

Seminário

Comissão Especial Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas

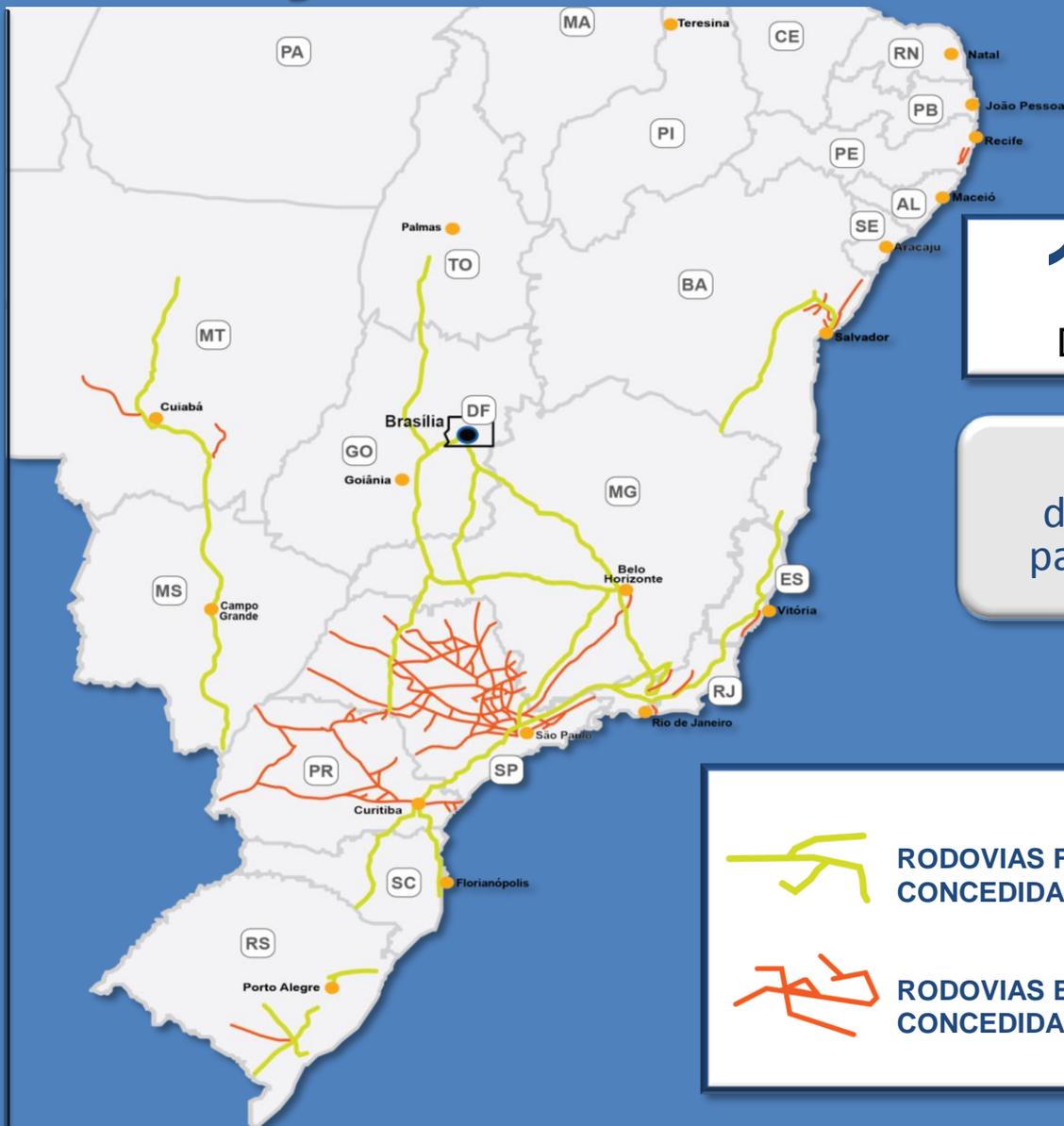
Ricardo Pinto Pinheiro
Presidente-Executivo



Congresso Nacional
Brasília, 16 de fevereiro de 2016

20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

Presença em 12 estados + DF



19.683 kms
DE MALHA CONCEDIDA

9,6%
das rodovias
pavimentadas

65%
do PIB
brasileiro
MG,PR,RJ,SP

 **RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS**

 **RODOVIAS ESTADUAIS CONCEDIDAS**

A ABCR – 2015



59

CONCESSIONÁRIAS ASSOCIADAS

20 federais
37 estaduais
2 municipais

18.992 kms

DE MALHA CONCEDIDA (associadas)

