

POSICIONAMENTO PÚBLICO DO SICEPOT-MG SOBRE AS PROPOSTAS LEGISLATIVAS QUE VERSAM SOBRE PROIBIÇÕES E RESTRIÇÕES À COBRANÇA DE PEDÁGIO NAS RODOVIAS ESTADUAIS

O **Sindicato da Indústria da Construção Pesada no Estado de Minas Gerais (SICEPOT-MG)**, instituição que há décadas atua em defesa do desenvolvimento sustentável da infraestrutura e da melhoria contínua das rodovias mineiras, vem a público externar seu posicionamento acerca da proposta de emenda à Constituição e dos projetos de lei em tramitação na Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG) e em câmaras municipais da Região Metropolitana de Belo Horizonte, que pretendem: (i) proibir a instalação de praças de pedágio; (ii) restringir as hipóteses de cobrança de tarifas; ou (iii) isentar grupos específicos de usuários do pagamento de pedágio.

Em respeito às prerrogativas constitucionais do Poder Legislativo, mas atentos à necessidade de manter a harmonia e a separação de Poderes, bem como de zelar pelo interesse coletivo e pela segurança jurídica nos contratos de concessão, o SICEPOT-MG expõe, a seguir, suas razões para se opor às referidas propostas:

1. Respeito aos Poderes, mas defesa da harmonia institucional

O SICEPOT-MG reconhece a legitimidade da atuação parlamentar, cujo compromisso fundamental é com o bem comum. Entretanto, ao propor alterações que interferem diretamente na modelagem das concessões em curso ou já vigentes, as proposições legislativas em exame — **PEC nº 49/2025, PL nº 3.345/2025, PL nº 2.504/2015, PL nº 3.320/2025** (bem como os anexados), além do **PL nº 121/2025**, em trâmite na Câmara Municipal de Belo Horizonte — extrapolam sua competência, pois provocam alterações significativas nos contratos e frustram a execução de políticas públicas já definidas pelo Poder Executivo.

Cumprе salientar que o art. 2º da Constituição Federal e o art. 6º da Constituição do Estado de Minas Gerais asseguram o princípio da separação dos Poderes, vedando que o Legislativo substitua o Executivo na gestão de contratos

e na implementação de programas governamentais anteriormente aprovados, notadamente aqueles constantes do Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG 2024-2027).

2. Fundamentos de Inconstitucionalidade

2.1. Competência para Legislar sobre Trânsito e Transportes

A Constituição Federal (art. 22, XI) reserva à União a competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, o que inclui aspectos cruciais da exploração de rodovias, como a cobrança de tarifas de pedágio. Da mesma forma, compete à União dispor sobre normas gerais de licitação e contratação (art. 22, XXVII, da CF/88).

Ainda que seja lícito aos Estados e Municípios regulamentarem aspectos regionais e locais remanescentes, não lhes é permitido legislar de maneira que inviabilize ou desestruture concessões rodoviárias, tampouco suprimir receitas essenciais à preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

2.2. Violação ao Princípio da Separação de Poderes

Ao impor, por lei, a obrigação de desativar, realocar ou proibir praças de pedágio, bem como conceder isenções tarifárias sem a devida compensação financeira, as propostas legislativas afetam seriamente o planejamento de políticas públicas do Poder Executivo. Este último detém a atribuição de promover estudos técnicos, publicar editais, avaliar a viabilidade de concessões e celebrar contratos, no âmbito de sua competência administrativa.

Essa ingerência indevida já foi reiteradamente rechaçada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), conforme diversos precedentes que reconhecem a inconstitucionalidade de leis estaduais e municipais que alterem unilateralmente contratos de concessão, criem isenções tarifárias ou imponham limitações ao

Poder Concedente, sem a necessária previsão de compensação ou mecanismos de reequilíbrio¹.

3. Frustração do Interesse Público e do Planejamento de Longo Prazo

3.1. Impacto sobre Programas Governamentais Estratégicos

As concessões rodoviárias, como a prevista no Edital de Concorrência Internacional nº 1/2025 (Lote 8 - Vetor Norte), são instrumentos eficazes para ampliar a infraestrutura estadual. Ao transferir à iniciativa privada a responsabilidade pela operação, manutenção, ampliação e modernização das rodovias, o Poder Público obtém maior eficiência na alocação de recursos, ao mesmo tempo em que fomenta o desenvolvimento regional, gera empregos e aprimora as condições de segurança viária.

