



GOVERNO DO
**Rio de
Janeiro**



PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE – PMI

**Estudos de Concessão
Lote Eixo Noroeste**

PRODUTO RT4.3

ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS

ANÁLISE DE RISCOS



PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE - PMI

**Estudos de Concessão
Lote Eixo Noroeste**

PRODUTO RT4.3 ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS- VOLUME 3

**ANÁLISE DE RISCOS
(REVISTO)**

Agosto de 2019

Ao

**Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas - PROPAR e
Secretaria de Estado da Casa Civil e Desenvolvimento Econômico**

Palácio Guanabara - R. Pinheiro Machado, s/nº - Laranjeiras, Rio de Janeiro - RJ, 22231-901

Ref.: Estudos técnicos destinados à implementação de concessão de rodovias estaduais do Rio de Janeiro – Lote Eixo Noroeste.

Prezados Senhores,

A Dynatest Engenharia Ltda vem por meio do presente, entregar formalmente ao Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas e a Secretaria de Estado da Casa Civil e Desenvolvimento Econômico, o produto **RT4.3 – Aspectos Contratuais e Jurídicos – Volume 3, Análise de Riscos**, conforme requisitos constantes do Edital de Chamamento Público nº 01/2018 e Anexos.

Ficamos à disposição para quaisquer dúvidas e/ou esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Leonardo Appel Preussler

SUMÁRIO

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO.....	6
1.1 ESCOPO DO TRABALHO.....	7
1.2 EQUIPE TÉCNICA	10
1.3 FONTES DE INFORMAÇÃO.....	11
1.4 MAPA DE SITUAÇÃO.....	12
2. ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS.....	13
2.1 INTRODUÇÃO AOS VOLUMES	14
3. ANÁLISE DE RISCOS	16

1. APRESENTAÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

1.1 Escopo do Trabalho

A Dynatest Engenharia encaminha o presente Relatório Técnico, denominado “RT4.3 – Aspectos Contratuais e Jurídicos – Volume 2, Análise de Riscos”, integrante dos estudos técnicos, conforme estabelecido no Edital de Chamamento Público nº 01/2018, referente aos Estudos Técnicos destinados à Implementação de Concessão de Rodovias Estaduais do Rio de Janeiro, Lote Eixo Noroeste. O referido Lote contempla uma extensão de 195,55 km e abrange trechos das rodovias estaduais RJ-122, RJ-158, RJ-160 e RJ-186.

- ✓ RJ-122, início no entroncamento com a rodovia BR-116 (Rio Teresópolis), e fim no entroncamento com a rodovia BR-116, extensão de 35,2 km;
- ✓ RJ-158, início no entroncamento com a rodovia BR-393 e fim no entroncamento com a rodovia RJ-160, extensão de 7 km;
- ✓ RJ-160, início no entroncamento com a RJ-158 e fim no entroncamento com a rodovia RJ-116, extensão de 51,6 km;
- ✓ RJ-186, início na divisa com MG e fim na divisa com ES, extensão de 101,75 km.

O trecho rodoviário em questão atravessa os municípios:

- ✓ RJ-122
 - Guapimirim;
 - Cachoeiras de Macacu.
- ✓ RJ-158
 - Carmo.
- ✓ RJ-160
 - Carmo;
 - Cantagalo;
 - Cordeiro.
- ✓ RJ-186
 - Bom Jesus de Itabapoana;
 - Itaperuna;
 - São João de Ubá;
 - Santo Antônio de Pádua.

A seguir, as figuras ilustram o início e o fim da rodovia (Figura 1 a Figura 4).



Figura 1 – Início e fim do trecho: RJ-122.

