



Na Mídia

30/07/2021 | [Valor Econômico](#)

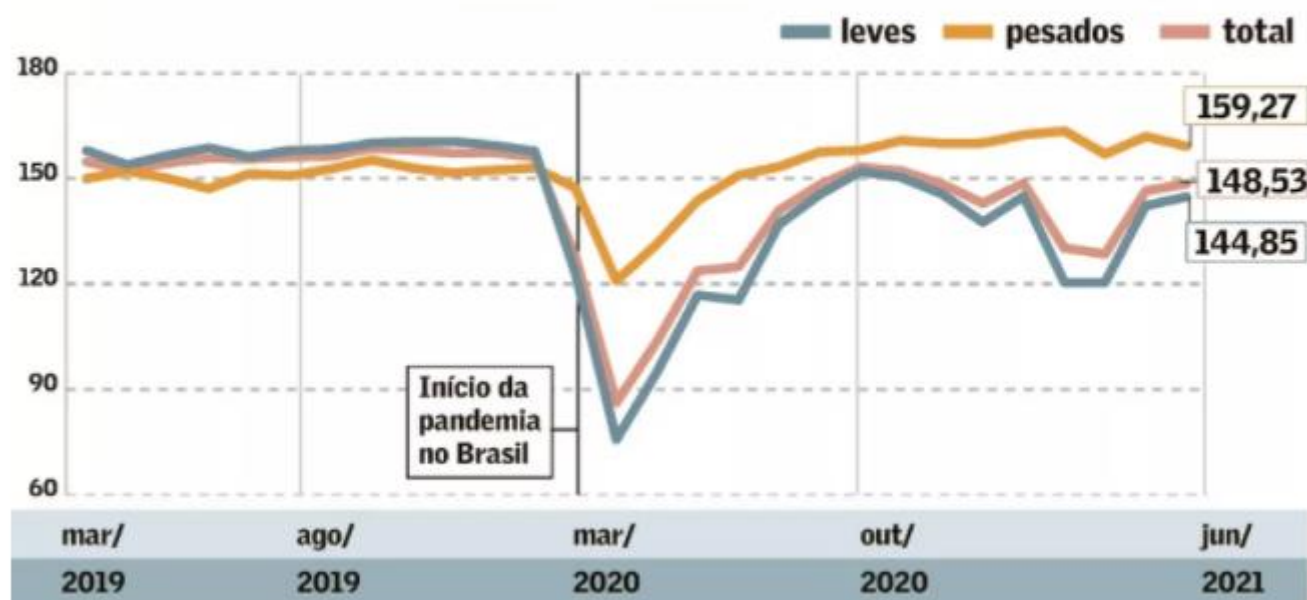
Reequilíbrio de rodovias avança, mas gera preocupação entre grupos

O entendimento de que as empresas têm direito a um ressarcimento já é consenso entre técnicos e acadêmicos

Taís Hirata

Retomada nas estradas

Fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas*



Fonte: ABCR. *Dados dessazonalizados do Índice ABCR

Após os duros impactos da pandemia, as concessões de rodovias vivem hoje uma retomada quase completa no tráfego de veículos. Porém, a discussão sobre como ressarcir as perdas das empresas durante a crise segue em debate, e tem gerado preocupação e alguns questionamentos.

No âmbito federal, as negociações são vistas com mais otimismo. Em maio, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou sua proposta de como calcular o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. A versão foi bem recebida entre as companhias, mas há algumas críticas, além de reclamações quanto à demora do processo.

Já em São Paulo, responsável por grande parte das rodovias pedagiadas do país, a situação é bem mais problemática. As conversas com a agência paulista nem sequer começaram, e já há expectativa de que o debate se arraste pelos próximos anos - à luz do que ocorreu com outras pendências regulatórias do Estado.

