

ESPAÇO

Melhores Rodovias do Brasil

Apresentado por



Brasília, 9 de agosto de 2024 - Edição especial

Previsão de investimentos em concessões rodoviárias no país é de mais de R\$ 500 bilhões

da Agência iNFRA

O setor de rodovias concedidas bateu recorde de investimentos desde sua criação no país, com R\$ 31,5 bilhões em um ano, e tem a capacidade para impulsionar em mais de R\$ 500 bilhões o volume de investimentos no país nos próximos anos.

“O momento é de grandeza do setor de concessão de rodovias”, disse Marco Aurélio Barcelos, diretor-presidente da Melhores Rodovias do Brasil - ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

A avaliação foi apresentada na abertura da – Bienal de Rodovias 2024 – O Caminho da Sustentabilidade. O evento, promovido pela ABCR, reuniu mais de 2 mil pessoas nos dias 7 e 8 de agosto, em Brasília, para assistirem a 30 painéis. Dos mais de 150 painelistas, a maioria era formada por mulheres.

Em sua apresentação, Barcelos citou diversos avanços do setor nos últimos anos e elogiou os governos federal e dos estados pelo bom momento que o setor vive, com a entrada de novos *players* e a ampliação do número de concessões realizadas no país.

O diretor-presidente da ABCR também elogiou os modelos de solução consensual para os contratos apresentado pelo TCU (Tribunal

de Contas da União), o que, em sua avaliação, é um processo corajoso e sério, o qual está mudando paradigmas sobre o tema.

Tema do encontro, a sustentabilidade deve ser abordada por meio de múltiplas visões, da socioambiental à negocial, segundo Barcelos. “Contrato de concessão perdura por vários anos. Tem que nascer, crescer, morrer no fim do prazo e deixar legado. Isso é sustentabilidade”, disse.

Presente à abertura, o ministro dos Transportes, Renan Filho, defendeu o modelo de concessões de rodovias. Para ele, a cobrança de pedágio propicia justiça. “Num país desigual como o Brasil, quando o sujeito passa no seu carro, quem ‘tá’ passando ali é mais rico do que a média nacional. E quando não há pagamento, quem paga a manutenção das rodovias é o pobre, porque nosso sistema tributário é regressivo”, afirmou o ministro.

Renan Filho assinalou, ainda, que o país vai viver um ciclo muito positivo de investimentos no setor rodoviário – nos próximos anos, e que isso vai ajudar toda a economia nacional a avançar. O ministro informou que a expectativa é garantir investimentos de R\$ 400 bilhões, com 35 novas concessões de rodovias e 15 repactuações de con-

tratos até 2026. Governadores de outros estados que participaram do evento também apresentaram seus projetos de concessão para os próximos anos, o que ampliará para mais de R\$ 500 bilhões os investimentos no setor.

“O convite é acreditar no Brasil”, disse o ministro. “É ter certeza de que, quando tem o investimento privado, ele é justo porque [quem] paga [é] quem usa a infraestrutura. Não estamos fazendo isso sozinhos, estamos construindo coletivamente”.

Completaram a abertura o senador Wellington Fagundes (PL-MT); o presidente da CNT (Confederação Nacional dos Transportes), Vander Costa; o diretor-geral da Polícia Rodoviária Federal, Antônio Fernando Souza de Oliveira; e a diretora de diversidade da Infra Women Brazil, Fernanda Tauffenbach; e o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.



Ministro dos Transportes, Renan Filho.

“Defendo o consensualismo porque o conflito deu errado”, diz presidente do TCU

O presidente do TCU (Tribunal de Contas da União), ministro Bruno Dantas, afirmou que após um ano de funcionamento da Secex Consenso (Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos), o modelo de resolução por meio do consensualismo veio para ficar. Ele diz que defende o consenso porque o conflito deu errado.

Em sua participação na Bienal das Rodovias 2024, na última quinta-feira (8), Dantas destacou a importância da câmara de mediação da corte de contas para a criação de um ambiente sóbrio, republicano e impessoal para enfrentar os litígios. Para o ministro, a metodologia do diálogo é eficaz e deve ser definitivamente implementada.