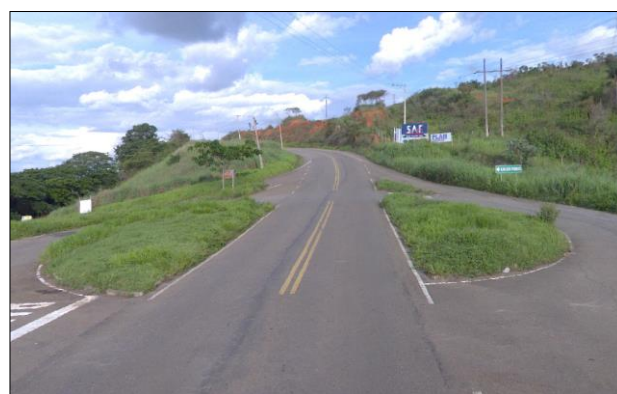


Figura 2 – Início e fim do trecho: RJ-158.

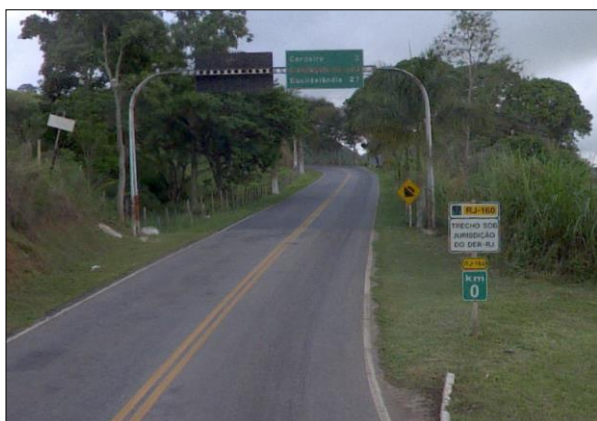


Figura 3 – Início e fim do trecho: RJ-160.



Figura 4 – Início e fim do trecho: RJ-186

As coordenadas de início e fim de trecho estão apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 - Coordenadas geográficas de início e fim de trecho. Datum horizontal WGS 84.

Rodovia	Início		Fim	
	Latitude (°)	Longitude (°)	Latitude (°)	Longitude (°)
RJ-122	-22,546964	-42,987035	-22,516029	-42,696308
RJ-158	-21,876863	-42,66722	-21,856722	-42,608718
RJ-160	-22,047454	-42,355265	-21,856722	-42,608718
RJ-186	-21,658263	-42,343056	-21,135641	-41,662541

1.2 Equipe Técnica

A equipe técnica chave está apresentada na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 - Equipe chave.

Coordenação Geral	
Leonardo Appel Preussler	Coordenação e Responsável Técnico pelo Estudo de Concessão
Paloma Gentil Fialho Barbosa	Co-Coordenador e Co-Responsável Técnico pelo Estudo de Concessão
Estudos de Engenharia	
Paloma Gentil Fialho Barbosa	Coordenadora e Responsável Técnica pelos estudos de CAPEX, incluindo fase de trabalhos iniciais, recuperação, simulações com HDM-4 e ampliações de capacidade
Aline Hayashi Suzuki	Coordenadora e Responsável Técnica pelos estudos ambientais e Responsável Técnica dos estudos de OPEX
Vitor Antonio Canato	Coordenador e Responsável Técnico pelos estudos de tráfego e simulação de redes de tráfego de aproximadamente 500 km no Visum
David Ferreira Luzrnik	Responsável pelos estudos de melhorias e ampliação de capacidade
Lucas Fonseca Oliveira	Responsável pelo orçamento
Luciana Moreira Barbosa	Co-Responsável Técnica pelos estudos de OPEX
Gabriele da Silva Ramalho	Co-Responsável Técnica pelos estudos de CAPEX
Fernando Santos	Responsável pelos Levantamentos de Campo com FWD, <i>Pavement Scanner</i> (IGG+LVC+LVD+IRI), Drone
Análises Financeiras	
Ruy Moraes	Coordenador e Responsável pelos trabalhos de análise e viabilidade econômico financeira
Rui Alves Margarido	Coordenador e Co-Responsável pelos trabalhos de análise e viabilidade econômica financeira
Aspectos Jurídicos	
Alexandre Frayze David	Aspectos jurídicos e contratuais