A principal discussão é como calcular o valor do reequilíbrio. O entendimento de que as empresas têm direito a um ressarcimento já é consenso entre técnicos e acadêmicos. A lógica é que a queda no fluxo das rodovias durante a pandemia é considerado um evento de “força maior”, que não poderia ser previsto ou mitigado. Portanto, pelos contratos, trata-se de um risco de responsabilidade do Estado, e não das concessionárias - que, por isso, têm direito a um “ressarcimento”.

Porém, há diferentes métodos para dimensionar esse valor e aplicar a compensação. É aí que entram as divergências. “Não há dúvidas que a pandemia deve gerar reequilíbrio. A questão é como quantificar. A análise tem que ser caso a caso e com a dimensão do impacto ao longo de todo o período”, afirma Floriano de Azevedo Marques Neto, professor da Universidade de São Paulo e sócio do Manesco Advogados.

A Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) ainda não apresentou uma proposta. Porém, analistas já preveem dificuldades nas negociações. Um complicador é o valor das tarifas de pedágio no Estado, que é bem mais alto do que nas estradas federais. Isso dificulta um ressarcimento por meio de reajuste tarifário, como planeja fazer a União, avalia Daniel Keller, sócio-diretor da Una Partners, que têm assessorado as companhias privadas.

“Tradicionalmente, o Estado costuma fazer os reequilíbrios por extensão contratual”, diz ele. Porém, esta opção também pode ser problemática em algumas concessões cujo vencimento está distante, pois poderia levar a uma extensão longa demais. Quando se joga o reequilíbrio para o futuro, o valor aumenta devido às correções aplicadas. “Pode-se criar uma sinuca de bico complicada.”

Procurada, a Artesp disse apenas que a questão está em estudo e ainda não há definição.

No âmbito federal, o reequilíbrio deverá ser feito via aumento dos pedágios, segundo a proposta da ANTT, colocada em consulta pública e ainda em aberto.

A percepção inicial da norma foi positiva, avalia Marco Aurélio Barcelos, presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). “Muitos elementos vieram de sugestões da entidade, mas há ajustes que podem ser feitos”, diz. A expectativa é que em agosto haja a definição.

A ideia da ANTT e da ABCR é fazer uma comparação contrafactual: ou seja, calcular a diferença entre o tráfego projetado (caso a pandemia não tivesse existido) e aquele efetivamente registrado. Esse “fluxo hipotético” foi traçado principalmente com base no histórico de cada concessão e nas perspectivas de evolução do Produto Interno Bruto (PIB).

Há, porém, algumas divergências. A ANTT decidiu incluir “bandas” de variação desse tráfego hipotético - uma espécie de “margem de erro”. As empresas, porém, temem que a ferramenta sirva apenas para reduzir os valores, já que, na maioria dos casos, seria considerada uma projeção futura menor, assim, diminuindo o valor final do reequilíbrio.

Outra crítica à proposta da ANTT é que a agência quer fazer uma análise temporal de março de 2020 até dezembro de 2021.

Para um advogado, que pediu anonimato, esse recorte também tende a reduzir o valor, devido à recente retomada do tráfego - que, em alguns casos, já ultrapassa as projeções do cálculo contrafactual. Uma janela temporal maior abarca tanto o pior momento da crise quanto o da retomada e, assim, poderia se considerar que houve uma “compensação”. Em sua avaliação, caso haja essa interpretação, a chance de embates judiciais aumentará.

“O receio é que a retomada seja interpretada como uma eliminação do prejuízo. Nossa avaliação é que ela não é fruto de um fluxo represado pela pandemia, e sim uma nova onda que decorre de outros aspectos, sem ligação com a covid”, afirma Barcelos.

Apesar das questões, de modo geral a atuação da ANTT tem sido bem vista. “A proposta traz segurança. Embora os pleitos de reequilíbrio já protocolados não tenham tido resposta, é essencial uma definição das normas”, avalia Lucas Sant'Anna, sócio do Machado Meyer. O advogado Bruno Aurélio, sócio do Demarest, também vê a posição da ANTT com bons olhos, mas cobra celeridade. “A demora na resolução dos problemas é muito ruim”, diz ele.

Procurada, a ANTT não se manifestou até o fechamento da edição.