Dantas disse que no modelo de parceria, no qual o Estado precisa do setor privado para realizar investimentos, a relação não pode ser vertical, mas sim, horizontal, em um ambiente harmônico entre as partes. “É perfeitamente possível atender o interesse público mediante o diálogo horizontal. (...) Uma relação vertical, unilateral, em que um dita a solução e o outro obedece, não vai funcionar. Isso está provado no Brasil que não funcionou”, pontuou.

Ao lado do presidente do TCU, participaram do painel “Consenso: Um novo pilar para a sustentabilidade negocial das concessões?”, a procuradora-geral do estado de São Paulo, Inês Coimbra; e o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro; além do mediador, Marco Aurélio Barcelos, diretor-presidente da Melhores Rodovias do Brasil - ABCR.

Na abertura da discussão, o presidente da ABCR comparou o método de análise dos conflitos utilizado por muito tempo no Brasil com a



eficácia do consensualismo. Para ele, o consensualismo, que recentes mudanças na LINDB (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro) reforçaram, se consolidou.

“Nós nos admiramos com o processo, nos encantamos com quem perde e com quem ganha, mas nos esquecemos da solução. E o que nós temos é o trabalho que está sendo feito por esses atores relevantes que estão aqui nesse palco, de promover a busca pela solução, que é o princípio da administração pública hoje”, declarou.

O ministro do TCU falou ainda sobre as oposições à Secex Consenso, dizendo que imaginava que haveria incompreensões. “Eu só não imaginava que a visão do que é novo seria velha, e a visão velha seria exercida por quem se autoproclama moderno”, comentou Dantas. “A Lava-Jato fez um mal muito grande quando criminalizou o diálogo, e o que ela está tentando fazer agora é a mesma coisa, criminalizar o diálogo mais uma vez, mas nós não vamos aceitar”, concluiu.

Etapas de governança

Ainda na ocasião, o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, apresentou as etapas de governança da pasta nos processos de repactuação de

concessões rodoviárias. Santoro detalhou que as concessionárias receberam o prazo de até seis meses para a apresentação de propostas, as quais passaram por análises regulatórias e consultas públicas para aperfeiçoamento, até chegarem ao TCU para serem ajustadas.

“Nada mais sustentável do que ter um mecanismo como o consensualismo para buscar a viabilidade de entregar aquilo que é de interesse público”, afirmou Santoro, que qualificou o processo como democrático e republicano.

Tudo custa

A procuradora-geral de SP enfatizou que o consenso mitiga os custos do conflito. Ela citou o histórico de aprendizado para a litigância dos agentes públicos, o que é confortável para esses agentes, mas que nunca se calculam os custos dessa litigância para a sociedade, algo que o governo do estado está começando a fazer.

“É de uma arrogância imensa achar que a gente vai modelar um contrato de 20, 30 anos e vai conseguir cobrir tudo, e antever todas as questões. É necessário dar um nível de segurança jurídica, até para que esses contratos possam ser cada vez mais baratos, porque tudo custa”, destacou.

Implementação do processo competitivo simplificado nas repactuações terá desafios

Levar ao mercado uma proposta de nova concessão repactuada, para que empresas possam competir, é uma forma de reduzir o risco moral nos processos de repactuação de contratos de rodovias. No entanto, essa solução se mostra um grande desafio para todos os atores envolvidos no processo. Esse foi o tema do painel “Tópicos sobre consenso: procedimento competitivo simplificado nas otimizações contratuais”, realizado na quinta-feira (8), na Bienal de Rodovias 2024.

O procedimento competitivo simplificado é uma ferramenta que está em elaboração dentro das repactuações em andamento no TCU (Tribunal de Contas da União). Pela ideia, após a aprovação das repactuações dos contratos, será aberta oportunidade para que outras empresas façam uma oferta melhor do que a repactuada com a concessionária.

Procurador federal junto à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Milton Gomes afirmou que “contratos de concessão devem ser renegociados” e que essa nova forma de solução contratual é importante para avançar nas discussões. Para ele, levar o processo ao mercado no final das repactuações é a melhor forma para verificar se não é possível encontrar “alguém que faz melhor”.

“É preciso olhar, se adaptar e calcular quais são as possibilidades. Não



existe uma interpretação correta para uma premissa, existem várias interpretações que podem ser corretas e gerar resultados diferentes. Com a renegociação, você abre o universo jurídico a possibilidades”, disse Gomes.

