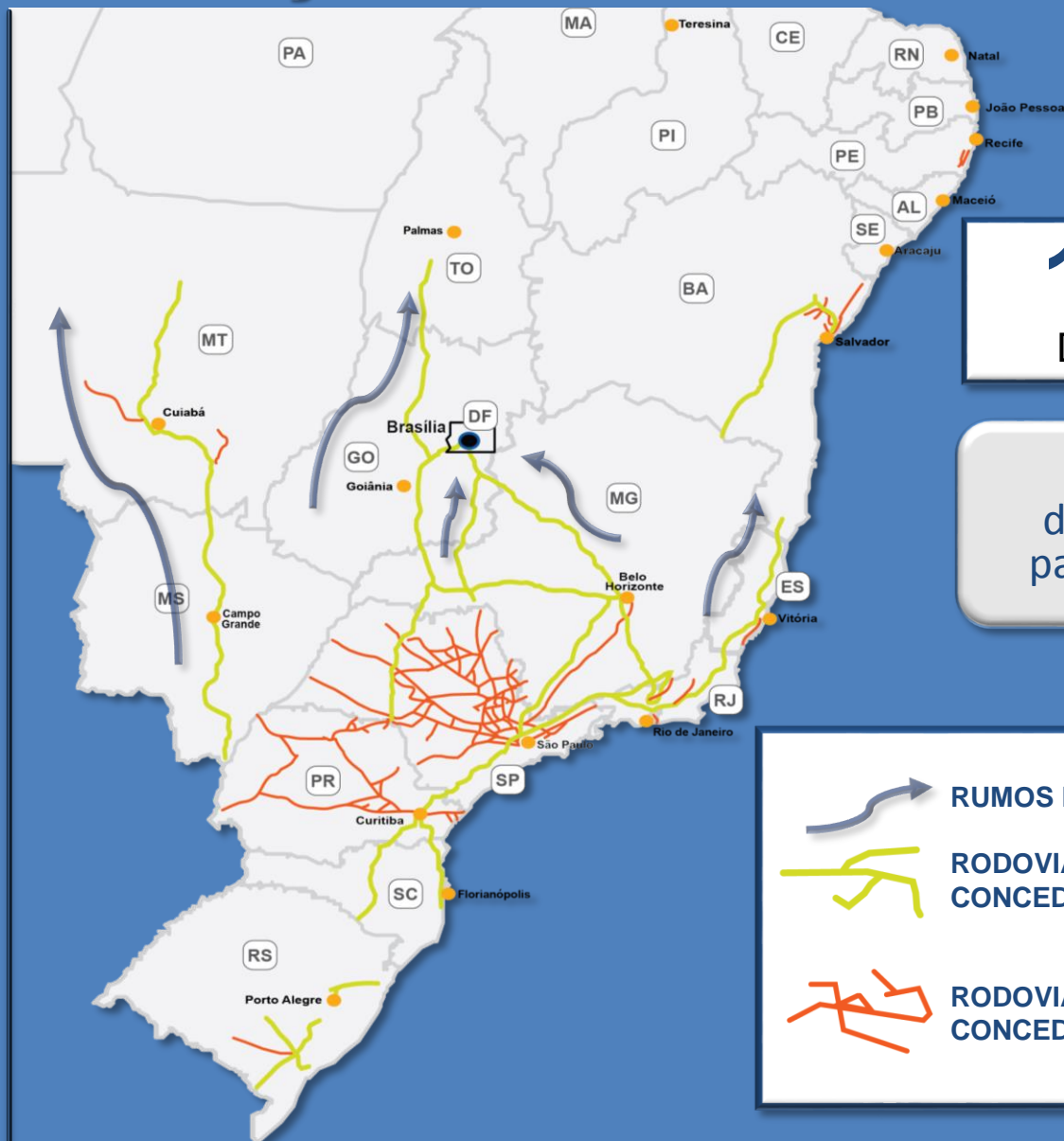


# Comissão de Serviços de Infraestrutura

Ricardo Pinto Pinheiro  
Presidente-Executivo da ABCR

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



# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

## 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

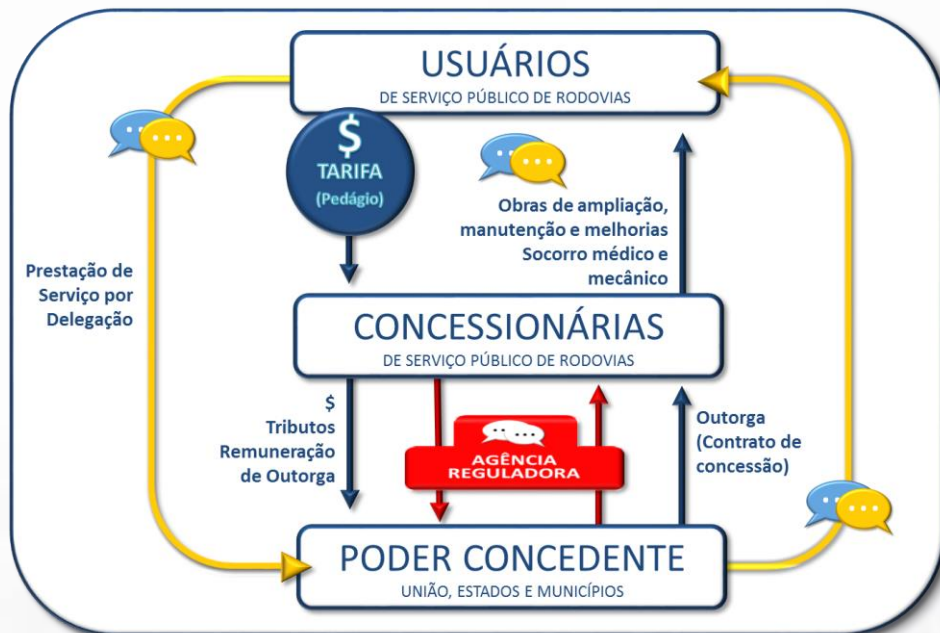


**Leilão da Ponte Rio-Niterói – 18 Março 2015**  
**Renovação do modelo para os próximos 30 anos!**



# AVANÇOS DO PROGRAMA DE CONCESSÕES

# TRANSPARÊNCIA NAS RELAÇÕES



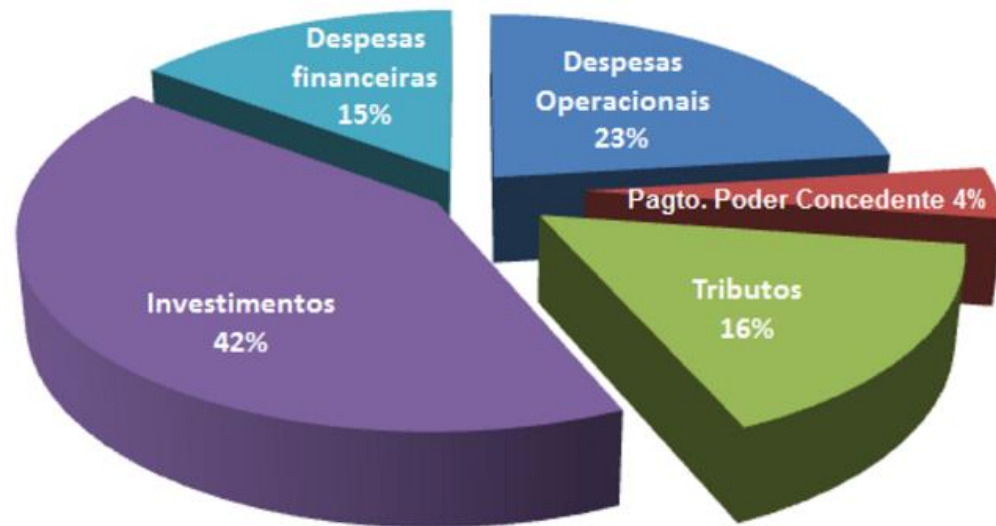
Agência Reguladora regula e fiscaliza os serviços

# 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**



## 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

# HISTÓRICO DO MODELO



- ❑ **A extinção do Fundo Rodoviário Nacional (FND)**, em 1988, cujos recursos eram obrigatoriamente aplicados nas rodovias, deixou o Estado sem outra fonte de recurso disponível, a não ser a capacidade de investimento e de gestão da iniciativa privada.
- ❑ No início de 1990 o Presidente Itamar Franco adotou o **Programa de Concessões para recuperar parte significativa da malha rodoviária**, uma vez que essas rodovias, com grande volume de tráfego, haviam atingindo significativo nível de degradação, devido à falta de investimentos públicos.