9,3 % das
rodovias
pavimentadas

R\$ 50 bilhões*

INVESTIDOS EM MELHORIA (desde 1995)

Recuperação,
ampliação e
melhoria

R\$ 45 bilhões*

INVESTIDOS EM MANUTENÇÃO (desde 1995)

Manutenção e
Prestação de
serviço

R\$ 49 bilhões*

A SEREM INVESTIDOS NOS PRÓXIMOS 5 ANOS

Previsão nos
contratos já
existentes

* dados preliminares

20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL
NOVO MARCO PARA O SETOR



**2015 - Leilão da Ponte Rio-Niterói – 18 Mar 15
Renovação do modelo para os próximos 30 anos!**



AVANÇOS DO
PROGRAMA DE
CONCESSÕES

TRANSPARÊNCIA NAS RELAÇÕES

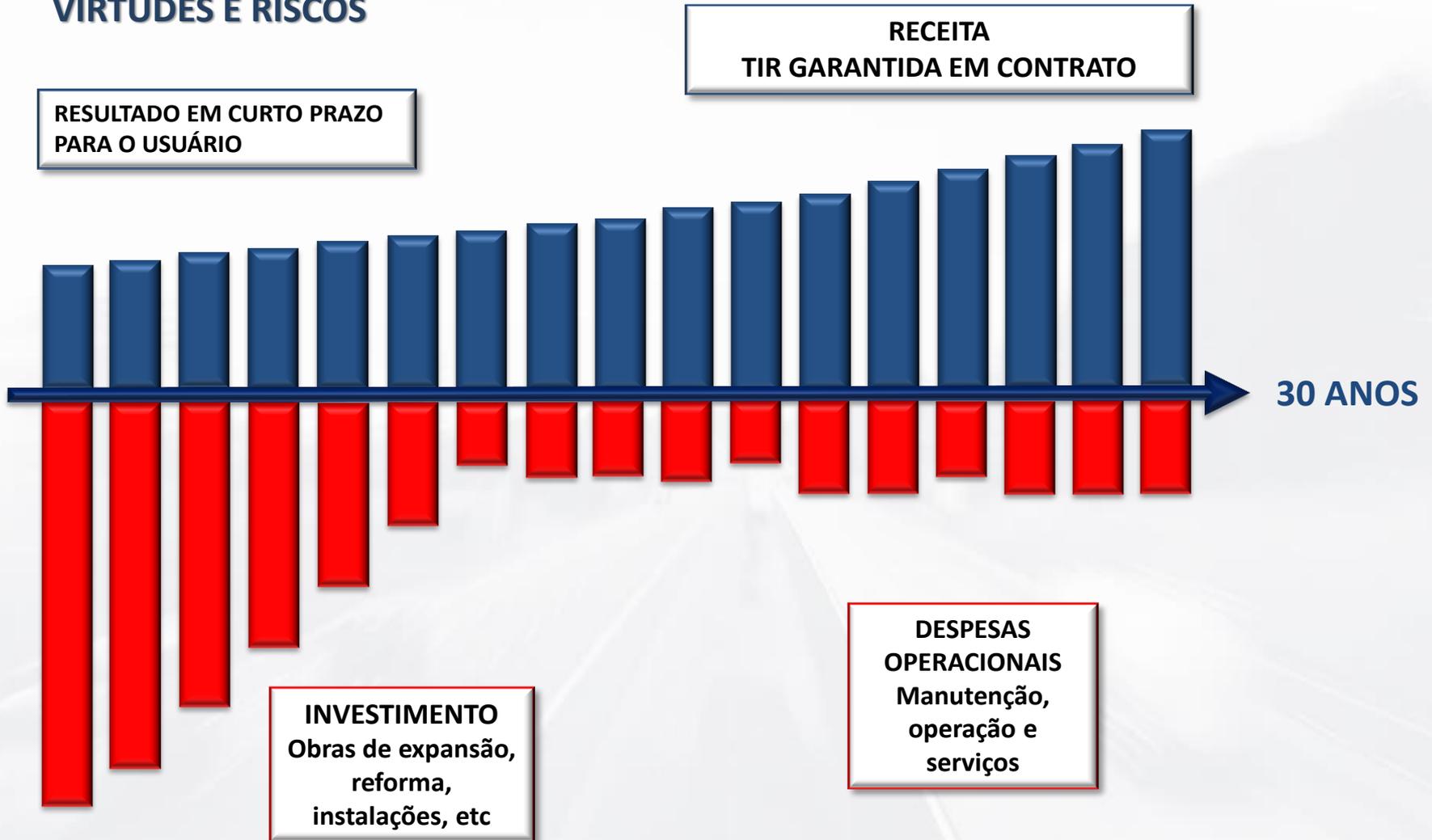


20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

CONTRATO DA CONCESSÃO



VIRTUDES E RISCOS



20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

EQUAÇÃO ECONÔMICA DA CONCESSÃO



(1) ENTRADAS

- \$ Receita Tarifária do Pedágio
- \$ Receitas Acessórias

(2) SAÍDAS