Caminho de solução

O secretário da Secex Consenso do TCU, Nicola Khoury, pontuou que, apesar de a solução consensual não resolver todos os problemas, ela pode levar a caminhos inovadores e exequíveis para contratos que estão saturados. “Eu tenho clareza de que tem problema que não se resolverá de outra forma”, disse.

A secretária nacional de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, Viviane Esse, concordou com Khoury e afirmou que é necessário entender que os processos de consenso não são bala de prata e “não vão resolver tudo, mas estão dispostos a resolver”. Para ela, todos estão cientes das complexidades inerentes ao processo de leilão desses ativos após as repactuações.

A diretora jurídica da CCR, Renata Simas, afirmou: “A CCR e todo o setor rodoviário esperam que o TCU homologue as renegociações e traga clareza para todos os interes-

sados em relação compromissos firmados, desafios, fiscalização e penalidades que foram negociadas”. Ela lembrou, ainda, que a empresa nunca teve problema com o procedimento competitivo, o qual oferece segurança jurídica ao processo e aos agentes.

Por sua vez, o coordenador do Comitê de Regulação de Infraestrutura Rodoviária da FGV/Rio, José Cardoso Dutra Junior, reforçou a importância da solução consensual, mas apontou diversos desafios para que o processo seja de fato efetivo. Para ele, não há como fugir dos procedimentos necessários, que vão necessitar de regras e podem fazer com que o modelo não seja tão simples. Dutra Júnior ponderou a necessidade de mecanismos de proteção nesses acordos para que empresas “aventureiras” não se beneficiem da ferramenta.

O diretor da ANTT, Guilherme Sampaio, que foi o mediador do painel, lembrou que outras ferramentas, como a caducidade, a troca de controle societário assistida, o regime de recuperação regulatória, a Câmara Compór e a relicitação continuam a ser caminhos válidos para solucionar contratos rodoviários problemáticos na agência.



Concessões rodoviárias são aposta para reconstrução e desenvolvimento de estados



Ratinho Júnior, governador do Paraná, e Marco Aurélio Barcelos, diretor-presidente da ABCR

Novos lotes de concessões rodoviárias no Paraná e em Minas Gerais e as atualizações de estudos para a retomada de leilões no Rio Grande do Sul foram anunciados na última quarta-feira (7), durante o primeiro dia da Bienal das Rodovias 2024, promovida pela Melhores Rodovias do Brasil - ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

Em participação virtual no painel “Vitrine de projetos: a agenda de concessões de rodovias nos estados”, o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, apresentou detalhes da retomada de estudos do portfólio de concessões, parcerias e privatizações após a calamidade climática que atingiu o estado este ano. Para Leite, a celeridade na reestruturação de trechos atingidos demonstra a relevância das concessões.

“Na calamidade, essas concessões revelaram o quanto foi acertada essa decisão. Foram rodovias bastante impactadas por conta dos eventos climáticos e que apresentaram resposta efetiva das concessionárias. Se o estado fosse fazer diretamente, sozinho, todas essas obras, certamente não teria essa



Eduardo Leite, governador do Rio Grande do Sul.

agilidade que tiveram as concessionárias” destacou.

Para a retomada, o governador anunciou as concessões dos blocos 1 e 2, que estão sendo encaminhadas para consulta pública e devem ter edital lançado ainda neste semestre. O primeiro inclui estradas que vão da região metropolitana até o litoral norte e a serra, enquanto o segundo bloco abrange o Vale do Taquari e a região norte do estado. A estimativa de investimentos para cada concessão é de cerca de R\$ 6 bilhões.

Potencial paranaense

O governador do Paraná, Ratinho Júnior, destacou o potencial do estado para o desenvolvimento qualitativo da infraestrutura por estar no centro logístico da América do Sul. Ele informou que o governo do estado iniciou planejamento sobre o tema, cuja premissa é o desenvolvimento de projetos de parceria. Segundo o governador, no Brasil não existe a cultura de projetar obras.

“O mal do poder público brasileiro é que nós não fazemos projetos de infraestrutura. Muitas vezes o poder público até tem dinheiro, mas não tem projeto para executar a obra”, afirmou. De acordo com Ratinho Júnior, o Paraná investiu R\$ 300 milhões em projetos por meio do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), em 2019.