- ❑ Logo ficaria evidente com o **resgate das condições da Via Dutra**, um dos eixos rodoviários mais importantes do país. Em 1994 foram assinados os primeiros contratos e em 1995 as concessionárias assumiram as concessões. A cobrança de pedágios foi iniciada em 1996.



# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIAÁRIAS NO BRASIL

## HISTÓRICO DO MODELO



- ❑ **Arcabouço regulatório:** Leis n.8.987/95 e n.9.074/95 que dispõem sobre a concessão e lei 10.233/01 de criação da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- ❑ **Fundamentos Básicos:**
  - ❑ **Pedágio inicial e critério de reajuste**, bem como programa de obras e qualidade dos serviços fixados em contrato.
  - ❑ **Preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos** e correspondente TIR e Plano de Negócio atrelados à proposta vencedora do leilão.
  - ❑ **Recomposição do equilíbrio dos contratos** decorrentes de novas obras e serviços pela metodologia do fluxo de receita marginal (Resolução ANTT n. 3651/11).

**A DELEGAÇÃO É CONTRATUAL E O FIEL CUMPRIMENTO  
DOS CONTRATOS É FUNDAMENTAL!**

# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

## Do Edital ao Contrato de Concessão



### 1.Fase Edital

Tarifa de Pedágio \$  
(referência)



