados todos aqueles contratos até então existentes, repassando o financiamento ao parceiro privado. Até 2016, as concessões rodoviárias sob regime de SCUT foram convertidas em concessões baseadas em regime de disponibilidade, com natureza jurídica de parcerias público-privadas, por meio de renegociação dos contratos, não havendo mais outras concessões que não as PPP⁶.

Segundo o Decreto-Lei n.º 111/2012, alterado pelo Decreto-Lei n.º 170/2019, ambos de Portugal, *“entende-se por parceria público-privada, adiante abreviadamente designada por parceria, o contrato por via do qual uma entidade privada, designada por parceiro privado, se obriga de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar, mediante contrapartida, o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva, em que a responsabilidade pelo investimento, financiamento, exploração, e riscos associados, incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado.”*

Ainda, apresenta-se alguns incisos do Artigo 2º do referido Decreto-Lei:

“Artigo 2º

(...)

4 - Para os efeitos do presente diploma, constituem instrumentos de regulação jurídica das relações contratuais entre o parceiro público e o parceiro privado os seguintes contratos:

a) O contrato de concessão ou de subconcessão de obras públicas ou de serviço público, sem prejuízo do número seguinte;

(...)

5 - Excluem-se do âmbito de aplicação do presente diploma:

(...)

e) As parcerias que não prevejam obrigações de pagamento de encargos pelo parceiro público ao parceiro privado, salvo pagamentos de natureza contingente ou sancionatória.”

⁵ República Portuguesa. Memorando de Entendimento sobre as Condicionalidades de Política Económica. Disponível em <<https://s.economias.pt/ficheiro/memorando-de-entendimento-sobre-as-condicionalidades-de-politica-economica.pdf>>. Acesso em 12/01/2020.

⁶ PEREIRA, Alfredo Marvão et tal. Investimentos em Infraestruturas em Portugal. Fundação Francisco Manuel dos Santos. 2016. Disponível em: <<https://www.ffms.pt/FileDownload/46cc11a5-0d00-4b16-b7ae-cf5a620e3818/investimento-em-infraestruturas-em-portugal>>.

3. CONTRATOS DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

Há em Portugal 14 contratos de concessões em regime de parceria público-privadas (PPP) celebrados entre o Estado e as concessionárias diretamente e o contrato com a Infraestruturas de Portugal – IP⁷, a qual faz a gestão da Rede Rodoviária Nacional – RRN e possui 7 contratos de subconcessões⁸ no âmbito rodoviário.

O contrato do Estado português com a IP é válido até 31 de dezembro de 2099, conforme Decreto-Lei n° 380, de 13 de novembro de 2007⁹.

4. AUTORIDADE DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) tem por missão definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos.

A AMT é independente no exercício das suas funções, com atribuições de regulação e fiscalização do setor da mobilidade e dos transportes terrestres. É seu dever assegurar e monitorar a defesa dos direitos e interesses dos usuários e em matéria de mobilidade, transportes terrestres e infraestruturas rodoviárias, a AMT exercerá as demais funções previstas em outros instrumentos legais ou contratuais, designadamente nos contratos de concessão e subconcessão da infraestrutura rodoviária, devendo também, no âmbito de concessão rodoviária:

- a) Regular a atualização, modernização e harmonização da regulamentação técnica das infraestruturas rodoviárias;
- b) Definir os níveis de desempenho das infraestruturas rodoviárias;
- c) Fiscalizar o cumprimento das obrigações pelos operadores dos setores regulados;
- d) Garantir a participação dos utilizadores na gestão de qualidade das infraestruturas rodoviárias;
- e) Definir e aprovar a regulamentação aplicável ao sistema de identificação eletrónica de veículos para cobrança de portagens;
- f) Exercer as funções de autoridade de normalização em matéria de infraestruturas rodoviárias.

Até o presente momento, a atuação da AMT no âmbito de concessões rodoviárias foi limitada, não sendo possível relacionar qualquer parecer ou documento elaborado pela Autoridade com questões dos contratos de rodovias geridos pela ANTT.

5. INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

A Infraestruturas de Portugal - IP é a empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER, E.P.E.) e a EP - Estradas de Portugal, SA (EP, SA). Na prática, as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias passaram a ser

⁷ Disponível em <http://www.utap.pt/PPP_rodoviaras.htm>. Acesso em 20/12/2019.