No âmbito do denominado “banco de projetos”, o governador citou trabalhos feitos no Porto de Paranaguá; as concessões dos aeroportos de Foz do Iguaçu, Curitiba e Londrina; além do pacote de concessões rodoviárias, considerado o maior da América Latina, que une 2 mil quilômetros de rodovias do governo federal e cerca de 1.300 quilômetros de estradas paranaenses, totalizando 3.300 quilôme-



Romeu Zema, governador de Minas Gerais.

tros. Os dois primeiros lotes foram concedidos à iniciativa privada no ano passado e outros dois estão previstos para 2025. Somados, os seis lotes têm investimentos de R\$ 55 bilhões em obras.

“Nós estamos falando de 1.800 quilômetros de rodovias duplicadas, 1.000 pontes e viadutos, além dos contornos e travessias nesses seis lotes. Isso tudo faz com que o Paraná passe a ser o estado com maior investimento em infraestrutura nos próximos dez anos.” afirmou.

Expectativa mineira

O governador de Minas Gerais, Romeu Zema, ressaltou a evolução que o estado teve nos investimentos em infraestrutura nos últimos anos. Segundo ele, ao chegar ao governo, havia apenas R\$ 50 milhões para manutenção de rodovias estaduais e que esse valor já passa de R\$ 1 bilhão.

Zema lembrou que, nos primeiros quatro anos de mandato, iniciou um forte processo de concessões do setor rodoviário, citando projetos que deveriam ter sido concedidos 20 anos antes, como o Rodanel da região metropolitana de Belo Horizonte.

O governo, assegurou ele, seguirá com o programa de concessões no setor e haverá novos lotes anunciados ainda neste ano. “Até o momento, fizemos a metade, temos ainda uma leva de concessões nesses dois anos e cinco meses de mandato”, disse Zema.

Grandes empresas concessionárias de rodovias destacam necessidade de adaptação à agenda ESG

A adaptação urgente dos contratos a novas realidades que garantam a sustentabilidade ambiental e econômica foi um dos pontos destacados pelos participantes do painel “Sustentabilidade ‘dentro de casa’: o que está mudando nas concessionárias”. O debate ocorreu na tarde do dia 7, como parte da programação da Bienal de Rodovias, realizada em Brasília e promovida pela Melhores Rodovias do Brasil – ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

Os participantes da mesa reforçaram que medidas que se alinham a práticas ESG (agenda voltada a aspectos dos eixos Ambiental, Social e Governança, na tradução da sigla para o português) estão no foco das grandes empresas de rodovias que integram a associação.

“Um contrato de 30 anos que interage com um ambiente de extrema complexidade, de mudanças periódicas de cenário, precisa ter agilidade e um olhar assertivo para a gestão contratual”, disse o diretor-presidente da EPR Rodovias, José Carlos Cassaniga.

Além de Cassaniga, compuseram o painel o diretor-presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos; o presidente da Arteris, Sérgio Garcia; o CEO da Via Appia, Brendon Ramos; o CEO da CCR Rodovias, Eduardo Camargo; e o CEO do Grupo Ecorodovias, Marcello Guidotti. Todos reforçaram a necessidade e importância de adaptações rápidas às novas realidades climáticas para garantir a sustentabilidade ambiental do planeta e financeira dos contratos de rodovias.

Compensações e reaproveitamento

O CEO da CCR Rodovias, Eduardo Camargo, explicou que o negócio rodoviário representa metade das emissões de carbono do grupo. A

fim de compensar esses impactos, a empresa está adotando medidas como reflorestamento, com a compra de uma área de compensação ambiental, e projetos visando que todos os veículos leves da empresa usem combustíveis de fontes renováveis.

Outra iniciativa em curso é preparar os fornecedores para que, em breve, seja reaproveitado todo o fresado de asfalto, que é um derivado do petróleo bastante utilizado pela concessionária. “A gente colocou uma meta de atingir 30% [de reaproveitamento] neste ano e já conseguiu, no primeiro semestre, bater 40%”, afirmou Camargo.

Licenciamento social

Por sua vez, o Grupo Ecorodovias tem como um dos focos o “licenciamento social” das concessões. O objetivo é que a empresa entenda as externalidades das pessoas que estão no entorno dos projetos rodoviários sob a gestão do grupo, no intuito de mitigar os efeitos negativos da concessão.