### 2.Fase Leilão



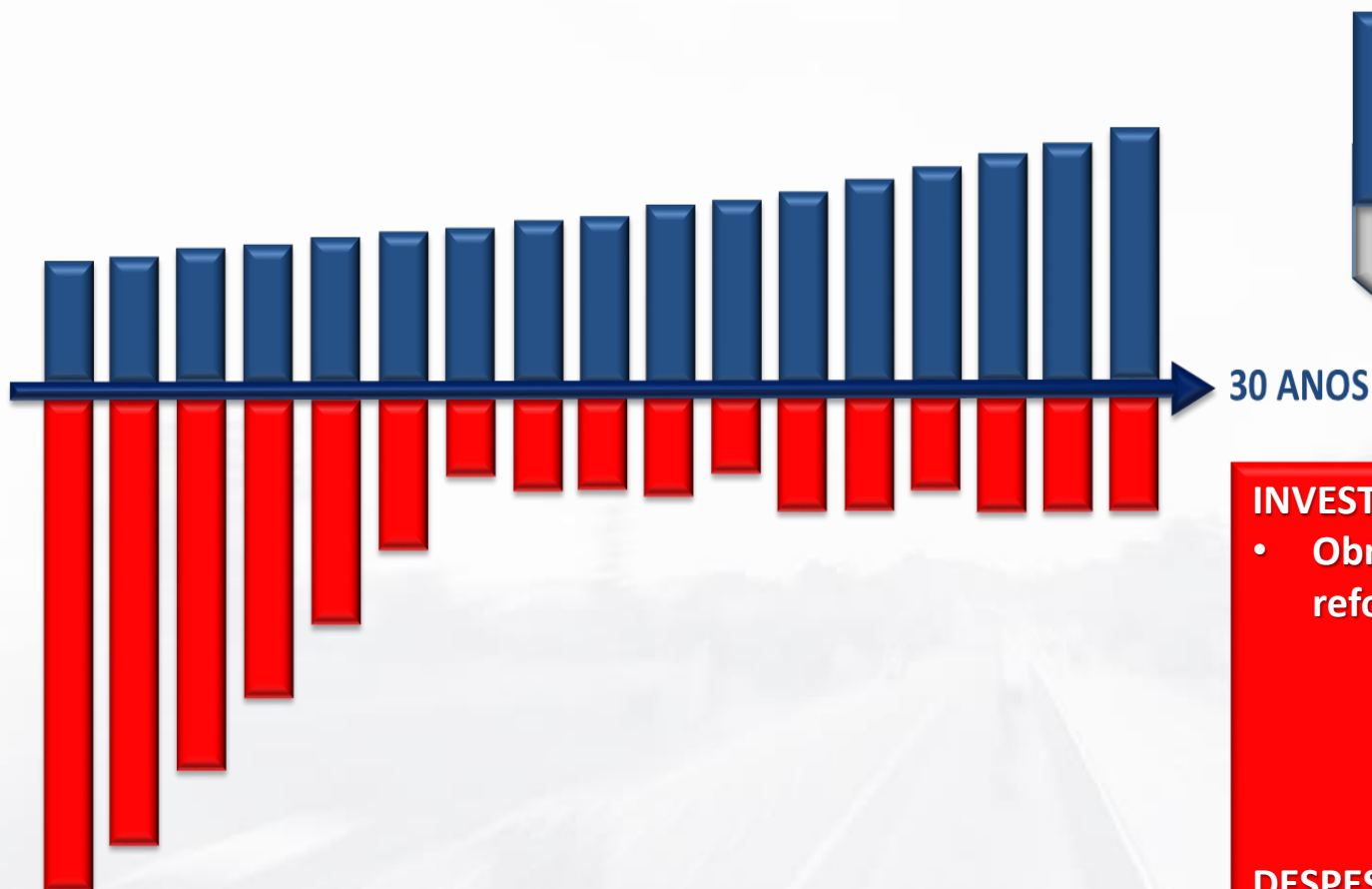
### 3.Fase Contrato de Concessão

Menor Tarifa de  
Pedágio



# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

## CONTRATO DA CONCESSÃO



**TARIFA DE  
PEDÁGIO**

**\$**

**FINANCIA**

### **INVESTIMENTOS**

- Obras de expansão, reforma, instalações, etc.

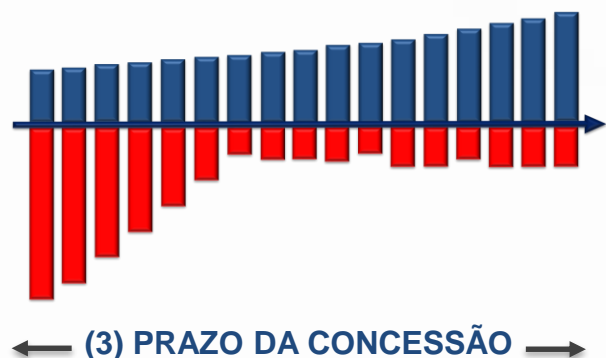
**+**

### **DESPESAS OPERACIONAIS**

- Custos O&M, custos financeiros, lucro

# 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 (obras de expansão, reforma, instalações, etc.)
- \$ Custos O&M, custos 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)                        | ✓                |                 |



