

Presidência

RECOMENDAÇÃO Nº 129, DE 15 DE JUNHO DE 2022.

Recomenda aos tribunais a adoção de cautelas visando a evitar o abuso do direito de demandar que possa comprometer os projetos de infraestrutura qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), previsto na Lei nº 13.334/2016.

O **PRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ)**, no uso de suas atribuições legais e regimentais,

CONSIDERANDO que cabe ao Conselho Nacional de Justiça a fiscalização e a regulamentação do Poder Judiciário e dos atos praticados por seus órgãos (artigo 103-B, § 4º, incisos I, II e III, da CF);

CONSIDERANDO os objetivos do Programa de Parcerias e Investimentos, criado, no âmbito da Presidência da República, pela Lei nº 13.334/2016, com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização;

CONSIDERANDO a necessidade de tratamento adequado de conflitos de infraestrutura qualificados pelo Programa de Parcerias e Investimentos;

CONSIDERANDO a iniciativa do Ministério da Infraestrutura de investir na solução célere e eficiente dos conflitos judiciais relacionados às obras de infraestrutura, garantindo segurança jurídica ao setor;

CONSIDERANDO o investimento permanente do CNJ na Política Nacional de Tratamento Adequado de Conflitos de Interesses, nos termos da Resolução nº 125/2010, inclusive por meio do incentivo da ampliação dos meios digitais de resolução de disputas;

CONSIDERANDO que a Estratégia Nacional do Poder Judiciário para o período 2021-2026 possui, entre seus macrodesafios, a prevenção de litígios e a adoção de soluções consensuais para os conflitos;

CONSIDERANDO que o CNJ tem sido reconhecido por inúmeros órgãos públicos e privados pelo seu papel de propulsor de políticas públicas no âmbito do Poder Judiciário e de interlocutor interinstitucional;

CONSIDERANDO que, por intermédio da Lei nº 13.334/2016, o Estado brasileiro optou por priorizar a tramitação de projetos de infraestrutura classificados dentro do Programa de Parceria de Investimentos;

CONSIDERANDO que o acesso à justiça não pode ser utilizado de modo indiscriminado e abusivo, comprometendo a segurança jurídica no ambiente da infraestrutura;

CONSIDERANDO a deliberação do Plenário do CNJ no Ato Normativo nº 0003367-90.2022.2.00.0000 na 352ª Sessão Ordinária, realizada em 7 de junho de 2022;

RESOLVE:

Art. 1º Recomendar aos tribunais a adoção de cautelas visando a evitar o abuso do direito de demandar que possa comprometer os projetos de infraestrutura qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), previsto na Lei nº 13.334/2016.

Art. 2º Para os fins desta Recomendação, entende-se por abuso do direito de demandar o ajuizamento de ações com aparente caráter de urgência infundada, em expediente normal ou plantão judiciário, com o intento de questionar projetos, leilões ou contratos de infraestrutura que se encontram em fases de desenvolvimento.

Art. 3º Com o objetivo de garantir segurança jurídica e de evitar os efeitos danosos do abuso do direito de demandar nos projetos de infraestrutura qualificados pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), recomenda-se que os magistrados adotem, quanto ao tema e sempre que possível, as seguintes cautelas antes de decidir qualquer tutela de urgência:

- I – verificar se o projeto a que se refere o *caput* observa o procedimento de governança, conforme protocolo Anexo;
- II – ouvir os órgãos da Administração Pública responsáveis pelo projeto de que trata o *caput*; e
- III – consultar o protocolo Anexo para subsidiar suas decisões quanto às ações referentes aos projetos de que trata o *caput*.

Art. 4º O CNJ poderá, de ofício ou mediante requerimento, acompanhar a tramitação de casos específicos de abuso do direito de demandar, bem como sugerir medidas concretas de natureza administrativa para evitar os efeitos danosos dele decorrentes.

Art. 5º Esta Recomendação entra em vigor na data de sua publicação.

Ministro **LUIZ FUX**

O anexo da Recomendação CNJ nº 129/2022 encontra-se no final deste arquivo.



