

Crise do clima faz governo repartir prejuízo eventual em concessão de rodovias



CCO (Centro de Controle Operacional) da CCR AutoBAn, onde atua o núcleo de resiliência climática da companhia Bruno Santos/Folhapress

Governo reparte riscos em contratos de rodovia em meio a desastres climáticos

ANTT, Ministério dos Transportes e SP adaptam concessões; leiloadas em agosto, Rodovia da Morte já prevê compartilhamento de custo por eventos extraordinários

Paulo Ricardo Martins

SÃO PAULO As enchentes que devastaram o Rio Grande do Sul em abril e maio pegaram a CCR de surpresa. A catástrofe no Sul e as fortes chuvas que assolaram a Rio-Santos (BR-101) em 2022 causaram um prejuízo de R\$ 500 milhões à companhia, dinheiro que vem sendo alocado em obras de reparo dos ativos. A empresa, aliás, discute com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) um reajuste contratual da ViaSul, concessionária do grupo responsável por rodovias gaúchas.

Mais intensas ante o colapso climático presenciado ao redor do mundo, enchentes, queimadas e outros eventos extremos da natureza ameaçam a sustentabilidade financeira do setor de infraestrutura. A nova realidade levou a ANTT e o governo federal a adicionar e revisar regras dos contratos de estradas no país.

Segundo Felipe Queiroz, diretor da ANTT, a legislação brasileira e a estruturação dos contratos, incluindo os estudos de viabilidade das concessões, já abrangiam a questão ambiental. Ele diz, porém, que a partir de 2024 a agência deu início a uma nova matriz de risco, com compartilhamento de prejuízos com o governo.

A matriz abrange, por exemplo, o risco extraordinário. O termo se refere a riscos que se materializam de forma muito maior do que o previsto anteriormente pela companhia — como grandes enchentes, explica.

Por exemplo, o contrato da BR-381, conhecida como Rodovia da Morte, em Minas Gerais, arrematada pela gestora 4UM em agosto, prevê o compartilhamento entre a concessionária e o governo dos efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente os trechos de insumos e a recei-

ta tarifária da concessão.

"A questão relacionada à talude e chuva está prevista lá [nos contratos], mas pode chover de uma forma imprevisível, muito acima da média. Esse é um risco extraordinário", exemplifica Queiroz à Folha.

Ele afirma que os contratos consideram também riscos residuais, aqueles que nem estavam previstos, como uma pandemia. Queiroz diz ainda que possíveis reequilíbrios financeiros podem gerar impacto na tarifa, como forma de garantir a sustentabilidade dos projetos. Outras opções, mais complexas, são a extensão do prazo de concessão e diminuição das obrigações elencadas no contrato.

"Em geral, é mais confortável trabalhar na tarifa, por uma série de razões. Você não prorroga prazos [do contrato], por exemplo. Isso é um limitante quando o impacto é muito grande, com um incremento muito alto de tarifa. Mas isso não é observado com frequência. No geral, [o ajuste] é na tarifa mesmo."

Outra medida tenta incentivar obras que tornem os ativos mais preparados a impactos de eventos climáticos extremos. Trata-se da portaria 622, publicada em julho e assinada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho. O texto prevê que os novos projetos rodoviários destinem, no mínimo, 1% da receita bruta da concessão para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente, com o objetivo de reduzir os impactos das mudanças climáticas.

As concessões deverão prever ações voltadas à mitigação das emissões de gases de efeito estufa, ao incentivo ao uso de fontes de energia renováveis e à conservação da fauna e da flora, entre outras medidas.

Ainda segundo Queiroz, a ANTT também avalia a moder-

Estudo apontará estradas que podem ter risco

Entidade que representa companhias como CCR, EPR e Eco-Rodovias, a ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias) prevê lançar em breve um estudo que vai apontar quais rodovias registram variações climáticas que podem apresentar riscos à concessão.

O material também vai indicar possíveis intervenções de engenharia para ampliar a resiliência desses ativos, segundo Marco Aurélio Barcelos, presidente da ABCR.

nização de contratos antigos, que não previam riscos agora considerados na concessão — a análise será feita caso a caso.

A CCR já conta com um núcleo de resiliência climática, que desenvolve ações voltadas para o tema. A empresa possui uma parceria com o ClimaTempo, que produz relatórios periódicos sobre a situação climática das rodovias da concessionária.

Segundo Juliana Silva, diretora de sustentabilidade da CCR, a companhia vem traçando uma estratégia com mapeamento e precificação dos riscos climáticos dos ativos.

Silva diz que há um movimento de adaptação tanto do governo federal como do Governo de São Paulo. Ela cita, por exemplo, a Rota Sorocabana, conjunto de estradas estaduais leiloadas neste ano pela gestão Tarcísio. O projeto foi arrematado pela CCR, por um lance de R\$ 1,601 bilhão.

O contrato da concessão prevê a possibilidade de reequilíbrio financeiro para investimentos realizados pela concessionária — e não previstos no contrato — para a restauração do tráfego e garantia da segurança do usuário em razão de impactos de eventos climáticos extremos. "É um movimento que veio para ficar e que só tem acelerado em razão dos ocorridos."

Marco Aurélio Barcelos, presidente da ABCR (Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias), diz que hoje a engenharia prevista nos contratos está mais adaptada ao contexto atual.

"Por exemplo, dada a avaliação do regime pluviométrico recente de algumas regiões, é exigido agora que os bueiros tenham uma vazão maior ou que se pense em outras soluções para além de bueiros. Eventualmente vai ter que colocar uma ponte para dar conta disso", explica Barcelos.

R\$ 500 milhões

foi a perda da CCR decorrente das chuvas no Rio Grande do Sul (o grupo controla a ViaSul, concessionária responsável por rodovias gaúchas) e na Rio-Santos (BR-101) em 2022

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Mercado Caderno: A Pagina: 13