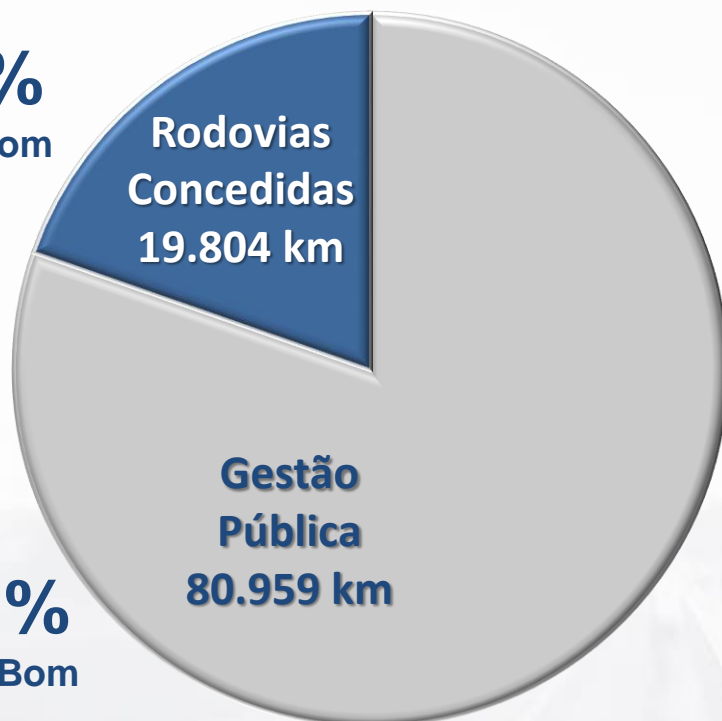
# AVALIAÇÃO DAS RODÓVIAS

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

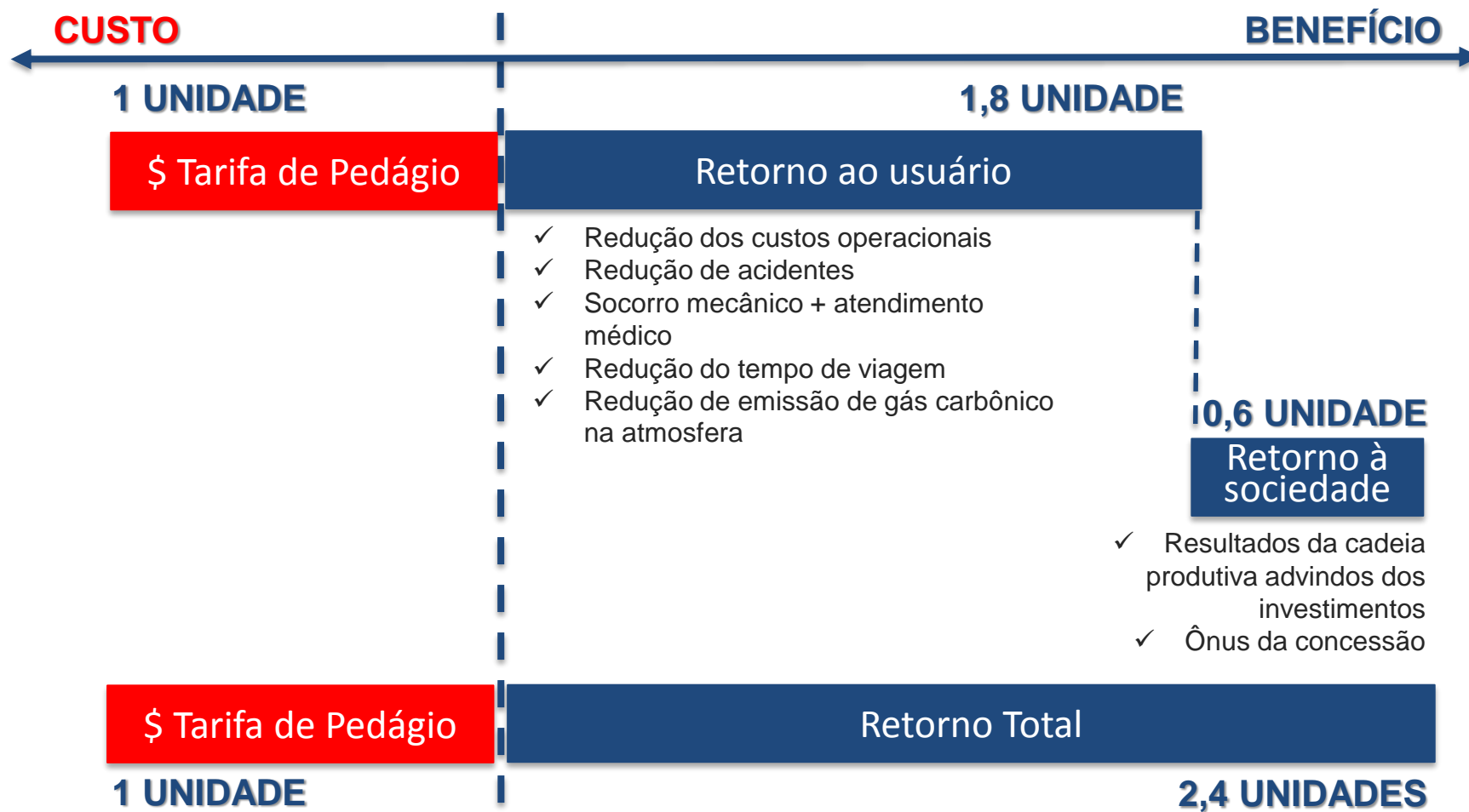
## AS 21 MELHORES RODOVIAS SÃO CONCEDIDAS

The background is a deep blue gradient. On the left, there are stylized, light blue arch-like shapes. A perspective view of a road or path leads from the bottom left towards the upper right, with light trails suggesting motion. The text is centered in a white, bold, sans-serif font with a slight 3D effect.

# RETORNO À SOCIEDADE E AO USUÁRIO



## Avaliação Socioambiental Programa de Concessões Paulista





The background is a deep blue gradient. On the left, there are stylized, light blue arch-like shapes. A road with white lane markings curves from the bottom left towards the upper right. The text is centered over the road.

# 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

- **Programa de Concessões Federais (PIL 2015) – 15 lotes – 6.949 km**
- **Programa de Concessões do 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



# Concessões Federais

Programa de  
Investimento em  
Logística 2015



## Concessões Federais - Programa de Investimento em Logística 2015

### Leilões em 2015

- 2.603 km de estradas em 7 estados
- R\$ 19,6 bilhões de investimentos: duplicação das pistas, terceira pista, faixas adicionais, sinalização, etc.
- Leilão dos projetos com PMI entregues, previsto no 4º trimestre
- Leilão por menor tarifa
- Financiamento liderado por BNDES
- Parceria com bancos comerciais e mercado de capitais