PROTOCOLO SETORIAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

A importância da segurança jurídica nos
projetos de infraestrutura de transportes

O presente Protocolo foi elaborado com o apoio do Grupo de Trabalho instituído pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) por meio da Portaria nº 7, de 14 de janeiro de 2022, que tem como objetivos principais o desenvolvimento de ações que ampliem e garantam o debate intersetorial para prevenção e tratamento adequado de litígios relacionados à infraestrutura, bem como a realização de estudos e sugestão de métodos que confirmam celeridade e eficiência na solução dos correlatos conflitos.

Nesse contexto, este documento pretende contribuir para o ambiente de infraestrutura a partir da elucidação do processo de governança em nível federal e da importância de se garantir a segurança jurídica no âmbito dos projetos de infraestrutura de transportes.

1 - Conheça o processo de governança dos projetos de infraestrutura de transportes e como ele traz segurança jurídica para o ambiente de negócios.

Dos atores principais

No âmbito da União, o Ministério da Infraestrutura (MInfra) é o órgão da administração pública direta responsável por cuidar da política nacional de transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroportuário e aeroviário.

Ao MInfra cabe realizar o planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes e a definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes; a elaboração ou aprovação dos planos de outorgas do setor de transportes; entre outras atribuições, consoante se verifica na Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, e também no Decreto nº 10.788, de 6 de setembro de 2021.

A partir do planejamento estratégico e das diretrizes estabelecidas, o MInfra propõe ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI), criado pela Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, os empreendimentos públicos federais a serem qualificados para implementação por concessão ou outras formas de desestatização. Ao CPPI compete opinar sobre as propostas, para deliberação do Presidente da República.

As agências reguladoras desempenham um papel igualmente importante neste processo. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq e a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, encontram-se sob o regime autárquico especial, vinculadas ao MInfra, e são responsáveis, cada qual no seu âmbito de atuação, pelos serviços públicos objeto de concessão².

¹ O CPPI também tem a atribuição de definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados por órgãos ou entidades da administração pública; e, ainda, exercer as funções atribuídas ao órgão gestor de parcerias público-privadas federais pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004; ao Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e ao Conselho Nacional de Desestatização pela Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997.

² A ANTT e a Antaq foram criadas pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de acordo com os objetivos dispostos no seu art. 20. Constituem a esfera de atuação da ANTT: o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação; a exploração da infraestrutura ferroviária e o arrendamento dos ativos operacionais correspondentes; o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; o transporte rodoviário de cargas; a exploração da infraestrutura rodoviária federal; o transporte multimodal; e o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias. Constituem a esfera de atuação da Antaq: a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas; as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado; o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas; e a exploração da infraestrutura aquaviária federal.

A ANAC, por seu turno, foi criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com a competência de regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º).

Constituição Federal de 1988

Art. 21. Compete à União:

