

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 todos 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, generalidade, 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](#)