## Concessões Federais - Programa de Infraestrutura Logística 2015

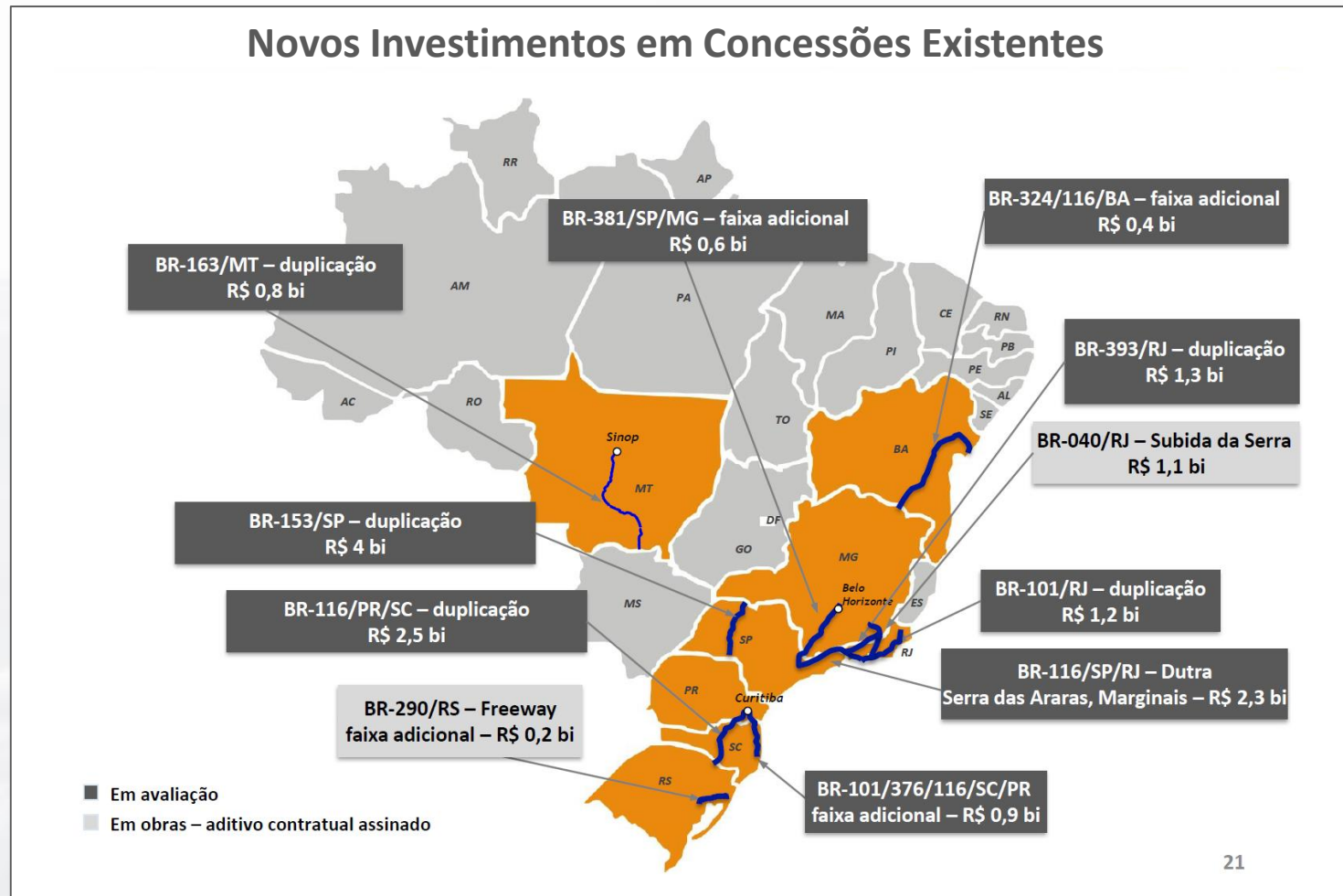
### Leilões em 2016

- 4.371 km de estradas em 10 estados
- R\$ 31,2 bilhões de investimentos: duplicação das pistas, terceira pista, faixas adicionais, etc.
- Integração com a malha federal já concedida e com leilões previstos para 2015





## Concessões Federais - Programa de Infraestrutura Logística 2015





## Concessões Federais - Programa de Infraestrutura Logística 2015

### Condições financeiras por parte do BNDES

A emissão de pelo menos 10% de debêntures de infraestrutura eleva a participação de financiamento em TJLP de 35% para 45%

| RODOVIAS   | Sem debêntures | Com mínimo (10%) debêntures | Com máximo (25%) debêntures |
|--|----------------|-----------------------------|-----------------------------|
| BNDES TJLP + 1,2% a.a. + risco de crédito          | 35%            | 45%                         | 45%                         |
| BNDES outras fontes + 1,2% a.a. + risco de crédito | 35%            | 15%                         | 0%                          |
| Debêntures de infraestrutura                       | 0%             | 10%                         | 25%                         |
| Equity + Geração de caixa                          | 30%            | 30%                         | 30%                         |