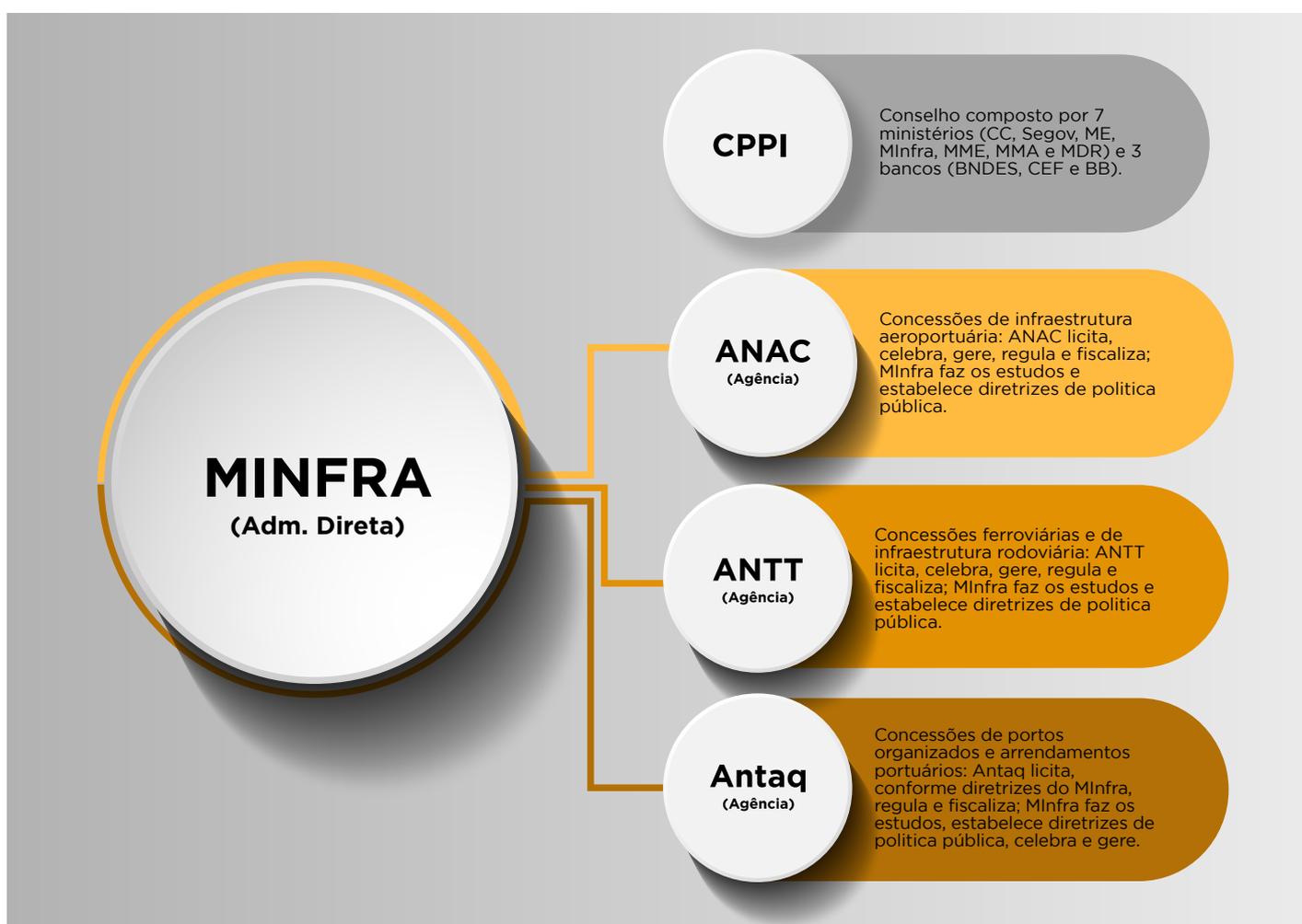
XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

- a)** os serviços de radiodifusão sonora, e de sons e imagens;
- b)** os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;
- c)** a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;
- d)** os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;
- e)** os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;
- f)** os portos marítimos, fluviais e lacustres;

Vale ressaltar que, **no setor aéreo e de transportes terrestres**, as atribuições legais de licitar, celebrar, gerir e fiscalizar os contratos de concessão são desempenhadas, respectivamente, pela Agência Nacional de Aviação Civil (**ANAC**) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (**ANTT**). Nas concessões desses setores, o **Mlnfra** é responsável pelos estudos que antecedem as licitações e pelas diretrizes de política pública que norteiam os respectivos processos.

Em relação às **concessões de portos organizados e nos arrendamentos portuários**, o **Mlnfra** é o denominado “**Poder Concedente**”, sendo responsável pelos estudos, diretrizes e, ainda, por celebrar e gerir os correlatos contratos. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (**Antaq**), por sua vez, elabora as minutas de edital e contrato e realiza os procedimentos licitatórios, com base nas diretrizes do Mlnfra, bem como regula os serviços e fiscaliza os contratos em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

De forma ilustrativa, no tocante às concessões federais do setor de transportes:



Ainda, no âmbito do Mlnfra, a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (**EPL**) elabora, com base nas diretrizes do Ministério, diversos estudos para concessões e o Plano Nacional de Logística (**PNL**), cujo objetivo é indicar empreendimentos que propiciem a redução dos custos, melhorem o nível de serviço para os usuários, busquem o equilíbrio da matriz, aumentem a eficiência dos modos utilizados para a movimentação das cargas e diminuam a emissão de poluentes³.