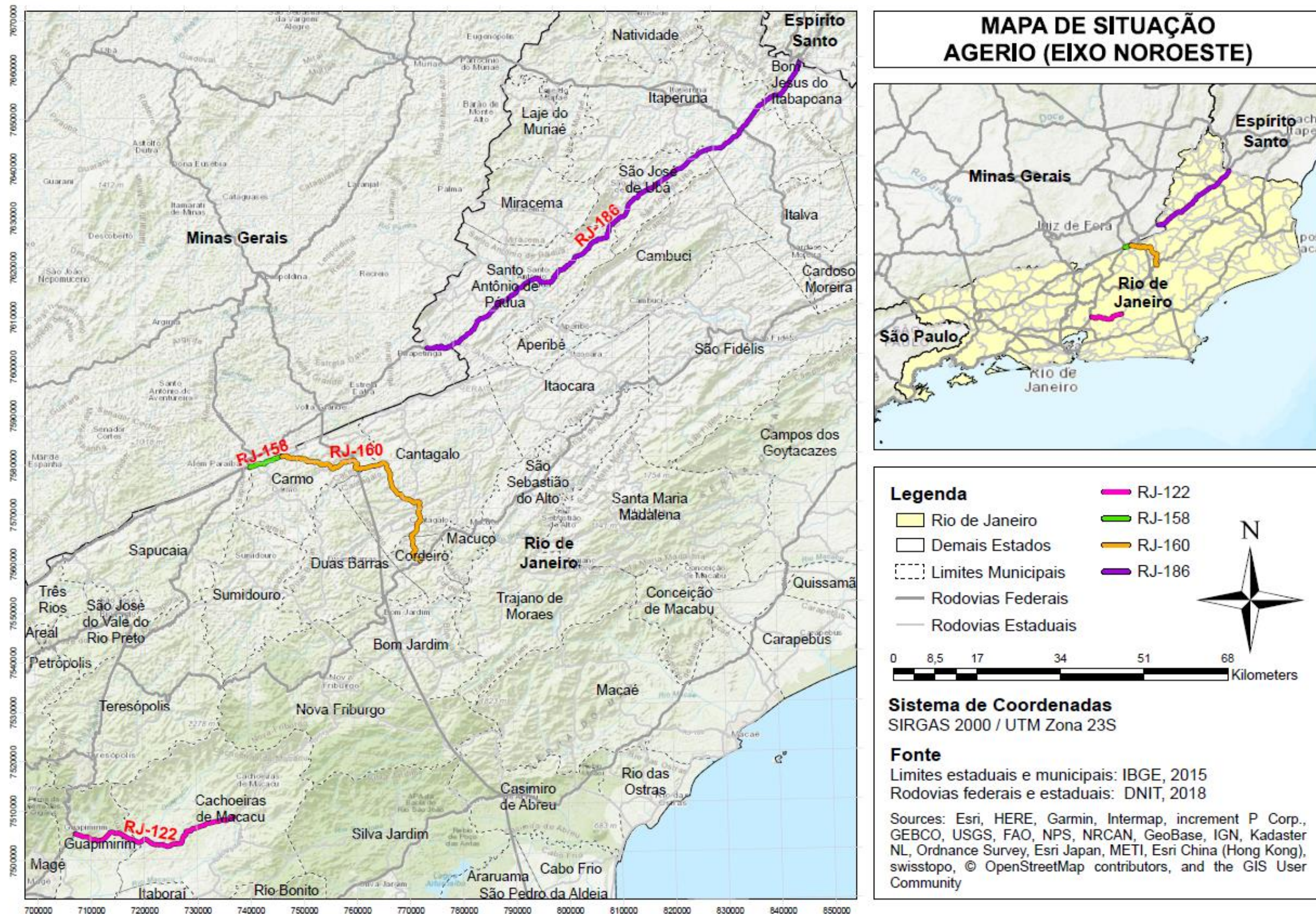
1.3 Fontes de Informação

As informações utilizadas para desenvolvimento deste estudo incluíram obtenção de dados através de:

- ✓ Pesquisa e levantamento de informações em fontes secundárias que caracterizam as condições ambientais e sociais da área de influência do projeto;
- ✓ Normas legais que têm incidência sobre os aspectos ambientais e sociais do trecho da rodovia em estudo;
- ✓ Cadastro físico do sistema e levantamentos primários desenvolvidos pela Dynatest Engenharia Ltda como parte dos estudos iniciais em outubro e novembro de 2018;
- ✓ Orientações desta Ilustre Comissão.

1.4 Mapa de Situação

O mapa de situação do trecho do lote Eixo Noroeste está apresentado no Mapa 1 apresentado na sequência.



Mapa 1 - Mapa de situação – Lote Eixo Noroeste.

2. ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS

2. ASPECTOS CONTRATUAIS E JURÍDICOS

O Edital de Chamamento aponta a necessidade de os trabalhos apresentarem um Relatório Técnico de natureza jurídica, denominado Relatório Técnico – Aspectos Contratuais e Jurídicos.

Sua apresentação deve se dar em 4 (quatro) distintos volumes, identificados como “Modalidade de Implementação dos Serviços”, “Indicadores de Desempenho”, “Análise de Riscos” e “Aspectos Institucionais / Documentos Jurídicos / Assessoramento do Processo licitatório.”

Estes volumes são aqui apresentados, cada qual devidamente identificado para facilitar sua consulta.

2.1 Introdução aos Volumes

O marco regulatório atual relativo às concessões de serviços e bens públicos tem seu nascedouro na Lei Federal n. 8.987/95, que disciplinou o regime de concessão e permissão na prestação dos serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal.

Por ela, criou-se a figura da hoje chamada “Concessão Tradicional”, que são aquelas Contratos de Concessão firmados pela Administração Pública onde um bem ou serviço é transferido, temporariamente, para a exploração da iniciativa privada, que passará a explorar tal serviço ou bem pela cobrança de uma tarifa (ou preço público) de seu usuário final.

O legislador caracterizou estas concessões como *a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado* quando o contrato tratasse exclusivamente de serviços.

Já nos casos em que há a indicação de execução de obras, afirma a lei que a *“concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado”*.

Nestes ajustes, a remuneração do parceiro privado sempre era obtida pela cobrança de uma tarifa diretamente do usuário final, inexistindo necessidade do Poder Público realizar qualquer aporte financeiro para a viabilidade do objeto contratual.

Reiteradas vezes aperfeiçoada, e sempre tendo como construção complementar o marco regulatório de licitações públicas – a Lei Federal n. 8.666/93 – encontrou seu limite quando houve a necessidade de o Estado Brasileiro constituir um novo modelo de concessões. Um onde parte do ajuste (ou sua integralidade) era suportada diretamente pelo Poder Público.

Esta construção financeira dá-se para viabilizar a concessão de serviços ou ativos cuja estruturação financeira demonstre-se insuficiente (ou inconveniente) de ser suportada integralmente por tarifas.

Daí surge a Lei Federal n. 11.079/04, que instituiu as “(...) *normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública*”.

Esta nova legislação trouxe dois novos modelos de contratos de concessão, assim descritos em seu artigo 2º:

- Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.
- Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.

Desta feita, pode-se resumir de forma simplificada os possíveis Contratos de Concessão da seguinte forma:

- ✓ Tradicional, onde o Concessionário é remunerado pela cobrança de uma tarifa ou preço público direto do usuário final;
- ✓ Patrocinada, onde o Concessionário é remunerado parcialmente pela cobrança de uma tarifa ou preço público direto do usuário final, e o restante da remuneração é suportada pelo Poder Concedente e, finalmente;
- ✓ Administrativa, onde o Concessionário é remunerado integralmente pelo Poder Público.