⁸ UTAP. Disponível em: <http://www.utap.pt/PPP_rodoviaras.htm>. Acesso em 20/12/2019.

⁹ Infraestruturas de Portugal. Disponível em: <<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/files/files/DL%20380:2007,%20de%2013%20de%20Novembro.pdf>> Acesso em 26/01/2020.

geridas por uma única empresa, de acordo com uma estratégia conjunta, integrada e complementar.¹⁰

A IP, cujo único acionista é o Estado Português, está sujeita à tutela dos Ministérios do Planeamento e das Infraestruturas e das Finanças.

De acordo com o Decreto-Lei nº 91/2015 de 29 de maio, são receitas da IP, S. A.:

- a) O produto da contribuição de serviço rodoviário;
 - b) O valor de taxas de portagem (pedágio);
 - c) O produto de taxas, emolumentos e outras receitas cobradas por serviços prestados no âmbito da sua atividade;
 - d) As taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e outros proveitos resultantes do exercício da sua atividade e do aproveitamento da infraestrutura, designadamente os resultantes de serviços e prestações acessórios;
 - e) As participações, as dotações, os subsídios e as compensações financeiras do Estado ou de outras entidades públicas nacionais ou da União Europeia;
 - f) As indenizações, o produto de doações, heranças ou legados que lhe sejam concedidos ou devidos, por quaisquer entidades;
 - g) Os montantes legais resultantes da aplicação de coimas e de outras sanções;
 - h) O produto da venda de publicações e de processos patenteados para efeitos de adjudicação de projetos e obras;
 - i) Os rendimentos provenientes de aplicações financeiras;
 - j) Os lucros ou dividendos das sociedades em que participe;
 - k) Todos os rendimentos provenientes da gestão e rentabilização do domínio público sob a sua gestão e do domínio privado do Estado sob sua administração;
 - l) Os rendimentos de bens próprios e o produto da sua alienação e da constituição de direitos sobre eles;
 - m) Quaisquer outros rendimentos ou valores que provenham da sua atividade ou que, por lei ou contrato, lhe sejam atribuídos;
 - n) As receitas provenientes do exercício das atividades complementares ou subsidiárias.
- Cabe esclarecer que a contribuição de serviço rodoviário citada, criada pela Lei nº 55, de 31 de agosto de 2007¹¹, que incide sobre a gasolina e o gásóleo rodoviário, constitui a contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional, tal como esta é verificada pelo consumo dos combustíveis.

Pelo exposto, comparando-se com o modelo de concessão brasileiro, tem-se em Portugal um grande diferencial, que é a existência de uma empresa pública, responsável pelas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, que tem receita própria para exercer as funções que lhe é atribuída.

6. MODELO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA NO BRASIL

No Brasil, o mecanismo de concessão de serviços públicos à exploração privada está contemplado em três instrumentos legais, conforme apresentado a seguir:

¹⁰ Infraestruturas de Portugal. Disponível em: <<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/sobrenos>>. Acesso em 23/01/2020.

¹¹ Infraestruturas de Portugal. Disponível em: <<https://www.infraestruturasdeportugal.pt/sites/default/files/files/files/Lei%2055:2007,%20de%2031%20de%20Agosto.pdf>> Acesso em 26/01/2020.

- a) A Constituição de 1988 determinou em seu art. 175, que “*incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos*”.
- b) A Lei nº 8.987/1995, chamada lei das concessões, disciplinou o referido artigo constitucional, estabelecendo, entre outras determinações, a política tarifária dos concessionários de serviços públicos. Essa lei determina que os contratos de concessão estabelecerão os critérios e procedimentos para o reajuste e revisão das tarifas, visando à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das empresas concessionárias. Outro aspecto inovador garantido pela lei é o direito dos usuários à modicidade das tarifas.
- c) A Lei nº 11.079/2004 define que PPP é um tipo de concessão que apresenta características distintas. Pela lei, podem-se constituir dois tipos de PPP's por meio de contrato administrativo de concessão. Um na modalidade patrocinada e o outro na modalidade administrativa. A concessão patrocinada é aquela da qual trata a Lei nº 8.987, mas em que há, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, uma contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. Por outro lado, a concessão administrativa envolve somente a contraprestação pública, pois é aquela em que a administração pública é usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens, não sendo possível a cobrança de tarifa dos usuários.