“O desafio é que temos contratos longos que passam por diversas regiões”, assinalou o CEO do Grupo Ecorodovias, Marcello Guidotti, que completou: “Garantir que todo o entorno seja atendido é complexo”.

Segurança viária

“Não tem como desconectar a sustentabilidade da segurança vi-

ária”, destacou o presidente da Arteris, Sérgio Garcia. Ele disse que a concessionária vem trabalhando em projetos que evitem novos óbitos nas rodovias, os quais ocorrem, na maioria, com os transeuntes mais vulneráveis, como motociclistas sem capacete, pedestres e ciclistas.

Algumas iniciativas nesse sentido são realizar campanhas e programas de atendimento aos caminhoneiros, motociclistas e andarilhos e direcionar mais atenção e recursos para localidades com maior incidência de fatalidades. Além disso, a Arteris assinou um convênio com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) para estudar como reduzir acidentes. Os resultados desse acordo foram divulgados na manhã de quinta-feira (8).

Obrigações sustentáveis

Como um fundo de infraestrutura, o CEO da Via Appia, Brendon Ramos, afirmou que a concessionária tem uma série de obrigações contratuais com o meio ambiente e citou o programa que busca proteger e afastar os animais silvestres das rodovias.

“Esse tema não é discutido somente em evento, trabalhamos todo santo dia nisso. Na Appia, de cima para baixo, a gente tem esse dever de implementar sustentabilidade nos nossos ativos. Obrigações que vêm dos investidores e dos executivos”, completou Ramos.



Descarbonização da frota de veículos brasileira não deve ser apenas um discurso, segundo presidente da CNT

“Se tiver que pagar mais caro, é o custo para salvar o planeta”. Foi com essa declaração que o presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Vander Costa, defendeu o investimento em pesquisas, testes e produção que comprovem a efetiva descarbonização da frota de veículos brasileiros.

“A gente defende que a descarbonização venha das mais diversas formas, mas de forma efetiva, através de testes, bancadas científicas, universidades, que realmente comprovem a redução da emissão de carbono”, disse Costa, durante sua participação no painel “Sustentabilidade nos transportes: estratégias para a descarbonização da frota de veículos brasileira”, da Bienal das Rodovias 2024, realizada pela Melhores Rodovias do Brasil - ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).

No evento, realizado na última quarta-feira (7), Costa enfatizou a necessidade de urgente implementação de ações que não fiquem apenas no discurso.

Rotas limpas

Atualmente, o setor rodoviário é responsável por 91,26% das emissões de gases do efeito estufa do setor de transporte, contabilizando todos os tipos de veículos. Nesse sentido, a CNT apresentou diver-

sas alternativas para a redução das emissões, durante o painel.

“É importante destacar que não existe uma bala de prata. Precisamos ter em mente as diferentes soluções para as diferentes operações e aplicações no setor”, enfatizou Costa.

A qualidade da infraestrutura rodoviária é tão importante quanto as diferentes soluções sustentáveis de descarbonização citadas. O presidente da confederação, mencionou estudo realizado pela USP (Universidade de São Paulo), que constata que a malha viária inadequada aumenta em 5% o consumo de diesel, em comparação aos veículos que utilizaram rodovias de boa ou ótima qualidade.

O painel foi mediado pela subsecretária de Acompanhamento Econômico e Regulação do Ministério da Fazenda, Ana Patrícia Lira. Ela lembrou que os temas sobre descarbonização nos transportes apontados pelo presidente da CNT estão contemplados no Programa Mover, lançado pelo governo federal.

O secretário especial da Secretaria Especial de Articulação e Monitoramento da Casa Civil, Maurício Muniz, adicionou que a agenda de descarbonização consta em vários temas do governo e que há ações tanto na linha de empreendimentos do Novo

PAC quanto medidas para incentivar ações de concessionárias para reduzir as emissões, além de medidas institucionais.

Eletromobilidade

No contexto da eletromobilidade, o presidente da CNT alertou sobre os desafios de sua implementação, como tempo de carregamento, peso das baterias, preço e geração. “Também é preciso cuidado na geração de eletricidade. Não adianta ter o carro elétrico e a energia vir de fonte poluidora”, assinalou Costa.

