PARECER Nº 45/2024 - CIUT **OS Nº 124**

Protocolo nº 185/2024 – Processo nº 89/2024
Data: 07/02/2024

Projeto de Lei nº 42/2024 que "Dispõe sobre a participação de empresas públicas estaduais no capital de empresas privadas e dá outras providências".

Autor: Deputado VALDIR BARRANCO

Relator: Deputado Estadual Nininho

I – RELATÓRIO

A proposição em legenda, após ter sido registrada e autuada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 07/02/2024, foi alocada em pauta em 07/02/2024. Tendo sido cumprida a pauta, foi encaminhada à Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte no dia 11/03/2024, para emitir parecer no tocante ao mérito.

Foi apresentado o Substitutivo Integral nº 01 pelo mesmo autor do projeto inicial, Deputado Valdir Barranco. Destarte, esta relatoria passa a relatar o substitutivo aludido.

O Substitutivo Integral ao Projeto de Lei nº 42/2024 institui regras para a concessão de rodovias no estado de Mato Grosso. Segundo o substitutivo, a concessão de rodovias pelo governo estadual dependerá de autorização antecedente da Assembleia Legislativa, sob pena de invalidação da parceria.

Ademais, fica proibida a privatização da rodovia BR-163 nos próximos 15 anos. O governo estadual fica proibido ainda de conceder rodovias federais, a menos que elas sejam estadualizadas primeiro. Caso aprovada, a lei proposta entra em vigor na data de sua publicação.

Segundo justificativa do Deputado Valdir Barranco, o Governo de Mato Grosso assumiu oficialmente a concessão do trecho estadual da BR-163, entre os municípios de Diamantino e Sinop, além da Rodovia dos Imigrantes em Cuiabá e

Várzea Grande. Entretanto, mesmo após a privatização da Rota do Oeste, a empresa não havia investido 25% do valor pretendido em edital para melhorias na rodovia, descumprindo as normas da licitação.

O Deputado argumenta que a duplicação e demais melhorias na BR-163 são indispensáveis, pois essa é uma das rodovias mais importantes do país, servindo como corredor de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso. O Parlamentar assevera que o modelo de concessão atual permite que as obras sejam realizadas de forma imediata, sem a necessidade de relicitação, que demoraria cerca de cinco anos. Entretanto, isso ocorre com recursos dos cofres do Estado, que assume ainda os riscos do negócio, o que escapa aos atributos da atividade pública.

Barranco realça que o governo estadual investirá cerca de R$ 1,6 bilhão em dois anos na recuperação da rodovia e que recentemente houve a concessão de empréstimos de R$ 7,5 bilhões do BNDES para a conclusão da obra, além da integralização de R$ 1,6 bilhão de recursos públicos no capital social de uma empresa privada.

O Deputado questiona o risco de se contrair empréstimos públicos para a conclusão da obra, colocando o governo do Estado no risco do negócio, o que não é compatível com as características das obrigações estatais. Por fim, o deputado conclui que "A BR-163/MT É NOSSA!" e justifica o substitutivo integral ao Projeto de Lei com base nos argumentos apresentados.

Em seguida, a proposição em apreciação foi conduzida para esta Comissão de Infraestrutura Urbana e Transporte, com a finalidade de realizar uma avaliação sobre sua importância para o bem-estar coletivo, considerando também sua pertinência e significância para a sociedade.

É o relatório.

II – DA ANÁLISE

A esta Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte acorre pronunciar no que pertence ao mérito de todas as proposições apresentadas à deliberação da Casa em matérias antevistas no artigo 369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

NÚCLEO AMBIENTAL E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NADE ALMT

No tocante às medidas e diligências para o andamento e enfoque da matéria, o Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso antevê dois casos: Em primeiro lugar, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, se confirmada o projeto será prejudicado. Não foi localizada lei vigente específica sobre o tema no Estado de Mato de Grosso.

Em segundo lugar, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a propositura deverá ser apensada. Em observância ao disposto no artigo 198, inciso I, do Regimento Interno, após pesquisa realizada no sistema eletrônico de controle de proposições, não foram localizados projetos em trâmite que tratam de matéria análoga ou conexa ao presente projeto.

O Projeto de Lei em questão apresenta contrariedades ao interesse público. O artigo 1º do Substitutivo Integral é idêntico ao artigo 1º do projeto inicial. Este dispositivo gera insegurança jurídica. A exigência de autorização legislativa prévia para todas as concessões de rodovias, independentemente de sua natureza (estaduais ou federais), gera insegurança jurídica ao poder público e aos investidores privados.