As concessões têm sido a solução utilizada pela União e por diversos estados para financiar a infraestrutura rodoviária. Trata-se de um serviço público que se delega à iniciativa privada, mediante licitação e subsequente contrato de concessão. A tarifa inicial de pedágio é definida no processo licitatório, com base em edital detalhado, que estabelece, entre outros parâmetros, os investimentos necessários e seu cronograma, o número e a localização das praças de pedágio e o prazo da concessão. As empresas interessadas em participar do certame, com base nas exigências publicadas em edital e na sua expertise, fazem suas projeções econômico-financeiras, apresentando suas propostas. No caso do governo federal, até o momento, a empresa vencedora tem sido aquela que apresenta a menor tarifa de pedágio. O contrato considera que esta tarifa é suficiente para garantir à concessionária a taxa de retorno por ela esperada. Além disso, o contrato garante também, pelo princípio do equilíbrio econômico-financeiro (EEF), a manutenção dessa taxa de retorno durante a vigência da concessão.

Destaca-se que, por enquanto, nenhum projeto foi concretizado como PPP no âmbito federal.

7. PRINCIPAIS DIFERENCIAIS NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA

Comparando-se os contratos de concessão das rodovias de Portugal, que são classificados como PPP, com os contratos de concessão das rodovias federais do Brasil, destaca-se a seguir as principais diferenças observadas:

a. Risco da demanda de tráfego

O Poder Concedente, representado pela IP, assume integralmente o risco da demanda de tráfego associado ao direito de cobrança da tarifa de pedágio, do qual é titular.

b. Alcance do tráfego diário médio anual - TDMA

Quando o Tráfego Diário Médio Anual (TDMA) de certos trechos atinge patamares descritos em contrato, há necessidade de aumento de suas vias.

A responsabilidade pelo financiamento dessa obra compete ao Concedente, devendo ser acordada entre as partes as condições de pagamento à concessionária, que executa a obra. Na falta de acordo, o Concedente realiza um procedimento concorrencial para contratar outra entidade que execute o projeto.

c. Grandes Reparações de Pavimento

Têm por objetivo a reabilitação das características funcionais dos pavimentos com vistas à reposição em níveis adequados de valores padrão definidos no Plano de Controle de Qualidade e à recuperação ou reforço das suas características e capacidades estruturais, parcialmente ou em toda a largura da plataforma.

Contudo, tal atribuição pode recair ao Concedente caso se onere em demasia o parceiro privado, o que é definido contratualmente por uma área máxima ou prazo máximo que seja ultrapassado para intervenção.

d. Receitas das concessionárias

A remuneração da concessionária é composta por:

- i. Remuneração anual pela disponibilidade da autoestrada;
- ii. Remuneração prevista pela partilha das receitas de pedágio;
- iii. Rendimentos da exploração das Áreas de Serviço;
- iv. Quaisquer outras receitas previstas nas presentes bases ou rendimentos obtidos no âmbito da sua atividade, designadamente os Custos Administrativos a cobrar aos usuários e a parte que lhe couber das coimas, nos termos da lei.

A remuneração pela disponibilidade da autoestrada depende da aferição da qualidade do serviço prestado aos usuários das vias e, bem assim, a aferição dos níveis de sinistralidade e dos níveis de externalidades por elas geradas¹².

É a contrapartida do parceiro público pelo desenvolvimento das atividades objeto da concessão, com base no número de dias em que a estrada está aberta¹³. É calculada por fórmula prevista em contrato e o orçamento é oriundo do pagamento da tarifa de pedágio pelos usuários. O subdimensionamento do tráfego não influi na remuneração da disponibilidade, uma vez que esse risco compete ao Concedente.

As falhas de disponibilidade são verificadas a partir de análise de acessibilidade indistinta, condições de operacionalidade, condições de circulação, condições de integridade aos usuários. Já o índice de sinistralidade considera o número de acidentes com vítimas (mortos ou feridos) registrados pela autoridade policial competente e a extensão total em quilômetros da concessão em comparado com os índices de todas as concessões¹⁴.

A concessionária é responsável pela rígida e diária elaboração e manutenção ativa de dados de estatísticas de tráfego e de sinistralidade, devidamente tratadas.

¹² República Portuguesa. Decreto-Lei n.º 110/2009. Alteração das Bases da Rede Rodoviária Nacional.

¹³ República Portuguesa. Relatório Anual das PPP – 2015 . Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos – UTAP. Junho de 2016. p. 28. Acesso em 18/01/2020.

¹⁴ Cláusula 67ª do Contrato firmado com a Auto-Estradas da Grande Lisboa S.A.