O *head* de Produtos de Baterias da CBMM (Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração), Rogério Marques, deu um panorama sobre a evolução tecnológica das baterias e dos sistemas de recarregamento, que está reduzindo o tempo necessário para que os veículos sejam abastecidos, dando maior produtividade e diminuindo os custos para o uso de eletricidade em veículos elétricos de grande porte.

A diretora de Estratégia e Inteligência da InvesteSP, Marília Garcez, mostrou que, no estado de São Paulo, as emissões do setor de transportes representam um percentual significativo. Por isso, as estratégias do estado estão voltadas ao setor e estão sendo trabalhadas rotas tecnológicas que podem levar à redução das emissões de forma mais rápida.



Agências reguladoras evoluíram, mas precisam continuar avançando, avalia ministro do TCU



No último painel da Bienal de Rodovias 2024, na quinta-feira (8), o ministro do TCU (Tribunal de Contas da União) Antonio Anastasia ressaltou a necessidade de as agências reguladoras seguirem melhorando seus processos.

“Evoluiu? Sim, mas está em estado de perfeição e aplausos gerais? Ainda não. Porém, eu sou otimista por natureza e acho que vamos chegar lá”, afirmou o ministro do TCU durante o painel “Agências Reguladoras do Amanhã”.

O ministro apresentou um histórico da evolução desse setor, lembrando que as agências foram criadas no contexto dos anos 1990, quando o estado perdeu capacidade de investimento e teve de delegar funções ao setor privado, mas que isso gerou “ciúmes” por parte de quem perdeu poder, no caso, os ministérios, o que gera reflexos até hoje.

Ele destacou a necessidade de garantia da segurança jurídica plena para que as agências reguladoras se mantenham fortalecidas. Em sua opinião, “quando a segurança jurídica for robusta e plena, a regulação também será”.

Flexibilidade com desafios

Um dos pontos levantados pela diretora-presidente da ANA (Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico), Verônica Sánchez, foram os desafios regulatórios do cenário brasileiro de aumento da demanda água com a possibilidade de

redução da disponibilidade hídrica nos próximos anos.

Segundo ela, há uma tendência de aumento de 40% da demanda por água até 2050, bem como de crescimento da população e da temperatura global, enquanto também se estima uma redução da disponibilidade hídrica na ordem de 32%. “No setor de água, a gente tem que ser rígido, no sentido de ter parâmetros claros e definidos para segurança e estabilidade, porém precisamos ser flexíveis com a possibilidade de lidar com situações extremas”, explicou Sánchez.

Reestruturação de agências

O secretário-executivo de Parcerias em Investimentos de São Paulo, André Isper, falou sobre o projeto de lei que reestrutura as agências reguladoras do estado, enviado à ALESP (Assembleia Legislativa de São Paulo) há duas semanas.

“A ideia é trazer para a Artesp [Agência de Transporte do Estado de São Paulo] e para a Arsesp [Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo] uma agência que funciona a partir de um conselho. Essas duas agências funcionam com diretorias setoriais, então basicamente há pastas dentro das agências e as competências são exercidas conforme a vontade de cada diretor”, explicou Isper. E completou: “Com diretorias colegiadas você mitiga riscos internos das agências e traz mais governança para todo o processo”.

Uso de inteligência artificial

Como um pilar de revolução tecnológica dentro da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), o diretor-geral da autarquia, Rafael Vitale, mencionou o uso de inteligência artificial visando “multiplicar os braços dos servidores da agência”.

“Nós estamos nos preparando para usar a inteligência artificial, com isso, passaremos de proativos a preditivos. Isso é extremamente importante a ser considerado para o futuro”, pontuou o diretor-geral.

De acordo com Vitale, esse é um dos três pilares da ANTT para melhorar a prestação de serviço ao usuário – além da revolução tecnológica, a regulatória e a comportamental.

Força da regulação

A força da regulação é o tema da próxima Bienal de Rodovias da Melhores Rodovias - ABCR, antecipou o diretor-presidente da associação, Marco Aurélio Barcelos, no encerramento da mesa, quando perguntou aos integrantes do painel: “O que é a regulação do futuro?”.

Para o ministro Anastasia, é “o que vai garantir plenamente a segurança jurídica”. Por sua vez, Vitale, da ANTT, falou em garantir que ações que afetem a agência estejam dentro de um escopo de previsibilidade e estabilidade regulatória e financeira.