- \$ Remuneração do Poder Concedente, pela outorga e tributos
- \$ Investimentos
- \$ Custos O&M, financeiros, lucro

POLÍTICA TARIFÁRIA

Tarifa

Tarifa pelo preço,
resultante do leilão

Reajuste Anual

Reposição de perda
inflacionária oficial

Reequilíbrio

Reposição de novas
condições

MATRIZ DE RISCO

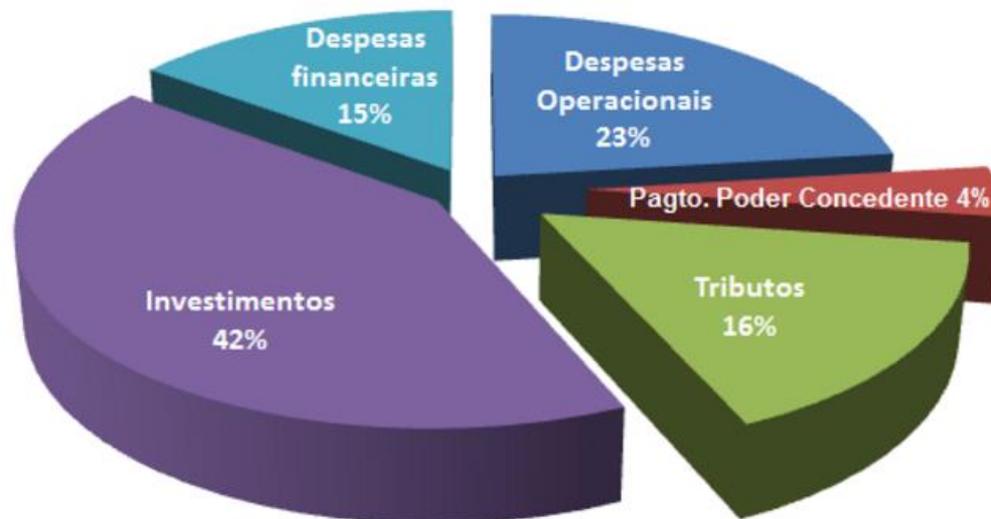
Tipo	Poder Concedente	Concessionárias
Redução do nível de tráfego		✓
Perda por gestão inadequada da atividade		✓
Custos não cobertos pela taxa de inflação		✓
Aumento ou redução de tributos (Fato do Príncipe)	✓	
Alteração unilateral ou descumprimento de obrigações (Fato da Administração)	✓	✓
Força maior ou casos fortuitos (Teoria da Imprevisão)	✓	

20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

INVESTIMENTOS E DESPESAS



Dados Financeiros de 2014



Fonte: ABCR

A distribuição anual dos investimentos e despesas varia com a situação de cada contrato

