Ato Justificativo de Concessão de Rodovias

02 de Outubro de 2017 , 11:41
Atualizado em 02 de Outubro de 2017 , 14:11

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas

ATO JUSTIFICATIVO DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

Justificativa a Concessão de Rodovias no Estado de Minas Gerais, nos termos da legislação em vigor.

O Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas, no uso de suas atribuições legais, torna público que irá instaurar procedimento licitatório, através de Concorrência Pública, objetivando a concessão de Rodovias, no Estado de Minas Gerais, justificando-se a presente concessão, sob o ponto de vista do atendimento aos requisitos legais, pelas razões que passa expor:

I – em razão do disposto no art. 175 da Constituição Federal:
"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."

II – em razão do que dispõe o artigo 5º da Lei Federal nº 8987, de 13 de fevereiro de 1995 e o artigo 2º da Lei Federal nº 9.074, de 27 de julho de 1995:
"O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo."

Sob o aspecto econômico, igualmente respaldado pelo prisma legal dado pelo Art. 37 da Constituição Federal de 1988, a busca pela consecução do Princípio da Eficiência pela Administração Pública, conforme será mostrado adiante, se traduz no mecanismo de transferir a administração, operação e exploração do sistema viário a ser concedido para o ente privado, porquanto à Administração Pública competirá a definição das diretrizes e parâmetros quantificáveis de qualidade do serviço a ser prestado, no sentido de alinhar a viabilidade econômicofinanceira de tal projeto aos dois pilares centrais: as expectativas dos usuários e a atratividade do negócio ao mercado.

DOS TRECHOS A SEREM CONCEDIDOS

Os trechos de rodovias que compõem o LOTE a ser concedido são:

I - BR-135 - do km 367,65 (Entroncamento BR-135/BR-122/251/365 - Contorno de Montes Claros) ao km 668,85 (Entroncamento BR-135/BR-040(A)) - extensão 301,20 km;

II - MG-231 - do km 41,00 (Entroncamento MG-231/LMG-754 - Cordisburgo) ao km 63,65 (Entroncamento MG-231/BR-040) - extensão 22,65 km;

III - LMG-754 - do km 2,85 (Entroncamento LMG-754/Avenida Brasil - Fim do Trecho Urbano de Curvelo) ao km 42,95 (Entroncamento LMG-754/MG-231 - Cordisburgo) - extensão 40,10 km.

Os trechos a serem concedidos constituem de malha rodoviária mineira, dos quais encontramos trechos nas mais diversas condições de manutenção do pavimento, sendo que em todos eles, entretanto, se verifica a necessidade de execução de obras de melhorias e/ou ampliação de

capacidade para dotar esse importante corredor rodoviário de melhor infraestrutura de transporte.

Na malha rodoviária a ser concedida estão incluídos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão. Os trechos rodoviários possuem um total de 363,95 km de extensão, sendo a sua totalidade em pista simples.

DOS INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS

Para que seja possível o aprimoramento da infraestrutura viária do sistema de rodovias em questão, é fato e notório que se fazem necessários aportes de investimentos de expressiva monta. A título exemplificativo, para a implementação do projeto em questão estão sendo previstas obras tais como:

- Duplicações com extensão de 136,65 km;
- Implantação de contorno com extensão de 3,5 km;
- Implantação de acostamentos com extensão de 125,5 km;
- Implantação de faixas adicionais com extensão de 110 km;
- Implantação de vias laterais com extensão de 6,05 km;
- Implantação e melhorias de 40 interseções;
- Melhorias de 120 acessos;
- Implantação de 14 novas passarelas.

Soma-se a este cenário o fato de que, em razão do processo de deterioração resultante da ausência sistemática de investimentos para manutenção das rodovias, a malha atual do sistema viário se encontra deficitária de novos investimentos para restauração das condições adequadas de maior conforto e segurança aos usuários.

O panorama final que se tem é de uma rodovia de caracterizada por:
- Considerável fluxo de veículos diário, com cerca de 37 mil veículos contados pelos recentes estudos de tráfego e consolidados na forma de Volume Médio Diário Anual (VMDA);
- Intensiva necessidade de investimentos para restauração do pavimento e para implantação de melhoramentos e ampliações de capacidade, estimados no projeto em mais de R$ 1,9 bilhão de reais, dos quais cerca de 60% estão concentrados ao longo dos primeiros cinco anos;
- Ser o mais importante corredor viário de ligação do eixo Norte do Estado de Minas Gerais.

Assim, todos os fatores apontados concorrem para potencializar o sistema rodoviário da BR-135/LMG-754/MG-231 como um sólido projeto de concessão rodoviário com atrativa viabilidade para o mercado, mas principalmente como um veículo indutor de crescimento econômico regional e atendimento aos anseios históricos da população de ver esse importante eixo viário dotado de melhor infraestrutura, ligando as cidades as localidades com maior segurança e conforto para todos.