Já Verônica indicou que existem três dimensões: a clareza de propósito, a transparência e a flexibilidade para lidar com eventos extremos, mudanças climáticas e “o que não se pode prever”. Por sua vez, Isper avaliou que a agência do futuro é aquela que vai “exercer poder normativo dentro das balizas da legislação”.

Autoridades discutem ações multidimensionais para atrair investimentos para as rodovias



O painel “Sustentabilidade da agenda de leilões: medidas para ampliar a atratividade das concessões” discutiu, na manhã de quinta-feira (8), diversas estratégias para garantir que a agenda de concessões se mantenha robusta e atraente para investidores.

Parte da programação da Bial de Rodovias 2024, a discussão foi mediada pela diretora jurídica da ABCR, Karina Fera, e contou com a participação do secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini; do superintendente de Concessão de Infraestrutura da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Marcelo Fonseca; e da secretária de Parcerias Estratégicas do Mato Grosso do Sul, Eliane Detoni.

O superintendente de Concessão de Infraestrutura da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Marcelo Fonseca, apre-

sentou as estratégias da agência, que tem buscado criar uma atratividade dos investimentos “multifacetada”. Para ele, não há uma única solução para tornar os projetos mais atraentes, mas sim, uma combinação de fatores que devem ser considerados.

Entre as ações mencionadas, destacam-se a importância de oferecer um produto de qualidade, um modelo regulatório bem planejado e a manutenção de uma frequência constante no lançamento de novos projetos, com uma agenda de leilões ativa e estruturada.

Fonseca citou três projetos que devem ser lançados até o final deste ano. O primeiro é o Lote CN 1, a chamada Rota Verde, que engloba 452,70 km das rodovias BR-060 e BR-452, no estado de Goiás. Os outros dois projetos referem-se aos lotes 3 e 6 das rodovias do Paraná,

também anunciados em participação do governador do Paraná, Ratinho Júnior, na quarta-feira (8).

Agenda de leilões

Na ocasião, a secretária de Parcerias Estratégicas do Mato Grosso do Sul, Eliane Detoni, anunciou a abertura de consulta pública, na quarta-feira (7), do projeto de concessão da chamada Rota da Celulose, que contempla 870 quilômetros entre as rodovias estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, e as federais BR-262 e BR-267. O projeto prevê R\$ 8,7 bilhões em investimentos. A publicação do edital de licitação deve ocorrer em setembro e o leilão está agendado para 12 de dezembro na B3, em São Paulo.

Já o secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini, falou sobre a concessão da Nova Raposo, que estima R\$ 7,3 bilhões de investimentos em 92 quilômetros de rodovias da região metropolitana de São Paulo. Sobre a agenda de concessões do estado, Benini disse que a secretaria estuda o lançamento da concessão de rodovia do lote Paranapanema, com extensão de 211 quilômetros e investimentos estimados em R\$ 2,5 bilhões.



Ministério de Portos e Aeroportos vai elaborar Política ESG no segundo semestre deste ano



O Ministério de Portos e Aeroportos deve começar a elaborar uma Política ESG no segundo semestre de 2024. A secretária-executiva da pasta, Mariana Pescatori, anunciou a iniciativa durante o primeiro dia da Bienal de Rodovias 2024, na quarta-feira (7). O projeto busca acordar, com o setor privado, metas sociais, de governança e ambientais predeterminadas. Como contrapartida, a pasta vai facilitar o acesso dessas empresas a linhas de fomento.

“Estamos usando nossas políticas de fomento para tornar o setor mais equânime, mais igualitário e mais sustentável em todos os seus aspectos”, explicou a secretária-executiva, que foi convidada para o painel “Sustentabilidade para além das rodovias, o que os outros setores têm a ensinar?”, mediado pelo diretor de Relações Institucionais da ABCR, Guilherme Bianco.

Mariana disse, ainda, que com a ampliação do uso do Fundo da Marinha Mercante, após a aprovação da BR do Mar, a pasta está definindo uma política de priorização de projetos que tenham como base, entre outros, o uso de navios verdes ou que sejam de empresas que contem

com ao menos 40% de mulheres no quadro de funcionários.

