



RELATÓRIO DE VIAGEM

DADOS DO EVENTO

DATA DE INÍCIO	DATA DE TÉRMINO	NOME DO EVENTO	CIDADE/PAÍS
9 de maio de 2024	10 de maio de 2024	Visita técnica à sede do Banco Mundial	Washington /EUA

RESUMO DO EVENTO

ENTIDADE ORGANIZADORA	PROCESSO	PARTICIPANTES
Ministério dos Transportes - SE/SNTR	TC 007.517/2024-6	Laura Ávila Berlinck

JUSTIFICATIVA (RESUMO)

O objetivo da visita foi “elucidar aos membros da comitiva sobre a necessidade da utilização da Lei de PPPs (Lei 11.079/2004) para o desenvolvimento de novas infraestruturas ou para a melhoria da condição e dos serviços providos dos ativos existentes”.

O Ministério dos Transportes está estudando modelos de contratação de serviços de manutenção de rodovias geridas pelo DNIT utilizando PPP ou Contratos de Recuperação e Manutenção rodoviária de 10 anos.

A missão contou com apresentação da realidade brasileira no setor de transportes; panorama dos programas e projetos do Banco Mundial; comparação entre os modelos de contratação (concessão comum x PPP); apresentação de possíveis estruturas para o CREMA PPP; possíveis estruturas de garantias; implicações fiscais das PPP.

Parcela significativa do orçamento do DNIT é gasto em contratos de manutenção rodoviária e, diante do desafio de manter a malha rodoviária brasileira não concessionada em condições adequadas, o Ministério dos Transportes vem estudando alternativas para a gestão das rodovias, mediante celebração de contratos mais longos e medição por indicadores de qualidade. A estruturação desta solução está sendo feita em parceria com o Banco Mundial.

Tanto a fiscalização de parcerias privadas quanto de contratação pública de contratos de manutenção rodoviária ficam a cargo da AudRodoviaAviação.

Foco da discussão da Visita Técnica:

- Sustentabilidade financeira das parcerias nas áreas rodoviária e ferroviária
- No Brasil, as rodovias mais rentáveis já foram concedidas, por isso há preocupação do Ministério dos Transportes em formar PPPs para manter os ativos que não comportam uma concessão
- O Banco Mundial defende duas possibilidades para manter os ativos rodoviários menos rentáveis: CREMA de longa duração (tipo de contrato já feito pelo DNIT que passaria de um contrato de 2-5 anos para 10 anos) ou PPP
- Dificuldade de PPP é conseguir a garantia do aporte público. Por isso foram apresentadas as garantias necessárias à estruturação financeira (com a possibilidade de o Banco Mundial oferecer essa garantia)
- Para mudar o atual modelo de manutenção (feita pelo DNIT no âmbito do CREMA de 2-5 anos) para PPP discute-se na Visita Técnica o que precisaria ser alterado em termos institucionais pelo DNIT e pela ANTT
- Também faz parte da discussão interinstitucional, durante Visita Técnica, os parâmetros para matriz de risco, mecanismos de financiamento de longo prazo e implicações fiscais das PPPs
- Na Visita Técnica foram compartilhados:
 - i) Experiências de PPPs no Uruguai
 - ii) Outras experiências internacionais de PPPs (Índia, Colômbia e Panamá)
 - iii) Discussão sobre possíveis estruturas de garantias para PPPs no Brasil
 - iv) Panorama dos Programas e projetos do Banco Mundial:
 - Apresentação da estruturação FICO-FIOL e instrumentos do grupo Banco Mundial para apoiar a implementação
 - Rodovias no Brasil
 - Discussão sobre possível apoio do Grupo Banco Mundial para FICO-FIOL

ENCAMINHAMENTOS POSSÍVEIS, NO ÂMBITO DO TCU, DECORRENTES DESTA AÇÃO

É relevante efetuar o aprofundamento das práticas internacionais de PPPs em ativos rodoviários.

Também se mostra oportuno efetuar uma fiscalização sobre os ativos rodoviários brasileiros (programa de manutenção de rodovias) para entender os gargalos desta política de forma a contribuir com as discussões sobre o melhor modelo de gestão da malha rodoviária.