A medida cria um obstáculo desnecessário ao desenvolvimento da infraestrutura do Estado, além de dificultar a previsibilidade do ambiente jurídico para a realização de investimentos.

Haverá impacto Negativo na competitividade, na medida em que a burocracia adicional imposta pelo projeto pode comprometer a competitividade do Estado na captação de investimentos em infraestrutura, desestimulando a participação de empresas privadas na modernização e ampliação da malha viária.[1]

O Artigo 2º do Substitutivo Integral, não presente na proposição inicial, veda a privatização da rodovia BR-163 os próximos 15 (quinze) anos. O consórcio Via Brasil, vencedor do leilão de concessão da BR-163/230 em 2024, prometeu que em um ano as condições de tráfego na rodovia já estariam modificadas para transportar a safra de forma tranquila, evidenciando os benefícios da concessão para o escoamento da produção agrícola.[2]

[1] https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/05/22/ccj-aprova-permanencia-de-construcoes-as-margens-de-estradas-e-ferrovias
https://www.camara.leg.br/noticias/860603-projeto-permite-exploracao-de-rodovias-federais-no-regime-de-autorizacao/
https://www.camara.leg.br/noticias/1053806-governo-pretende-chegar-ao-final-do-ano-com-80-das-rodovias-federais-em-boas-condicoes-dizem-tecnicos/

[2] https://oglobo.globo.com/economia/sem-concorrentes-consorcio-via-brasil-leva-concessao-da-rodovia-br-163-entre-mato-grosso-para-25098177

A privatização de um trecho da BR-163 em 2013 previa investimentos de R$ 4 bilhões pela Odebrecht para melhorias na rodovia, essenciais para o escoamento da safra agrícola em expansão na região.[3] O trecho receberia quatro bilhões de reais, durante um investimento de trinta anos. O trecho entre Itiquira e Sinop, no Mato Grosso, estava saturado em quase 600%. O movimento era de 7,7 milhões de toneladas no pico de safra (de janeiro a março), mas a capacidade era de apenas 1,3 milhão de toneladas.

A vedação à privatização da BR-163 por 15 anos viola o princípio da livre iniciativa, artigo 170 e artigo 1º, inciso IV, da Constituição Federal. A restrição imposta pelo projeto impede o Estado de explorar a rodovia da forma mais eficiente possível, seja por meio da gestão direta ou da concessão a empresas privadas, em detrimento do interesse público.

A proibição à privatização da BR-163 por um período tão extenso (15 anos) não se sustenta em motivos plausíveis. A medida configura uma ingerência indevida do Estado na livre iniciativa, sem a devida demonstração de que a gestão direta da rodovia por um período tão prolongado seria mais vantajosa para a sociedade.

A proibição à privatização pode comprometer o desenvolvimento regional ao longo da BR-163, impedindo a realização de investimentos em obras de modernização, ampliação e conservação da rodovia, que são essenciais para o escoamento da produção e o dinamismo da economia local.

O Artigo 3º do Substitutivo Integral, também presente no projeto inicial, proíbe a concessão de Rodovias Federais pelo Governo do Estado de Mato Grosso, a menos que essas sejam estadualizadas. A imposição da estadualização como condição prévia para a concessão de rodovias federais restringe indevidamente a livre iniciativa das empresas privadas, que poderiam contribuir para a melhoria da infraestrutura viária do Estado, mesmo sem a necessidade de estadualização das rodovias.

A estadualização de rodovias federais nem sempre é a solução mais adequada para a gestão da infraestrutura viária. Em alguns casos, a concessão a empresas privadas pode ser mais eficiente e vantajosa para o Estado, a depender das características da rodovia e das condições específicas de cada caso.