³ A título de panorama do setor de transportes federal, observam-se, ainda, as seguintes entidades vinculadas ao Ministério da Infraestrutura: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, autarquia responsável pelos programas não concedidos de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas e instalações portuárias públicas de pequeno porte; e as empresas públicas Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero, e Companhias Docas do Ceará,

Importante também destacar o papel do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), fundado em 1952, que historicamente prioriza o apoio a projetos de infraestrutura nos segmentos de rodovias, aeroportos, portos, energia elétrica, saneamento básico, iluminação pública, dentre outros. A atuação do BNDES no setor de infraestrutura se dá tanto sob a forma de apoio financeiro a projetos já existentes, quanto por meio de apoio técnico a governos federais, estaduais e municipais na estruturação de projetos voltados à execução de serviços públicos por meio de parcerias entre os setores público e privado, sendo o principal instrumento do Governo Federal para promover investimentos de longo prazo na economia brasileira. Ainda, suas ações têm foco no impacto socioambiental e econômico no Brasil.

Cabe, ademais, ressaltar que a Advocacia-Geral da União (AGU), por meio da Portaria nº 319, de 13 de junho de 2019, instituiu uma equipe nacional especializada, denominada Força-Tarefa Infraestrutura, para atuação estratégica no monitoramento, supervisão, orientação e defesa da União e de suas autarquias e fundações nas demandas judiciais que tenham por objeto políticas públicas de infraestrutura levadas a efeito pela administração pública federal. A atuação da equipe tem por finalidade, entre outros objetivos, aprimorar a interlocução institucional com os órgãos e entidades da Administração Pública, notadamente no que diz respeito às políticas públicas de infraestrutura, e identificar oportunidades de melhoria na atuação prioritária finalística em infraestrutura, tanto na representação judicial e extrajudicial quanto na consultoria e assessoramento jurídicos, propondo as medidas necessárias para o aperfeiçoamento.

Das Etapas

Os projetos de concessão de serviços públicos iniciam-se a partir de estudos técnicos de estruturação dos contratos, os quais são necessários para se conhecer os aspectos econômico-financeiros e de engenharia do empreendimento, seus riscos e como mitigá-los, bem como outros fatores que podem afetar a prestação dos serviços e das obras que compõe o objeto do contrato, inclusive o ambiente institucional e jurídico. Seus principais produtos são o edital de licitação, a minuta de contrato e demais anexos.

Após o término da fase dos estudos, as etapas seguintes são de participação e controle social, análise do Tribunal de Contas da União (TCU), publicação do edital e o leilão do projeto de infraestrutura, que é seguido pela assinatura do contrato. Ilustrativamente: A título de esclarecimento, cabe pontuar os conceitos de audiência e consulta pública, ambas componentes do processo de participação e controle social:



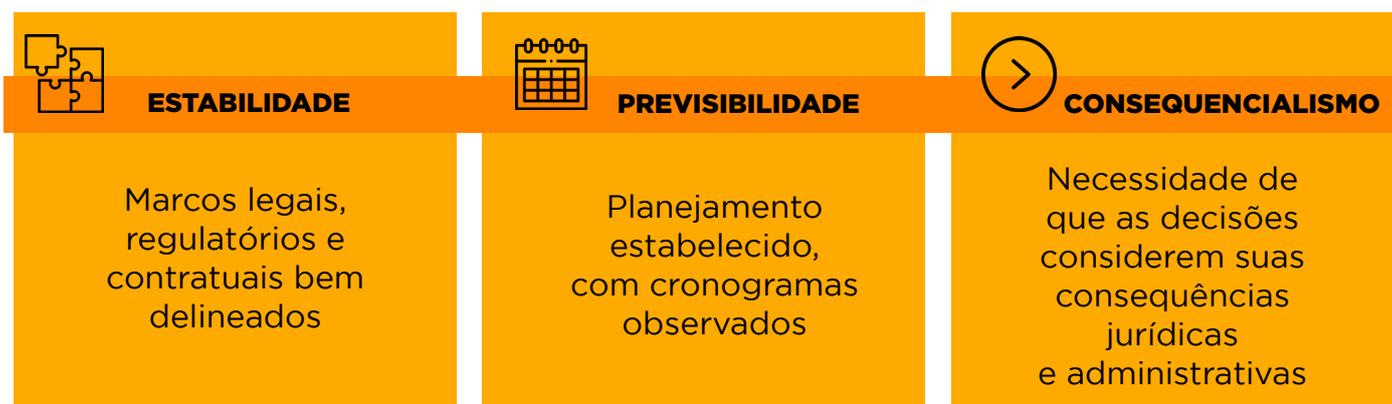
Audiência pública	Consulta pública
Possibilita participação oral ou escrita em pelo menos uma sessão presencial (a partir da pandemia, também realizada virtualmente), dentro de um período de encaminhamento de contribuições por escrito.	Possibilita o encaminhamento de contribuições por escrito, em um período determinado.
Sempre abertas ao público	Sempre abertas ao público