O **PPAG 2024-2027** de Minas Gerais, que contempla programas como **Desenvolvimento Sustentável da Infraestrutura Rodoviária (Programa 081)** e **Promoção de Concessões e Parcerias (Programa 085)**, explicita a escolha estratégica do Estado em conceder rodovias à iniciativa privada. Impedir a cobrança de pedágio, restringir a instalação de praças ou criar isenções tarifárias indiscriminadas inviabiliza tais programas, podendo resultar na paralisação de obras, na perda de investimentos e no retrocesso do crescimento econômico estadual.

3.2. Comprometimento do Equilíbrio Econômico-Financeiro

Incluir regras que proíbam a instalação de pórticos de pedágio, imponham distância mínima entre praças ou estabeleçam gratuidade para determinados grupos de usuários, sem indicar fonte de custeio, viola o equilíbrio econômico-

¹ STP 959 MC-Ref, Relator(a): ROSA WEBER (Presidente), Tribunal Pleno, julgado em 18-09-2023, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 22-09-2023 PUBLIC 25-09-2023; ARE 1.245.566-AgR, Rel. Min. LUIZ FUX, Primeira Turma, DJe de 16/3/2020; STF - ADI: 4382 SC, Relator.: ALEXANDRE DE MORAES, Data de Julgamento: 11/10/2018, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 30/10/2018; STF - ADI: 2733 ES, Relator.: EROS GRAU, Data de Julgamento: 26/10/2005, Tribunal Pleno, Data de Publicação: 03/02/2006.

financeiro das concessões. Esse princípio, além de estar previsto no art. 37, XXI, da Constituição Federal, é essencial para a viabilidade dos contratos e para atrair investimentos de longo prazo.

Comprometer as receitas previstas contratualmente significa colocar em risco a continuidade do serviço, o cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária e, por conseguinte, a própria prestação de um serviço público adequado.

4. Exemplos Históricos e Dados de Sucesso

O debate atual em Minas Gerais guarda semelhanças com as resistências enfrentadas por São Paulo há mais de três décadas, quando o então governador Mário Covas implantou um amplo programa de concessões rodoviárias. À época, eram comuns as críticas quanto aos supostos efeitos negativos da cobrança de pedágio. Porém, verificou-se o inverso das previsões pessimistas:

- Modernização sem precedentes na malha viária estadual;
- Redução significativa no número de acidentes e de vítimas fatais;
- Aumento do **PIB per capita** dos municípios que margeiam as rodovias concedidas e geração de empregos.

Pesquisas, como a dissertação de mestrado de **André Gaivina Bianchi** na Fundação Getúlio Vargas (FGV), apontam que as concessões rodoviárias podem elevar em mais de **4%** o PIB per capita dos municípios beneficiados, além de promover uma redução de aproximadamente **47,5%** no número de acidentes fatais.

Ainda segundo a metodologia do IPEA, essas melhorias acarretam substanciais economias para os cofres públicos, dada a diminuição do número de acidentes e a maior eficiência na gestão rodoviária. Esses dados evidenciam o valor estratégico das concessões para o desenvolvimento socioeconômico, quando bem estruturadas.

Ao conceder a responsabilidade pelos investimentos ao setor privado, o Estado pode realocar recursos em outras áreas prioritárias, como saúde, educação e segurança pública.

A aprovação de propostas que inviabilizem a cobrança de pedágio ou que criem isenções sem compensações financeiras ameaça romper o pacto contratual que assegura a realização de obras e o aprimoramento constante das rodovias. O resultado provável seria o agravamento das condições das vias, o aumento da insegurança e um declínio no desenvolvimento econômico do Estado, em sentido oposto à meta dos parlamentares de servir ao bem comum.

5. Conclusão

Diante de todo o exposto, o **SICEPOT-MG** manifesta-se **contrário** à aprovação das propostas de emenda constitucional e dos projetos de lei que visam restringir ou proibir a instalação de praças de pedágio, bem como estabelecer isenções tarifárias sem a devida compensação financeira.

Reiteramos nosso **profundo respeito** pelas iniciativas do Legislativo, mas ressaltamos que as disposições em debate ferem princípios constitucionais fundamentais, comprometem o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes e frustram políticas públicas cruciais ao desenvolvimento de Minas Gerais.

Conclamamos os Ilustres Parlamentares, com o devido cuidado, a reavaliar essas proposições, promovendo o indispensável diálogo com o Poder Executivo e com os setores diretamente envolvidos, a fim de buscar soluções equilibradas que assegurem tanto a modicidade tarifária quanto a sustentabilidade e a qualidade dos serviços públicos prestados aos cidadãos mineiros.

O SICEPOT-MG permanece à disposição para debater soluções que favoreçam a infraestrutura, atraiam investimentos e protejam o interesse público, visando sempre o fortalecimento econômico e social de nosso Estado.

Belo Horizonte, xx/xx/2025