[3] https://brasil.elpais.com/brasil/2013/11/27/economia/1385564700_167153.html

A estadualização de rodovias federais envolve a transferência de jurisdição e responsabilidade de manutenção e gestão para os governos estaduais. Isso pode ser vantajoso em alguns casos, mas também representa um ônus financeiro adicional para os Estados.[4]

As instruções normativas estabelecem critérios e condições específicas que devem ser atendidos para que a estadualização seja viável e justificada, como importância econômica, análise estratégica do trecho, interligação com outros modais, entre outros.[5]

Em alguns casos, a concessão à iniciativa privada pode ser uma alternativa mais eficiente, especialmente para rodovias com alto fluxo de tráfego e potencial para exploração comercial, aliviando os custos do Estado.[6]

A imediata entrada em vigor do projeto, presente tanto no substitutivo quanto no projeto inicia, sem a observância de *vacatio legis*, gera insegurança jurídica aos agentes envolvidos, especialmente às empresas que já possuem contratos de concessão em andamento ou que pretendem participar de futuras licitações. A *vacatio legis* é fundamental para permitir a adaptação dos agentes às novas regras e evitar a aplicação retroativa da lei, o que poderia gerar conflitos e prejuízos.[7]

Pelas razões expostas, ou seja, imprevisibilidade jurídica, impacto negativo na competitividade, prejuízo ao desenvolvimento regional, violação do princípio da livre iniciativa e desnecessidade de estadualização e a imediata entrada em vigor da lei proposta, esta relatoria sugere a rejeição tanto do Projeto de Lei quanto do Substitutivo Integral.

Frente à exposição acima, quanto ao mérito, o voto é pela **REJEIÇÃO** do **Projeto de Lei nº 42/2024** de autoria do Deputado VALDIR BARRANCO, **e pela REJEIÇÃO do Substitutivo Integral nº 01** de autoria do Deputado VALDIR BARRANCO.

É o parecer.

[4] https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2022-10/Instrucao_Normativa_SEIL_DER_002_2021.pdf
https://portal.al.go.leg.br/noticias/131724/estadualizacao-de-estradas
https://www.sinfra.mt.gov.br/-/16671497-estadualizacao-de-rodovias
[5] https://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2022-10/Instrucao_Normativa_SEIL_DER_002_2021.pdf
[6] https://portal.al.go.leg.br/noticias/131724/estadualizacao-de-estradas
[7] https://www12.senado.leg.br/noticias/glossario-legislativo/vacatio-legis
https://www.jusbrasil.com.br/artigos/o-que-e-vacatio-legis/1151486737
https://direito.folha.uol.com.br/blog/vacatio-legis

NÚCLEO AMBIENTAL E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NADE ALMT

III – DO VOTO DO RELATOR

Projeto de Lei (PL) nº 42/2024 que "Dispõe sobre a participação de empresas públicas estaduais no capital de empresas privadas e dá outras providências".

Pelas razões expostas, ou seja, imprevisibilidade jurídica, impacto negativo na competitividade, ausência de justificativa razoável, prejuízo ao desenvolvimento regional, violação do princípio da livre iniciativa e desnecessidade de estadualização e imediata entrada em vigor da lei proposta, esta relatoria sugere a rejeição tanto do Projeto de Lei quanto do Substitutivo Integral.

Frente à exposição acima, quanto ao mérito, o voto é pela **REJEIÇÃO** do **Projeto de Lei nº 42/2024** de autoria do Deputado VALDIR BARRANCO, **e pela REJEIÇÃO do Substitutivo Integral nº 01** de autoria do Deputado VALDIR BARRANCO.

Sala das Comissões, em 11 de junho de 2024.

IV – FICHA DE VOTAÇÃO

Projeto de Lei n.º 42/2024 – Parecer nº 45/2024

Reunião da Comissão em 11 / 06 / 24

Presidente: Deputado Valmir Moretto

Relator: Dep. Nininho

VOTO DO RELATOR

Pelo acima exposto, quanto ao mérito, o voto é pela **REJEIÇÃO** do **Projeto de Lei nº 42/2024** de autoria do Deputado VALDIR BARRANCO, **e pela REJEIÇÃO do Substitutivo Integral nº 01** de autoria do Deputado VALDIR BARRANCO.

Posição na Comissão	Identificação do Deputado(a)
Relator	
Membros Titulares	
DEPUTADO VALMIR MORETTO Presidente	
DEPUTADO NININHO Vice-Presidente	
DEPUTADA JANAÍNA RIVA	
DEPUTADO WILSON SANTOS	
DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO	
Membros Suplentes	
DEPUTADO MAX RUSSI	
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE	
DEPUTADO JUCA DO GUARANÁ	
DEPUTADO JÚLIO CAMPOS	
DEPUTADO PAULO ARAÚJO	

NÚCLEO AMBIENTAL E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO – NADE – ALMT