Ao longo desse procedimento, toda a sociedade e os possíveis investidores, nacionais e internacionais, tomam ciência dos estudos técnicos realizados e das minutas de edital, contrato e seus anexos, e, ainda, podem fazer contribuições e perguntas sobre os termos desses documentos, o que auxilia sobremaneira na segurança jurídica do ambiente de negócios.

2 - Qual a importância de trazer segurança jurídica para o setor. O que está em jogo.

Os contratos de concessão, espécie do gênero “contrato de parceria”, de acordo com a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, podem ser definidos como instrumentos de longo prazo entre um ente público e uma parte privada, com caráter estratégico, envolvendo vultosos investimentos, riscos e incertezas. São essencialmente complexos, suscetíveis a uma incompletude natural por suas próprias características. Isso faz com que as partes sejam expostas à possibilidade de mudanças circunstanciais, o que evidencia ainda mais a necessidade de se garantir a segurança jurídica ao longo de toda a exploração da concessão.

É, nesse contexto, que três pilares ganham grande relevo no âmbito das atividades necessárias ao adequado desenvolvimento dos projetos, a saber: i) a estabilidade dos marcos legais, regulatórios e contratuais; ii) a previsibilidade do planejamento estabelecido; e iii) o consequentialismo das decisões:



Um ambiente de negócios **estável** é fundamental para o desenvolvimento do programa de concessões de um país.

São alguns dos exemplos de medidas efetivas que já foram tomadas visando à solidez dos marcos legais, regulatórios e contratuais, além de uma maior estabilidade jurídico-regulatória:

- ▶ A criação do Programa de Parcerias de Investimentos (**PPI**), por meio da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016;
- ▶ O fortalecimento das Agências Reguladoras com o advento da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019;

▶ A Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, que estabelece diretrizes gerais para a prorrogação antecipada e para a relicitação dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal;

▶ A Lei nº 13.655, de 25 de abril de 2018, que alterou a LINDB para reforçar disposições sobre segurança jurídica e eficiência na criação e na aplicação do direito público.

É imprescindível zelar pela **previsibilidade** das parcerias com a iniciativa privada e a estabilidade das relações econômicas, que geram, sobretudo aos agentes com capacidade de investir, expectativas confiáveis em relação ao futuro no âmbito dos contratos de concessão.

O processo de escolha dos ativos em que serão aportados os investimentos de capital privado leva em consideração, para muito além da taxa de retorno, a confiabilidade do Estado com o qual os contratos de concessão serão firmados. Assim, ao estudar um portfólio, o investidor avalia também a força das instituições e a capacidade de execução pelo Estado daquilo que foi objeto de planejamento e divulgação para atração de parcerias com a iniciativa privada.

Qualquer impacto na concretização desse planejamento e o não cumprimento do cronograma do programa de concessões significa perda de oportunidades de atração de investimentos. Além de trazer insegurança jurídica, afasta potenciais investidores de qualidade.

Uma alteração repentina e não estipulada previamente de cronogramas e regras causa insegurança ao mercado regulado e aos investidores, o que pode ser gerado por intervenções governamentais específicas, políticas, regulatórias ou judiciais. A previsibilidade de resultados afeta diretamente os riscos de investimento inerentes a um projeto de infraestrutura.

A segurança jurídica também diz respeito ao **consequencialismo**

A Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro dispõe:

“a decisão que, nas esferas administrativa, controladora ou judicial, decretar a invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa deverá indicar de modo expresso suas consequências jurídicas e administrativas”.

3 - Conheça um pouco mais sobre os projetos de infraestruturas de transportes qualificados no PPI.