# Concessões do Estado de São Paulo 2016





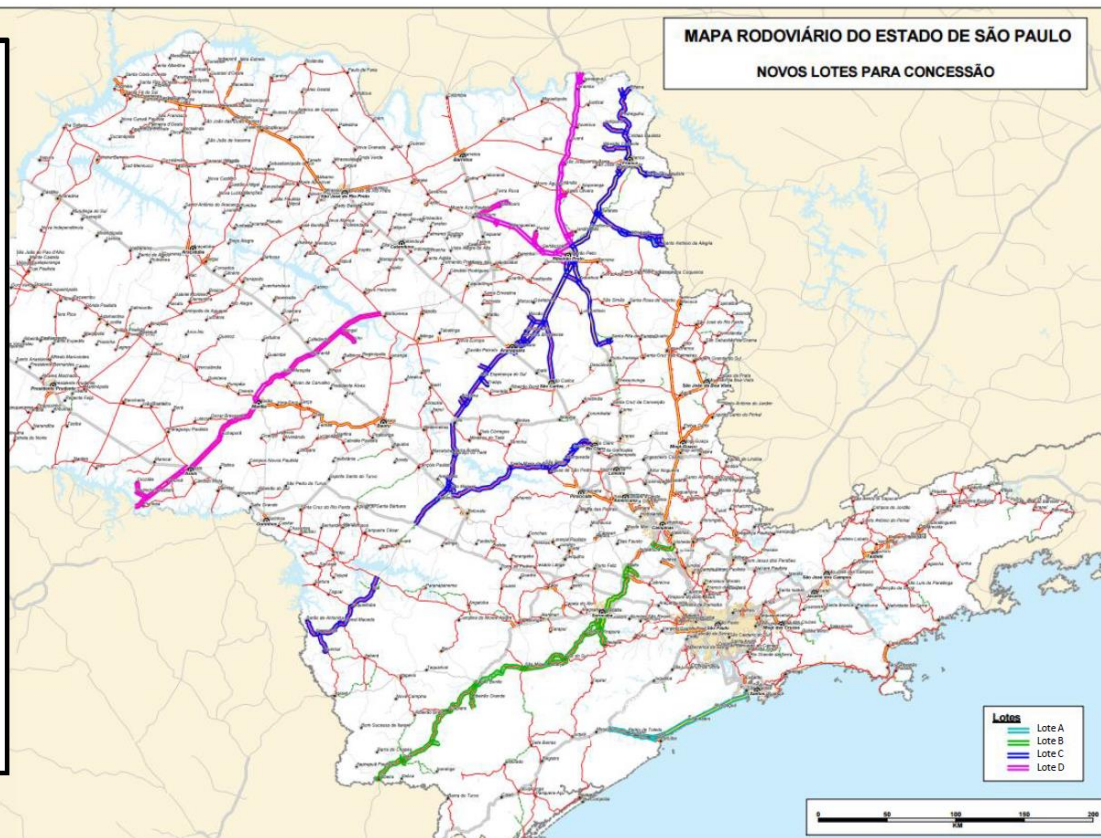
## Concessões do Estado de São Paulo - 2016

### Estrutura das Novas Concessões

Concessão de cerca de 2.217 km de rodovias

Previsão de mais de 300 km de duplicações ao longo de todos os trechos concedidos durante o prazo das concessões

Os novos lotes ampliam em aproximadamente 25% a malha de rodovias estaduais concedidas





## Concessões do Estado de São Paulo - 2016

### Premissas da modelagem econômico-financeira

Taxa Interna de Retorno do Projeto: 9,83%

**Custo de Capital:** 9,83%

- Base referencial utilizada: metodologia divulgada pela Secretaria do Tesouro Nacional + adequações para o cenário paulista de concessão de rodovias;
- Estrutura de capital composta por 50% capital próprio e 50% capital de terceiros, percentuais calculados com base no VPL observado na estrutura de capital dos estudos de modelagem da PPP Tamoios.
- **Custo do Capital Próprio:** 14,13%
  - Utilizou-se dados internacionais para o cálculo do risco setorial (ampliação do espectro de abrangência para um âmbito maior do que o mercado nacional, que é caracterizado pela concentração em poucos players);
- **Custo do Capital de Terceiros:** 5,53%
  - Considerando as atuais condições de financiamento do BNDES, quais sejam:
    - 30% de financiamento do BNDES, sendo metade remunerada pela a TJLP e metade pelo IPCA;
    - 70% de financiamento pela emissão de debêntures incentivadas (especialmente voltado para outorga. Estruturação do pagamento da outorga de forma a conferir maior financiabilidade ao projeto)



The background is a deep blue with a sense of motion. On the left, there are stylized, light blue arches that resemble a bridge or a series of overpasses. A road with white lane markings stretches from the bottom left towards the upper right, creating a strong sense of perspective. The text is centered in the middle of the image.

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



# Pedágio: Mitos & Fatos



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

# 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 | <b>É justo não cobrar pelo eixo suspenso do caminhão</b>          | <b>Não cobrar pelo eixo suspenso aumenta a tarifa para todos</b>            |
| 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 | <b>Pedágio é duplicação dos impostos, já se paga IPVA e CIDE</b>  | <b>Todos os tributos vão para o caixa geral, como define a Constituição</b> |
| M32 | Concessionárias não cumprem os contratos                          | O cumprimento é rigoroso, obedecendo às condições contratuais               |

The background is a deep blue gradient. On the left, there are stylized, light blue arch-like shapes. A road with white lane markings curves from the bottom left towards the upper right. The text "DESAFIOS DO SETOR" is centered in the middle of the image.

# 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;
- ❑ **Aprimorar a atuação do Congresso Nacional:** As reduções da base de pagantes, com objetivos eleitoreiros ou não, colocam em xeque o programa de concessões;
- ❑ **Instrumentalizar e capacitar as agências reguladoras** para a regulação e fiscalização dos contratos de concessão;