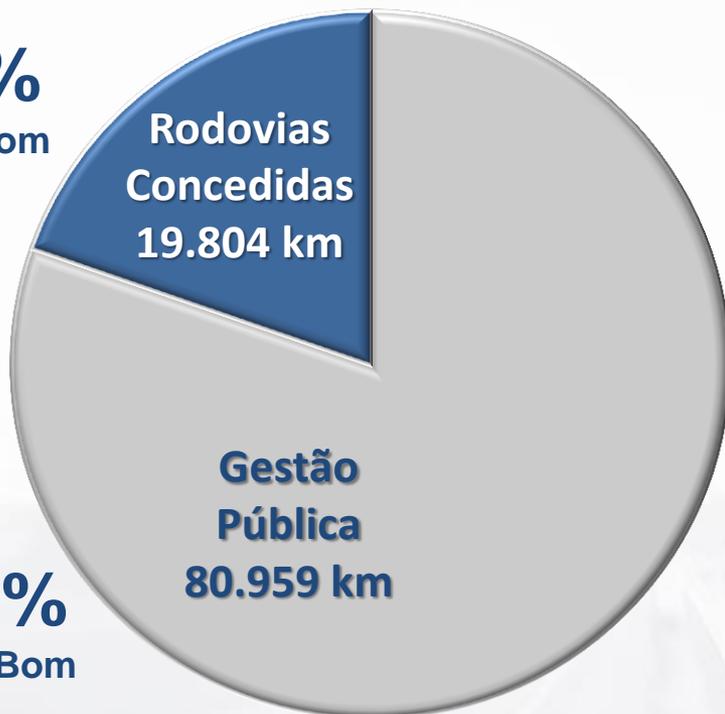
AVALIAÇÃO DAS RODÓVIAS

Pesquisa CNT

04 nov 2015



78,3%
Ótimo e Bom



34,1%
Ótimo e Bom

☐ Extensão total da malha pavimentada: **213.299 km**

☐ Extensão total da malha federal: **66.712 km**

☐ Extensão total da malha pesquisada: **100.673 km**

METODOLOGIA

Principais pontos analisados

- ✓ Geometria da Via
- ✓ Pavimento
- ✓ Sinalização

AS 21 MELHORES RODOVIAS SÃO CONCEDIDAS



O FUTURO DAS CONCESSÕES

EVOLUÇÃO DAS CONCESSÕES



Rede atualmente concedida (em janeiro de 2016)

Concessões federais	21
Concessões estaduais	38
Concessões municipais	2

61 rodovias **19.683 kms**

Novas concessões a serem licitadas

- Concessões federais (PIL 2015) – 15 lotes – 6.949 km
- Expansão do programa pelo estado de São Paulo – 4 lotes - 2.217 km
- Estudos para introdução de novos programas de concessão nos estados de Mato Grosso, Espírito Santo e Minas Gerais.
- Retomada do programa de concessões pelo estado do Rio Grande do Sul



**MITOS & FATOS
SOBRE O
PEDÁGIO**

Pedágio: Mitos & Fatos



	Mito	Fato
M1	Não há justificativa para as grandes diferenças no valor das tarifas	As condições de cada contrato de concessão e a época em que foi assinado explicam a diferença
M2	As concessionárias definem o local das praças	É o poder concedente que define a localização e o número de praças
M3	Há excesso de praças de pedágio na mesma rodovia	Mais praças reduzem o custo para quem percorre apenas um trecho
M4	A cobrança deveria ser pela quilometragem percorrida	É a solução mais justa, mas inviável no Brasil atual
M5	Morador de município onde existe praça não deve pagar pedágio	Seria um privilégio injusto, rodovias existem para ligar vários municípios
M6	O pedágio onera as mercadorias e afeta a todos	O impacto sobre o custo das mercadorias é mínimo, quanto existe
M7	Concessionárias decidem data e valor do reajuste anual da tarifa	Essas definições já constam dos contratos assinados com o governo
M8	Não deve haver pedágio em pista simples	A cobrança de tarifa se destina a garantir a boa qualidade da rodovia

Pedágio: Mitos & Fatos



	Mito	Fato
M9	Pedágio desrespeita o direito constitucional de ir e vir	O direito de ir e vir é das pessoas e não dos seus veículos
M10	Municípios podem proibir praças de pedágio em seu território	Municípios não legislam sobre rodovias estaduais e federais
M11	Pedágio atrasa o desenvolvimento regional	Rodovias de qualidade atraem investimentos e turismo
M12	Governos só privatizam as melhores rodovias, que são mais lucrativas	O critério básico é conseguir melhorar a rodovia com tarifa razoável
M13	Concessionárias são um negócio altamente lucrativo	Concessão precisa ser interessante para atrair investidores
M14	Não há transparência nos contratos e resultados das concessões	Os contratos são públicos e as concessionárias divulgam seus balanços
M15	Não existe fiscalização sobre as concessionárias	Há constante fiscalização por órgãos governamentais, usuários e outros
M16	As pessoas têm direito de buscar formas de não pagar pedágio	A fuga ao pedágio constitui séria infração de trânsito