Resultados 2019 - 2021

79 ativos*

99 Terminas de Uso Privado (TUP)

R\$ 87 bi em investimentos

R\$ 20,27 bi em outorgas

8 bi de investimentos em TUP

1,2 milhão empregos gerados**

 AEROPORTOS	 PORTOS	 FERROVIAS	 RODOVIAS
<p>34 Aeroportos concedidos:</p> <p>Nordeste: Recife/PE; João Pessoa e Campina Grande/PB; Maceió/AL; Aracaju/SE; e Juazeiro do Norte/CE</p> <p>Centro-Oeste (MT): Várzea Grande (Cuiabá), Alta Floresta, Rondonópolis e Sinop.</p> <p>Sudeste: Vitória/ES e Macaé/ RJ</p> <p>Sul: Curitiba/PR, Foz do Iguaçu/PR, Londrina/PR, Bacacheri em Curitiba/PR, Navegantes/SC, Joinville/SC, Pelotas/RS, Uruguaiana/RS e Bagé/RS.</p> <p>Norte I: Manaus/AM, Tabatinga/AM, Tefé/AM, Porto Velho/RO, Rio Branco/AC, Cruzeiro do Sul/AC e Boa Vista/RR.</p> <p>Central: Goiânia /GO, Palmas/TO, São Luís/MA, Imperatriz/MA, Teresina/PI e Petrolina/PE.</p> <p>Investimentos: R\$ 9,62 bi Outorga: R\$ 5,67 bi</p>	<p>33 Terminais arrendados:</p> <p>3 em Cabedelo/PB (AE10, AE11 e AI01) 1 em Vitória/ES (VIX30) 5 em Belém/PA (BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08 e BEL09) 2 em Vila do Conde/PA (VDC e VDC12) 5 em Santos/SP (STS8A,STS20, STS13A, STS14 e STS14A) 2 em Paranaguá/PR (PAR01 e PAR12) 2 em Aratu/BA (ATU12 e ATU18) 2 em Maceió/AL (MAC10 e MAC13) 2 em Mucuri/CE (MUC 01 e MUC02 Terminal pesqueiro) 4 em Itaquí/MA (IQI03, IQI11, IQI12, IQI13) 1 em Pelotas/RS (PELO1) 1 em Santana/AP (MCP02) 1 em Salvador/BA (SSD09) 1 em Areia Branca/RN (TERSAB) 1 em Imbituba/SC (IMB05)</p> <p>Investimentos: R\$ 5,3 bi Outorga: R\$ 2,2 bi</p>	<p>6 Ferrovias:</p> <p>2 concessões, 3 renovações e 1 investimento cruzado:</p> <p>Concessão Ferrovia Norte-Sul (FNS) Renovação Rumo Malha Paulista (RMP) Renovação da Estrada de Ferro Carajás (EFC) Renovação da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) + FICO Concessão da Ferrovia Oeste-Leste (FIOL I)</p> <p>Investimentos: R\$ 34 bi Outorga: R\$ 10,3 bi</p>	<p>6 Rodovias concedidas:</p> <p>BR-101/290/386/448/RS (RIS) BR-364/365/GO/MG BR-101/SC BR-153/080/414/GO/TO BR-163/230/MT/PA BR-116/101/SP/RJ (Dutra)</p> <p>Investimentos: R\$ 37,6 bi Outorga: R\$ 2,1 bi</p>

*concessões, renovações, arrendamentos, investimento cruzado e concessões onerosas.
**Diretos, indiretos e efeito-renda ao longo dos contratos