Além dessa ferramenta de fomento, a pasta pensa em criar novos selos verdes e outras premiações com a temática ESG (agenda voltada a iniciativas dos eixos Ambiental, Social e Governança, em português), a fim de construir uma diretriz que auxilie o setor privado a formular ações mais sustentáveis.

Compromissos sustentáveis

Por sua vez, a diretora de Sustentabilidade da Hidrovias do Brasil, Fabiana Gomes, ressaltou os compromissos firmados pela empresa a fim de gerar impactos positivos para o meio ambiente.

Segundo ela, foram implementadas medidas que buscam mitigar os efeitos das mudanças climáticas, reduzir o risco climático, evitar impactos ambientais - principalmente nas emissões atmosféricas e na gestão de resíduos -, fomentar a ética e a transparência, contratar uma cadeia de fornecedores verdes ou que busquem promover a sustentabilidade, e incentivar o desenvolvimento humano.

Melhoria da infraestrutura

A diretora executiva nacional do SEST/SENAT, Nicole Goulart, anunciou que no final deste mês será firmado acordo com o Pacto Global, uma iniciativa da ONU (Organização das Nações Unidas) para promover o atingimento, por parte das empresas de transportes, das metas estabelecidas pelos ODS (Objetivos do Desenvolvimento Sustentável).

Os projetos do SEST/SENAT para o setor de transportes se direcionam à capacitação feminina e à melhoria da infraestrutura rodoviária para acolher mulheres nos pontos de parada e descanso, por exemplo.

Tratamento de esgoto

“O setor de saneamento é um importante vetor da pauta ESG”, pontuou Christianne Dias, diretora-executiva na ABCON/SINDCON (Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto). Ela afirmou que, por meio do saneamento básico, é possível melhorar a saúde da população e preservar recursos hídricos.

Dias lembrou também que, em 2022, o setor privado de saneamento básico evitou que fossem despejados, no meio ambiente, 834 milhões de metros cúbicos de esgoto sanitário sem tratamento, o que equivale a 134,5 vezes o tamanho da Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro.



Comunicação qualificada é elemento essencial para licença social das concessões

“Ninguém se importa de pagar pedágio se sabe muito bem para onde o dinheiro dele vai”. A frase foi dita pela secretária de Comunicação do estado de São Paulo, Lais Vita, que participou do painel “Licença Social para a Infraestrutura: a importância da boa comunicação nas concessões”, realizado na quinta-feira (8), durante a Biental de Rodovias 2024.

Com experiência na comunicação dos governos federal e de São Paulo, Lais disse que é o setor que tem que saber explicar para a população os benefícios gerados pelas concessões, usando materiais que sejam adequados a cada público e qualificando os profissionais de comunicação para atender a diferentes demandas de informação, de jornalistas a parlamentares.

A secretária assinalou que é preciso sair do óbvio na hora de anunciar benefícios trazidos pelas concessões, a exemplo do uso de

palavras vagas como “ampliar capacidade”, e indicar o benefício direto que um investimento vai ter, como o fim de um engarrafamento de 30 anos num determinado local, por exemplo.

A gerente de Comunicação e Imagem da ABCR, Gabriela Vilaça, mediadora do painel, lembrou que o setor tem um enorme desafio de comunicação nos próximos anos porque vai dobrar de tamanho e atingir novos públicos, que antes não utilizavam rodovias concedidas.

Domitila Carbonari, gerente de Comunicação da EcoRodovias, afirmou que a falta de conhecimento da população sobre como as concessões funcionam faz com que não se levem em consideração aspectos positivos dos projetos, citando a prestação de serviços. A profissional afirmou que o desafio é usar uma linguagem acessível e mais simples.

Para o chefe da assessoria de Comunicação da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Beto Agra, a comunicação tem papel fundamental para a licença social das concessões. Ele destaca ser necessário trazer o tema ao debate dentro das empresas e dos órgãos do governo para que a interação com o público ocorra desde a fase de planejamento dos projetos. Para Agra, um usuário que participa do projeto desde o início tem mais chance de ser “um participante do que um reclamante”.

Adriana Fernandes, colunista do Jornal Folha de S. Paulo, destacou a dificuldade dos grandes veículos de realizar a cobertura especializada, atualmente, devido à falta de pessoal. “Quando falta braço, falta estudo e uma abordagem mais qualificada”, expôs a jornalista.