Evidentemente, todo ajuste suporta, em tese, qualquer solução. Contudo, os estudos financeiros e podem revelar aquela que é mais conveniente sob o ponto de vista do custo x benefício.

E, diante dos estudos realizados e apresentados no caderno Econômico Financeiro, podemos aqui tecer alguns comentários sobre cada modalidade potencial de solução para o desejo do Estado do Rio de Janeiro de aprimorar as condições de seu sistema rodoviário.

Vamos a eles.

3. ANÁLISE DE RISCOS

3. ANÁLISE DE RISCOS

É importante reportar aos parâmetros e fatores de risco já consolidados no mercado para o modelo de concessões rodoviárias. A minuta de Edital e do Contrato proposto identificaram os diversos riscos inerentes ao modelo proposto, indicando à entidade responsável a quem deverá ser atribuído o respectivo ônus.

Vale indicar que, tanto quanto possível, optou-se por delegar ao parceiro privado os riscos decorrentes do negócio a partir da celebração do Contrato, ao passo que os riscos decorrentes de fatos pré-existentes são usualmente alocados para o Poder Público, como temos:

O Contrato proposto expõe em sua cláusula 19:

19.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 19.2, a **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **Concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

19.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**;

19.1.2 recusa de usuários em pagar a **Tarifa de Pedágio**;

19.1.3 queda de receita tarifária em virtude da evasão de pedágio;

19.1.4 obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à **Concessão**, excetuadas as licenças a cargo do **Poder Concedente**;

19.1.5 renovação e manutenção de licenças, permissões e autorizações relativas à **Concessão**;

19.1.6 custos com o atendimento das condicionantes das licenças e autorizações a cargo da **Concessionária**;

19.1.7 valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações;

19.1.8 valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desocupações a que se refere a subcláusula 8.3;

19.1.9 custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da **Concessão**, exceto nos casos previstos na subcláusula 19.2;

19.1.10 custos para execução dos serviços previstos no **PER**;

19.1.11 custos referentes à inclusão de eventuais retornos em nível e referentes à adequação às normas e regularização dos retornos em nível existentes;

19.1.12 atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no **PER** ou de outros prazos estabelecidos entre as **Partes** ao longo da vigência do **Contrato**, exceto nos casos previstos na subcláusula 19.2;

19.1.13 tecnologia empregada nas obras e serviços da **Concessão**;

19.1.14 adequação às atualizações das normas e referências técnicas, incluindo os custos decorrentes;

19.1.15 perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos **Bens da Concessão**, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da **AGETRANSP**;

19.1.16 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato** por:

(i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados da **Data da Assunção**, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência; e

(ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados da **Data da Assunção**, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitarem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

19.1.17 aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros e variação cambial;

19.1.18 variação das taxas de câmbio;

19.1.19 modificações na legislação de imposto sobre a renda;

19.1.20 caso fortuito ou força maior, desde que o fator gerador seja segurável no Brasil à época de sua ocorrência por, no mínimo, duas seguradoras;

19.1.21 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao **Sistema Rodoviário**, existente na faixa de domínio ou gerado pelas atividades relativas à **Concessão**;

19.1.22 riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da **Concessionária**;

19.1.23 possibilidade da inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de outros valores previstos no **Contrato** para o mesmo período;

19.1.24 responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do **Sistema Rodoviário**, bem como das obras e atividades realizadas pela **Concessionária**;

19.1.25 prejuízos causados a terceiros, pela **Concessionária** ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela **Concessão**;

19.1.26 vícios ocultos dos **Bens da Concessão** por ela adquiridos após a **Data da Assunção**, arrendados ou locados para operações e manutenção do **Sistema Rodoviário** ao longo do **Prazo da Concessão**;

19.1.27 defeitos em obras realizadas pelo **Poder Concedente**, conforme previsto neste Contrato, após o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**;

19.1.28 custos advindos da conclusão e das adequações necessárias para o atendimento dos **Parâmetros de Desempenho** previstos no **PER** das obras executadas pelo **Poder Concedente** antes da **Data da Assunção**, nos termos deste Contrato;