Previstos 2022

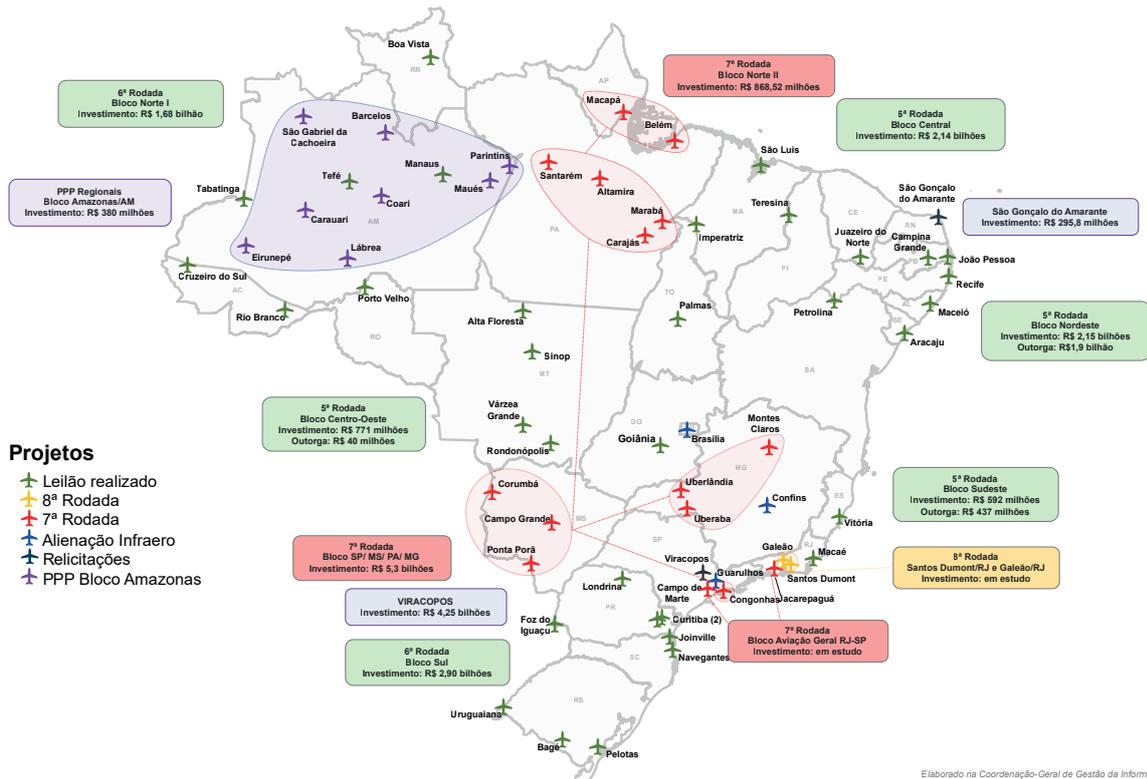
46 ativos
R\$ 100 bi em investimentos, aproximadamente.

 AEROPORTOS	 PORTOS	 FERROVIAS	 RODOVIAS
<p>7ª Rodada de concessões:</p> <p>Blocos RJ-MG (2) NORTE II (2) SP-MS-PA-MG (11)</p> <p>Relicitação</p> <p>Viracopos/SP ASGA</p> <p>Total: 17 aeroportos</p>	<p>Arrendamentos</p> <p>PAR50, MAC11, MAC12, MUC59, RDJ06, RIG71, POA01, SFS201, POA11, VDC04, PAR09, PAR14, PAR15, MAC15, SSZ41E, STS15, SSZ33E, POA02 e RIG10</p> <p>Concessões</p> <p>Porto de São Sebastião/SP, Porto de Itajaí/SC e Canal de Paranaguá/PR</p> <p>Desestatizações</p> <p>Porto Organizado de Santos/SP e CODESA</p> <p>Total: 4 portos, 1 canal e 19 terminais Portuários</p>	<p>Projeto</p> <p>Renovação MRS</p> <p>Extensão</p> <p>1.686 km</p> <p>Total: 1 renovação</p>	<p>Projeto</p> <p>BR-381/262/MG/ES BR-116/493/Rio-Valadares Integradas do Paraná lote 1 Integradas do Paraná lote 2</p> <p>Extensão</p> <p>686,1 km 1.348 km 604,2 km 561,3 km</p> <p>Total: 4 concessões</p>