Pedágio: Mitos & Fatos

	Mito	Fato
M17	Muitos trechos de rodovias concedidas estão em mau estado	As rodovias com pedágio recebem manutenção constante e são as melhores do País
M18	Concessionárias deveriam controlar o peso dos caminhões	O controle de peso é responsabilidade do poder público
M19	Concessionárias não impedem as perigosas infrações de trânsito	Concessionárias apoiam fiscalização, mas não têm poder de polícia
M20	Animais soltos deveriam merecer maior atenção das concessionárias	Concessionárias têm programas de captura, mas precisam da colaboração dos proprietários lindeiros e de usuários
M21	Concessionárias de rodovias não desenvolvem novas tecnologias	Inovações em tecnologia, materiais e sistemas são constantes
M22	Concessionárias não sinalizam corretamente as obras	Avisos e indicações já aparecem bem antes do local em obras
M23	Cobrança eletrônica deveria reduzir a tarifa de pedágio	A instalação e o controle para cobrança eletrônica têm custos
M24	Motos não afetam o pavimento e não deveriam pagar pedágio	Os recursos da tarifa não se destinam apenas ao pavimento

Pedágio: Mitos & Fatos



	Mito	Fato
M25	Concessionárias não atendem às queixas e reclamações de usuários	Milhares de usuários são atendidos pelas ouvidorias e pelo 0800
M26	Não deveria ser permitido cercar a cidade com praças de pedágio	O critério de cobrança do pedágio é único: quem usa paga
M27	É justo não cobrar pelo eixo suspenso do caminhão	Não cobrar pelo eixo suspenso aumenta a tarifa para todos
M28	Serviços de atendimento não são importantes e aumentam as tarifas	Há impactos nos custos, mas usuários defendem os serviços
M29	Para pagar pedágios, os usuários devem exigir a nota fiscal	Pela legislação da Receita Federal, esse pagamento não envolve nota fiscal
M30	O Código do Consumidor deveria ser aplicado às concessionárias	A relação de consumo é diferente da prestação de serviços públicos
M31	Pedágio é duplicação dos impostos, já se paga IPVA e CIDE	Todos os tributos vão para o caixa geral, como define a Constituição
M32	Concessionárias não cumprem os contratos	O cumprimento é rigoroso, obedecendo às condições contratuais



DESAFIOS DO SETOR

PRINCIPAIS DESAFIOS SETORIAIS



- ❑ **Fortalecer o setor de transportes** na definição das políticas, estratégias, planos e programas de transporte e logística do País, bem como na preparação dos editais de licitação das concessões;
- ❑ **Instrumentalizar a EPL e as secretarias de estado** com recursos humanos e técnicos, para a definição do planejamento de curto, médio e longo prazo do setor, e de modelos de concessão e fontes de financiamento;
- ❑ **Instrumentalizar e capacitar as agências reguladoras** para a regulação e fiscalização dos contratos de concessão;
- ❑ **Viabilizar o financiamento de longo prazo das concessões;**
- ❑ **Desenvolver tecnologias de construção e operação** das vias, na busca de um alto padrão de qualidade dos serviços prestados aos usuários e com índice de segurança máximo (zero de fatalidade);
- ❑ **Zelar pelo fiel cumprimento dos contratos de concessão:** responsabilidade dos poderes concedentes, usuários e concessionárias;
- ❑ **Ampliar a base de pagantes e combater a cultura da evasão:** Quando todos pagam, todos pagam menos.



REFLEXÕES FINAIS



Após 20 anos, a Lei 8.987/95, que regulamenta o artigo 175 da CF sobre concessões, permitiu ao Brasil desenvolver um programa vigoroso de concessões de serviços de infraestrutura nos setores de energia e transporte com capital privado;

Os programas de concessão de rodovias federal e estaduais são vitoriosos por sua amplitude, mas também pela excelente qualidade dos serviços prestados aos consumidores, como atestam as pesquisas anuais da CNT – as 21 melhores rodovias do país são concessionadas;

Muitos outros projetos de concessão de iniciativa federal e de estados estão sendo estudados;

Porém, o setor de concessões por rodovias é surpreendido a todo instante com iniciativas de projetos de lei que isentam do pagamento da tarifa de pedágio por motivo diversos e que, se forem aprovados, colocarão em xeque ou eliminarão os programas de concessão existentes e futuros.



Dada a existência de dezenas de projetos de lei, nesta casa, propondo a isenção do pagamento de pedágio, que podem dificultar ou mesmo inviabilizar programas existentes e futuros de concessões, qual a maneira de trata-los?

Iniciativas como este encontro, por exemplo, são capazes de alertar os senhores deputados e senadores para os efeitos danosos da aprovação de projetos de lei que coloquem em xeque os programas de concessão? São suficientes? Merecem ser ampliadas?

Que iniciativas poderiam ser conduzidas no Congresso Nacional?

Como podemos nos juntar aos esforços da Câmara dos Deputados e do Senado?

OBRIGADO !

Ricardo Pinto Pinheiro
Presidente-Executivo

Brasília, 16 de fevereiro de 2016