DA BUSCA POR MAIOR EFICIÊNCIA E A JUSTIFICATIVA PELA ADOÇÃO DO MODELO DE CONCESSÃO

Em busca de proporcionar os melhoramentos viários ora pretendidos através da presente iniciativa, o Estado de Minas Gerais optou por instrumentalizar tal diretriz por meio do modelo de concessão do sistema rodoviário à iniciativa privada.

Tal medida visa pautar a consecução desse objetivo, permeado e norteado pelo Princípio da

Eficiência da Administração Pública, alinhando a viabilidade econômico-financeira do projeto em questão aos pilares do atendimento às expectativas dos usuários e a atratividade do projeto ao mercado privado que busca segurança e rentabilidade em um negócio.

Neste formato, assumindo um papel desenvolvimentista, o Estado opta por fomentar a prestação de serviços públicos essenciais e com parâmetros de desempenho claramente delineados, buscando agir com eficiência ao transferir a operação e exploração do sistema rodoviário em questão, justificando assim os recursos empregados pela sociedade com a prestação de serviços de qualidade e consecução de resultados sociais e econômicos relevantes. Soma-se ainda que o cenário econômico atual de franca escassez de recursos tende a agravar o quadro quanto à previsão/disponibilidade para novos investimentos pelo Poder Público.

Ademais, a opção pelo modelo de concessão do serviço público reflete, por si só, uma metodologia de instrumentalização de políticas públicas que busca a própria eficiência através do foco do Poder Público sendo deslocado da execução para a fomentação, elaboração, fiscalização e avaliação dos serviços prestados por atores com maior capacidade de recursos tangíveis (financeiro) ou intangíveis (expertise).

Repisa-se ainda que a adoção pelo modelo de concessão à iniciativa privada é uma decisão político-administrativa pautada pela diretriz de garantir melhorias expressivas nas condições de manutenção e melhoramento da infraestrutura do sistema rodoviário. Os parâmetros definidos para a prestação do serviço pelo ente privado zelam por contribuir ainda na redução dos custos de transportes e mitigação dos acidentes, beneficiando diretamente todos os usuários da via.

Além dos investimentos já relacionados, será obrigação do concessionário privado a implantação e operacionalização das seguintes infraestruturas e serviços:
- Centro de Controle Operacional;
- Equipamentos e Veículos da Administração;
- Sistemas de Controle de Tráfego;
- Sistemas de Atendimento ao Usuário, composto por bases operacionais, atendimento médico de emergência, socorro mecânico, combate a incêndios, apreensão de animais na faixa de domínio, sistema de informações aos usuários e sistema de reclamações e sugestões dos usuários;
- Sistemas de Pedágio e controle de arrecadação;
- Sistema de Comunicação;
- Sistema de Pesagem;
- Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial

Quanto ao prazo do projeto em questão, entende-se que um contrato de concessão de infraestrutura com tal grau de complexidade deve combinar a flexibilidade para absorver avanços tecnológicos bem como mudanças sociais e urbanas, sem contudo, colocar em segundo plano aspectos centrais e específicos que assegurem a prestação dos serviços com a qualidade e tempestividade que a população anseia, alocando devidamente os riscos envolvidos entre as partes signatárias e garantindo a viabilidade econômico-financeira para a implementação de todas os melhoramentos abrangidos pelo escopo do projeto. Assim, para buscar a adequação de todo esse espectro de fatores, entende-se pela prudência de acompanhar o exemplo que vem sendo adotado pela União Federal quanto aos prazos de vigência, adotando-se assim o prazo de 30 (trinta) anos para a presente concessão, de forma a permitir a implementação e a amortização dos investimentos previstos.

Assim explicitado e justificado o objeto da Concessão Pública, resta enfatizar que os serviços deverão ser prestados de forma que mantenham satisfeitas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, gene- ralidade, cortesia na prestação dos serviços e modicidade das tarifas, bem como o critério de avaliação a serem estabelecidos pela Secretaria de

Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP, sublinhando-se que por meio desta comunicação pública atende-se ao exigido nos artigos 5º e 16 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Pelo exposto acrescido do relevante interesse público tutelado, das razões de origem legal e econômicas invocadas, na conveniência e oportunidade administrativa e diante ainda da necessidade jurídica do atendimento das devidas recomendações legais, tem-se por justificado e definido o modelo adotado para melhoria da infraestrutura e do serviço público rodoviário, através do devido processo licitatório, mediante Concorrência Pública Internacional, a ser instaurado e que tem seu objeto, prazo e escopo em conformidade ao detalhado ora no presente documento e nos demais estudos e levantamentos técnicos que compõe o processo.

Belo Horizonte, 29 de setembro de 2017.

Murilo de Campos Valadares
Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas

Extrato: Minas Gerais - Diário do Executivo - 30 de setembro de 2017 - pág. 75

Enviar para impressão