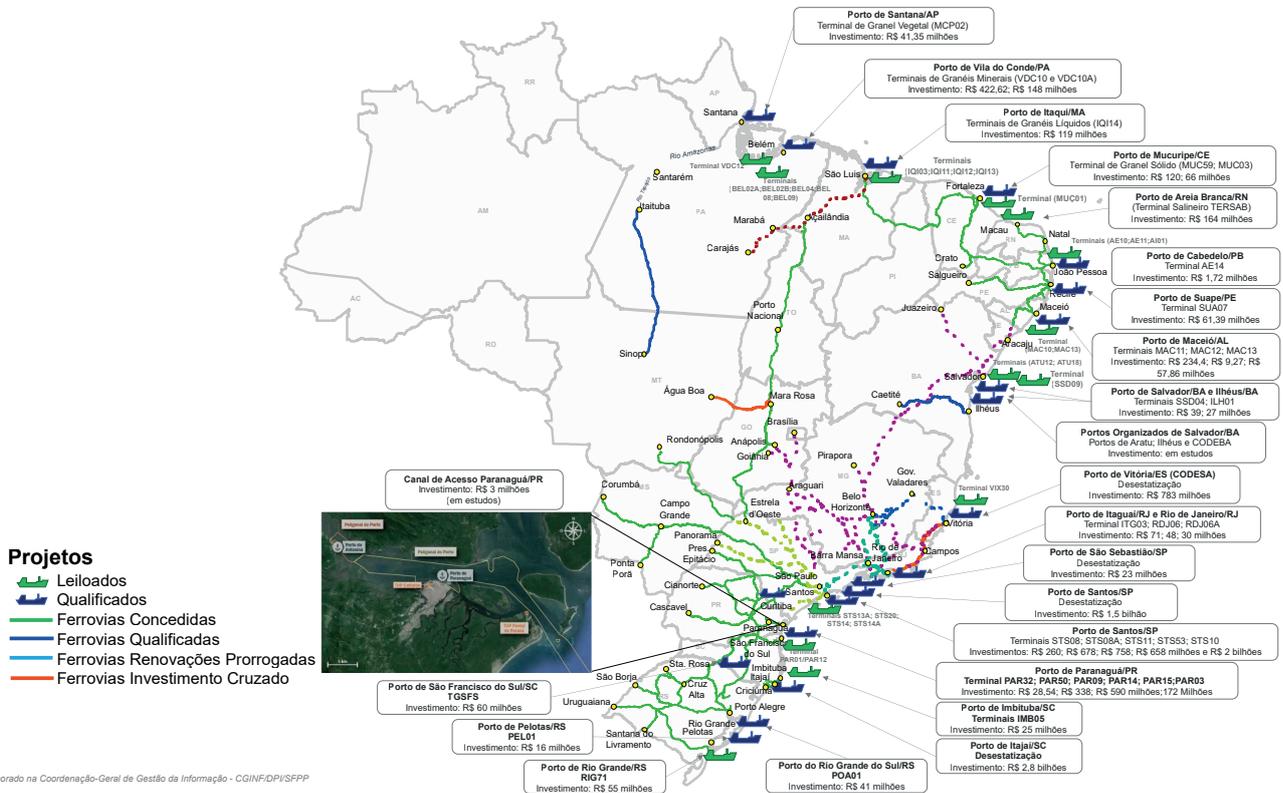
Alguns exemplos de empregos a serem gerados por leilões

Leilão	Estimativa de empregos a serem gerados
Nova Dutra/ Rio Santos	200 mil
BR-163/230/MT/PA	29 mil
7 Aeroportos na Região Norte	24,8 mil

Aeroportos - Carteira de Projetos



Portos - Carteira de Projetos



4 - Onde buscar mais informações

Para mais informações sobre os principais atos normativos, pareceres referenciais e parametrizados, decisões judiciais e arbitrais relevantes dos últimos anos, no âmbito do Ministério da Infraestrutura, além de textos informativos sobre os setores de infraestrutura de transportes, acesse a página da Conj/MInfra no link abaixo:

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/conjur>

Para mais informações sobre os projetos do BNDES, contate o Departamento de Gestão e Relacionamento Jurídico (DIR6/REJUR) por meio do e-mail **rejur@bndes.gov.br** ou acesse os links abaixo:

<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/onde-atuamos/infraestrutura>

<https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/setores>

Para mais informações sobre ações judiciais, contate a Força-Tarefa Infraestrutura por meio dos e-mails:

- **pgu.dsp@agu.gov.br** – quando a União for parte;
e/ou **pgf.secretarias@agu.gov.br** – quando as agências ou DNIT forem parte.