# PRINCIPAIS DESAFIOS SETORIAIS



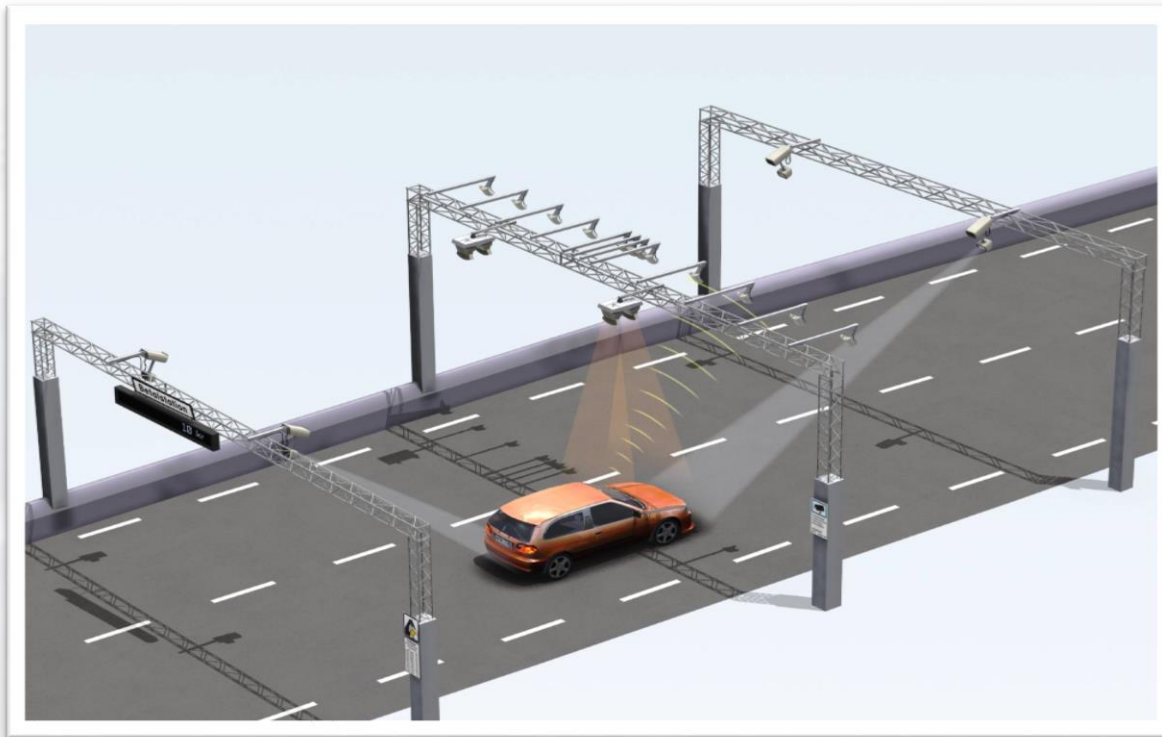
- ❑ **Viabilizar o financiamento de longo prazo das concessões;**
- ❑ **Desenvolver tecnologias de construção e operação** das vias, na busca de um alto padrão de qualidade dos serviços prestados aos usuários e com índice de segurança máximo (zero de fatalidade);
- ❑ **Zelar pelo fiel cumprimento dos 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.



# COBRANÇA POR TRECHO PERCORRIDO



- ☐ O veículo é detectado por cortina de *laser* que ativa o sistema de registro.
- ☐ Placas dianteira e traseira são fotografadas.
- ☐ O TAG é lido e informações da passagem são registradas.