A remuneração decorrente de partilhas de receitas de portagem implica no direito de o concessionário receber 25% (vinte e cinco por cento) das receitas provenientes das tarifas de pedágio que excederem montantes previsto para um certo ano¹⁵.

A exploração de áreas de serviço compete exclusivamente à concessionária, salvo disposição contratual em contrário. Deve garantir pelo menos os serviços de abastecimento de combustíveis, loja de conveniências e cafeteria e os serviços de restaurante. Pode-se subconcessionar tal exploração, com aprovação dos respectivos contratos pelo Concedente.

e. Revisão e forma de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato

Não há previsão de revisões ordinárias, extraordinárias ou quinquenais, uma vez as partes podem propor alterações no contrato a qualquer momento.

A reposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato só tem lugar quando sua causa impacta a Taxa Interna de Retorno – TIR acionista em mais de 0,001000 pontos percentuais em face do caso base, reduzindo-a, ou o valor mínimo de “Rácio de Cobertura Anual do Serviço da Dívida Sênior Sem Caixa”, em comparação com o caso-base, o que deve ser requerido e comprovado pelo concessionário.

f. Realização de concorrência pela concessionária para contratação de empresa para execução de obras

A exemplo do disposto no contrato de concessão da BRISA – Autoestradas de Portugal, S.A., a realização de obras deverá ser precedida de concurso público (no Brasil equivaleria a uma concorrência), cuja tramitação é da competência da concessionária, podendo o ministro da tutela do setor rodoviário dispensá-la, a pedido daquela.

O lançamento dos concursos para adjudicação das empreitadas de construção das obras que integram o objeto da concessão é da responsabilidade da concessionária, não podendo, no entanto, ser abertos antes de estarem aprovados os respectivos projetos de execução

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As parcerias público-privadas para disponibilização de recursos voltados para infraestrutura são uma tendência mundial. Especialmente em mercados em desenvolvimento, a escassez de recursos públicos aliada à enorme necessidade de investimento em infraestrutura propicia um ambiente ávido por tais parcerias.

As parcerias entre setor público e privado podem tomar diferentes formas, incluindo aquelas em um sentido mais estrito ou mais amplo.

No Brasil, a definição legal de PPP (Parceria Público-Privada) é mais específica, tendo como exemplo para essa definição o modelo de concessão rodoviária de Portugal.

Pelo exposto no presente projeto, observa-se as diferenças relevantes entre o modelo de concessão rodoviária adotado pelo Brasil e por Portugal. O risco de tráfego atribuído ao setor público, no caso de Portugal à empresa pública IP, é um grande diferencial em relação às concessões brasileiras, cujo risco de tráfego é todo do concessionário.

No caso de concessões rodoviárias do Brasil, algumas da 2ª Etapa de concessões (licitadas em 2008) e praticamente toda a 3ª Etapa de concessões (licitadas em 2013), essa

¹⁵ Cláusula 73ª do Contrato firmado com a Auto-Estradas da Grande Lisboa S.A.

atribuição integral do risco de tráfego ao concessionário passou a ser um ponto de preocupação diante da recessão econômica enfrentada pelo país nos anos de 2015-2016. Apesar de toda a receita de pedágio ser do concessionário, os altos deságios tarifários ofertados nos leilões (em média de 51% no caso das licitações de 2013) somado à queda significativa do tráfego projetado nos projetos, prejudicaram o saldo de caixa das concessionárias para a execução das obrigações contratuais.

Por outro lado, os concessionários das rodovias de Portugal têm a garantia de receber pelo serviço de qualidade que prestam (medido pela disponibilidade da autoestrada), sendo remunerados pela IP, que recebe as tarifas de pedágio, podendo o concessionário receber até a mais pela partilha das receitas, a depender do quantitativo de tráfego.

A implantação de PPP nos contratos de rodovias federais no Brasil ainda não é uma realidade. Mas pode vir a ser adotada, a depender do desempenho das concessionárias no cumprimento das obrigações contratuais.

Como aplicação mais imediata na gestão dos contratos de concessão rodoviária, seria cabível a implementação do exposto na letra f “*Realização de concorrência pela concessionária para contratação de empresa para execução de obras*” do item 7 anterior, no caso de obras não remuneradas pela Tarifa de Pedágio original. Para tanto, seria necessário a elaboração de normativo sobre o tema ou a alteração de normativo existente, como a Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005.