19.1.29 custos advindos da realização de obras e serviços emergenciais, conforme descrito no **PER**;

19.1.30 custos de manutenção e de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes e novos, conforme previsto no **PER**;

19.1.31 custos decorrentes de eventuais **Obras de Manutenção do Nível do Serviço**, cujo risco seja alocado à **Concessionária** nos termos do **Anexo 9**; e

19.1.32 custos adicionais decorrentes da fiscalização do tráfego de veículos com eixos suspensos, de que trata a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015.

Os riscos alocados ao Poder Concedente são descritos na cláusula 19.2. seguinte aqui reproduzida.

19.2 O Poder Concedente é responsável pelos seguintes riscos relacionados à **Concessão**:

19.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato**, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 19.1.16, hipótese na qual a responsabilidade do **Poder Concedente** se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;

19.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a **Concessionária** de cobrar a **Tarifa de Pedágio** ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no **Contrato**, exceto nos casos em que a **Concessionária** houver dado causa a tal decisão;

19.2.3 descumprimento, pelo **Poder Concedente**, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao **Poder Concedente** previstos neste **Contrato** e/ou na legislação vigente;

19.2.4 caso fortuito ou força maior, desde que o fato gerador não seja segurável no Brasil, no momento da contratação/renovação da apólice por, no mínimo, duas seguradoras;

19.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da **Concessão**, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

19.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de **Tarifa de Pedágio**, que não existissem e que não estivessem previstos, na data da publicação do **Edital**, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

19.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do **Sistema Rodoviário**, gerado antes da **Concessão**;

19.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao **Poder Concedente**, inclusive quanto:

(i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a **Concessionária** e o **Poder Concedente**; e

(ii) à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do **Poder Concedente**, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

19.2.9 atrasos nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças e autorizações ambientais a cargo da **Concessionária** nos casos em que os prazos de análise dos órgãos ambientais e demais órgãos envolvidos no processo de licenciamento ambiental ultrapassem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à **Concessionária**;

19.2.9.1 presume-se como fato imputável à **Concessionária** qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelos órgãos ambientais, ou em qualidade inferior à mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;

19.2.10 custos relacionados ao atendimento das condicionantes advindas dos estudos arqueológicos, indígenas e das comunidades quilombolas necessários à obtenção das licenças de instalação e de operação a cargo do Poder Concedente e da **Concessionária**;

19.2.11 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo do **Poder Concedente**, exceto se decorrente de fato imputável à **Concessionária**;

19.2.12 vícios ocultos do **Sistema Rodoviário** e dos **Bens da Concessão**, vinculados à manutenção e operação, transferidos à **Concessionária** na **Data da Assunção**;

19.2.13 alteração unilateral no **PER** e no **Contrato**, por iniciativa do **Poder Concedente**, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

19.2.14 defeitos em obras realizadas pelo **Poder Concedente**, conforme previsto na subcláusula 9.6 até o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**;

19.2.15 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 8.2.2;

19.2.16 custos com a obtenção das licenças e autorizações ambientais nos valores que excederem o montante indicado no Edital e no Contrato;

19.2.17 custos decorrentes da remoção e/ou recolocação de **Interferências** existentes no **Sistema Rodoviário**, necessárias à execução das obras e serviços previstos no **Contrato**, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infraestrutura, conforme subcláusula 9.1.7;

19.2.18 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no **Contrato**;

19.2.19 atrasos nas obras decorrentes de condicionantes resultantes dos estudos arqueológicos, indígenas ou de comunidades quilombolas.

19.2.20 custos necessários para implantação de sistema de arrecadação de pedágio na modalidade **Free Flow**, ou outro que venha a existir, quando a implantação de tal sistema for exigida pelo **Poder Concedente** à **Concessionária**;

19.2.21 obtenção da **DUP** mediante solicitação justificada da **Concessionária**.