**OBRIGADO !**

Ricardo Pinto Pinheiro  
Presidente-Executivo da ABCR

**Brasília, 16 de março de 2016**



# TRANSPARÊNCIA NAS RELAÇÕES



Agência Reguladora regula e fiscaliza os serviços

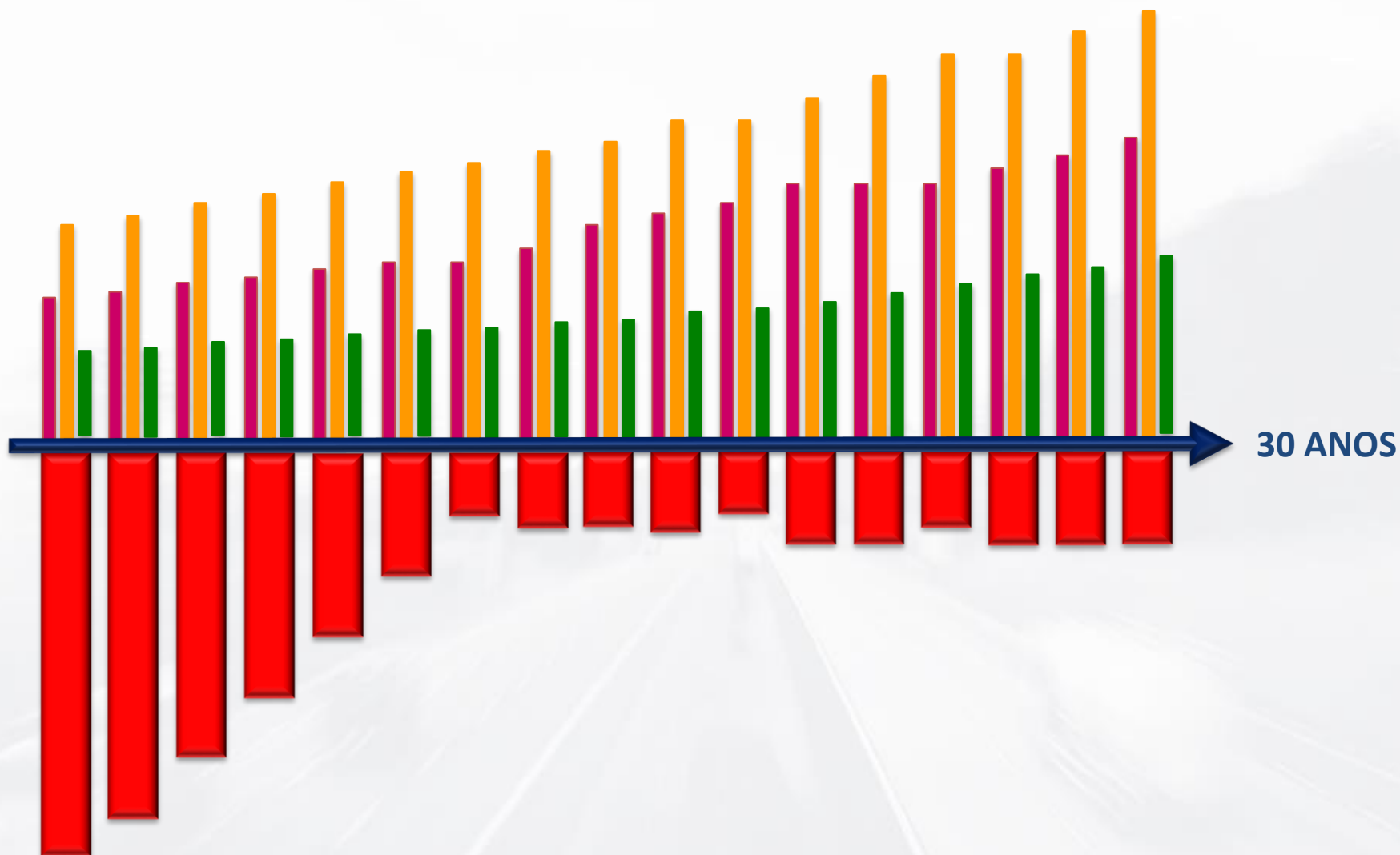
# TRANSPARÊNCIA NAS RELAÇÕES





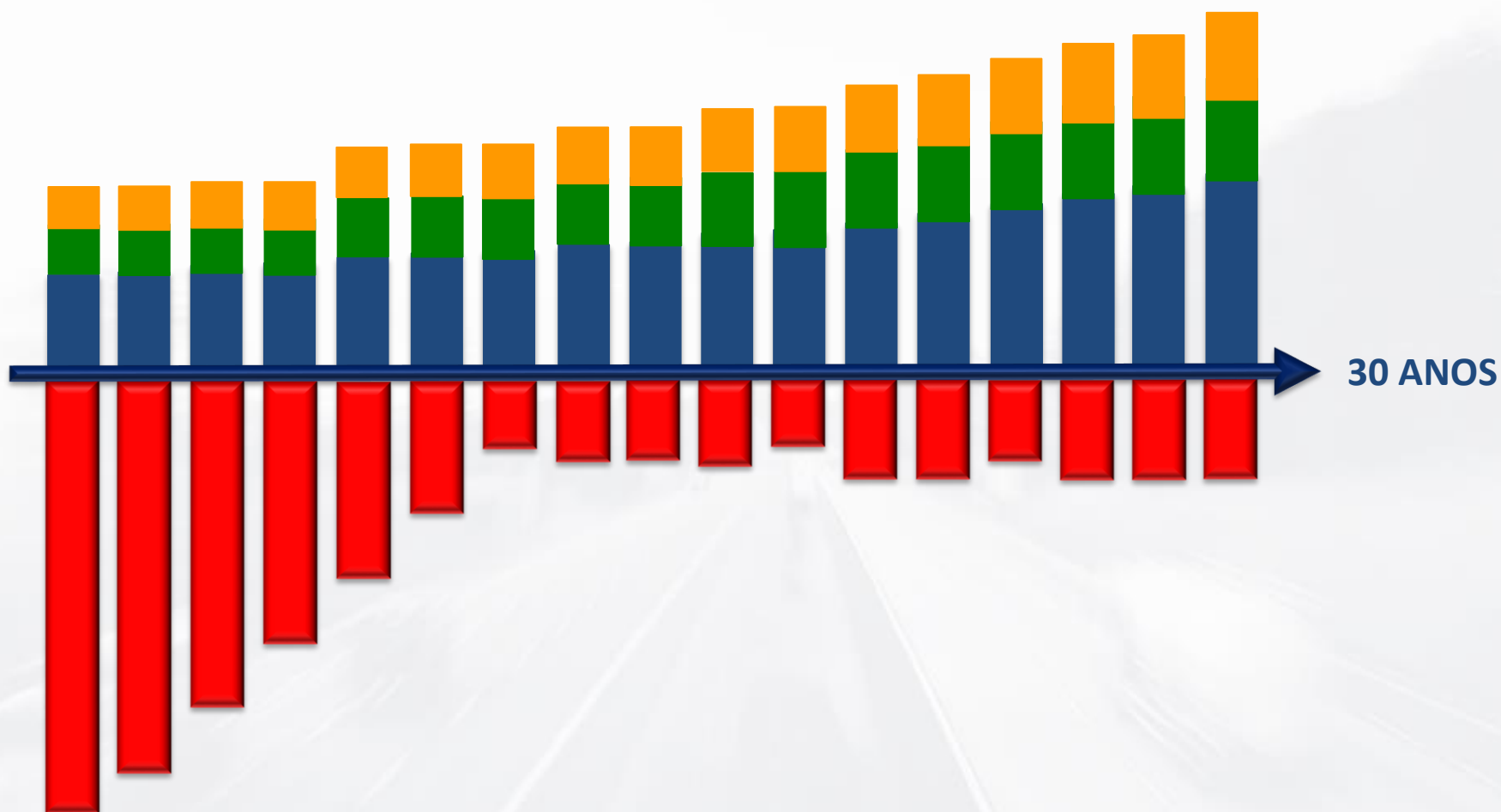
# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

## CONTRATO DA CONCESSÃO



# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

## CONTRATO DA CONCESSÃO



# 20 ANOS DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL

## CONTRATO DA CONCESSÃO

