



IMPACTOS DO PLC 8/13 NO SETOR DE CONCESSÕES DE RODOVIAS

Alexandre Barra
Diretor Regional

Senado Federal
Brasília, 9 de maio de 2018

POR QUE CONCESSÕES?

- Brasil precisa crescer e infraestrutura é base, promove o crescimento sustentável e diminui ineficiências do sistema de transportes (passageiros e cargas)
- São necessários e urgentes diversos investimentos em ampliação e manutenção da rede de rodovias
- Governo brasileiro não tem recursos suficientes para as diversas necessidades da Nação
- No Brasil, hoje, a concessão não é opção, é talvez a única saída

CONCESSÕES ASSOCIADAS

58 Sociedades de Propósito Específico (SPEs)

- 7 grupos de investidores (46 concessões, em consórcio ou não)
- 12 concessionárias individuais



INDIVIDUAIS

3.896 Km

ViaRondon

Caminhos do Paraná

Rodosol

Rodovia do Aço

Rota 116

Tebe

ViaBahia

Viapar

MGO Rodovias

SPMar

Tamoios

Entrevias



1.529 Km

AB Colinas

AB Nascentes das

Gerais – PPP

Rodovias do Tietê

AB Triângulo do Sol



3.677,5 Km

Autopista Fernão Dias

Autopista Fluminense

Autopista Litoral Sul

Autopista Planalto Sul

Autopista Régis Bittencourt

Autovias

Centrovias

Intervias

Vianorte

Via Paulista



2.908 Km

CCR NovaDutra

CCR AutoBAN

CCR SPVias

CCR ViaOeste

CCR ViaLagos

CCR MSVIA

CCR RodoNorte

CCR RodoAnel



1.902 Km

Ecosul

Ecovias

Ecopistas

Ecovia

Ecocataratas

Eco 101

Ecoponte



CONSORCIOS

1.902 Km

ViaRio

Renovias

Bahia Norte

Rota do Atlântico

CRT



2.140,5 Km

Triunfo Concepa

Triunfo Econorte

Triunfo Transbrasiliana

Concer

Triunfo Concebra



1.374 Km

Rota das Bandeiras

Rota dos Coqueiros – PPP

Rota do Oeste

invepar

2.004,8 Km

Cart

LAMSA

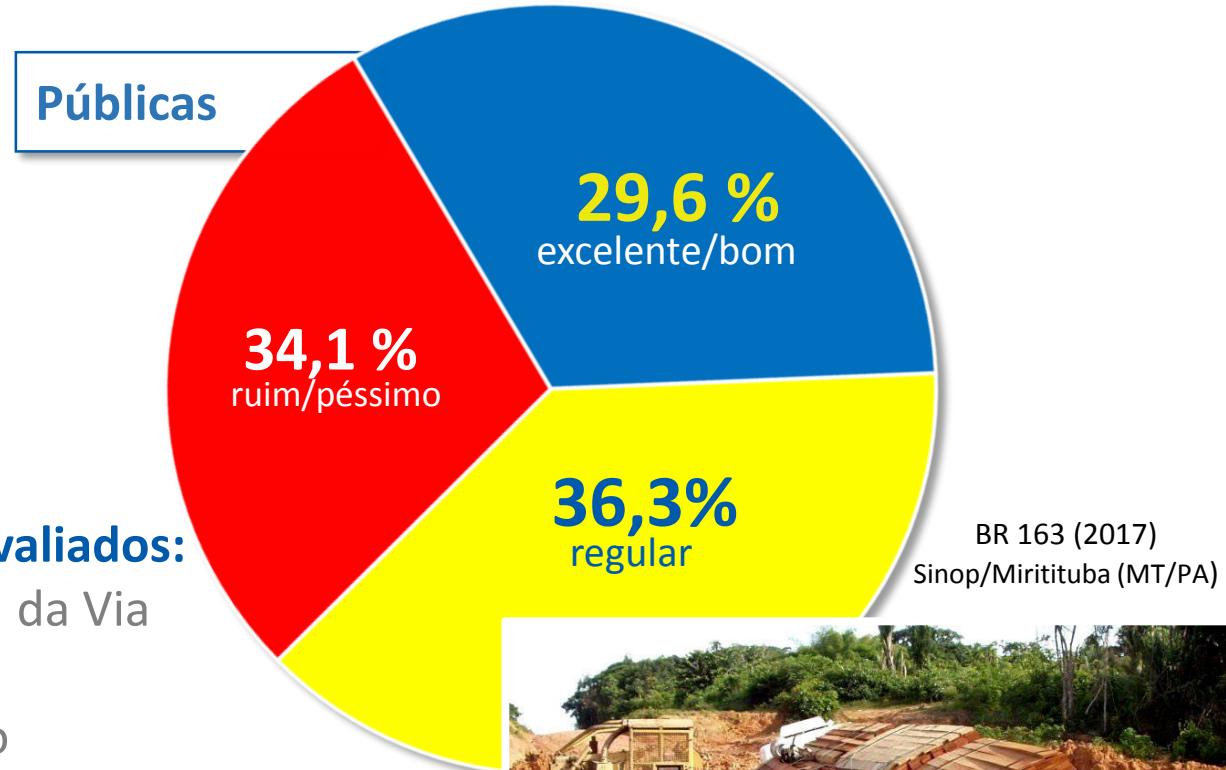
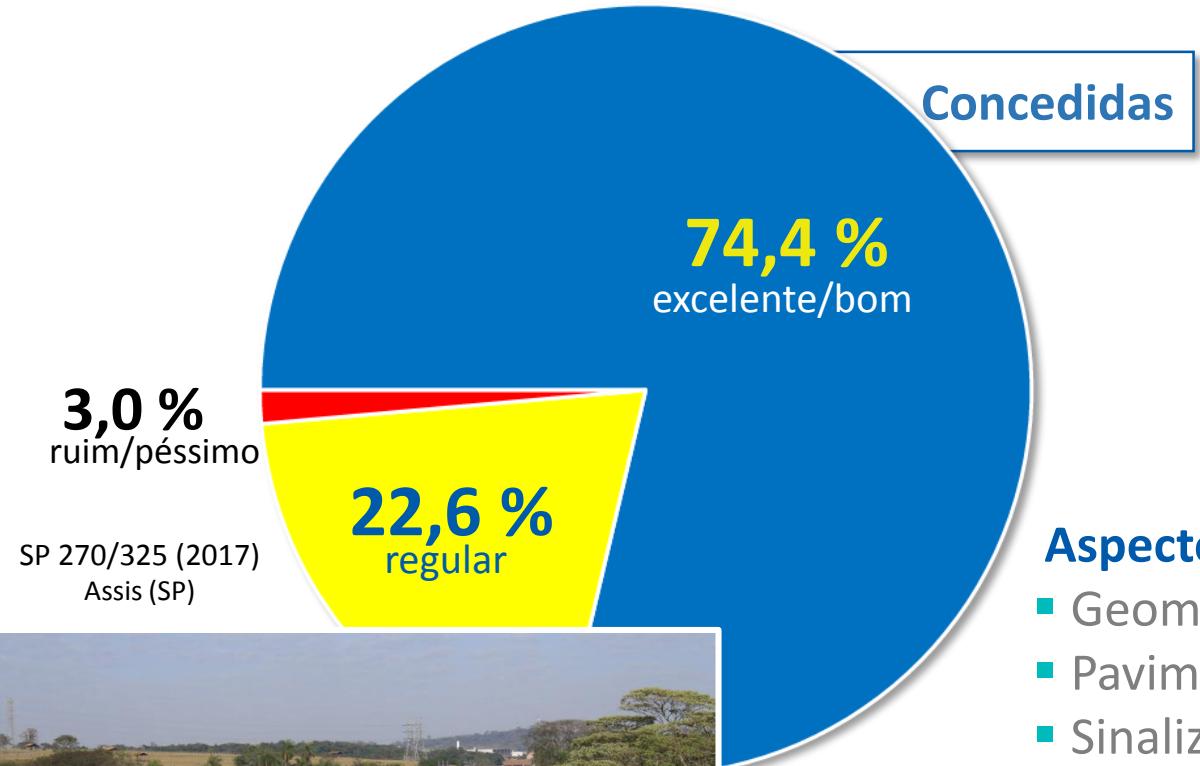
CLN

VIA 040

21ª EDIÇÃO PESQUISA CNT de RODOVIAS 2017

QUILÔMETROS AVALIADOS (CNT)

- Rodovias Públicas 85.466 km
- Rodovias Concedidas 20.348 km



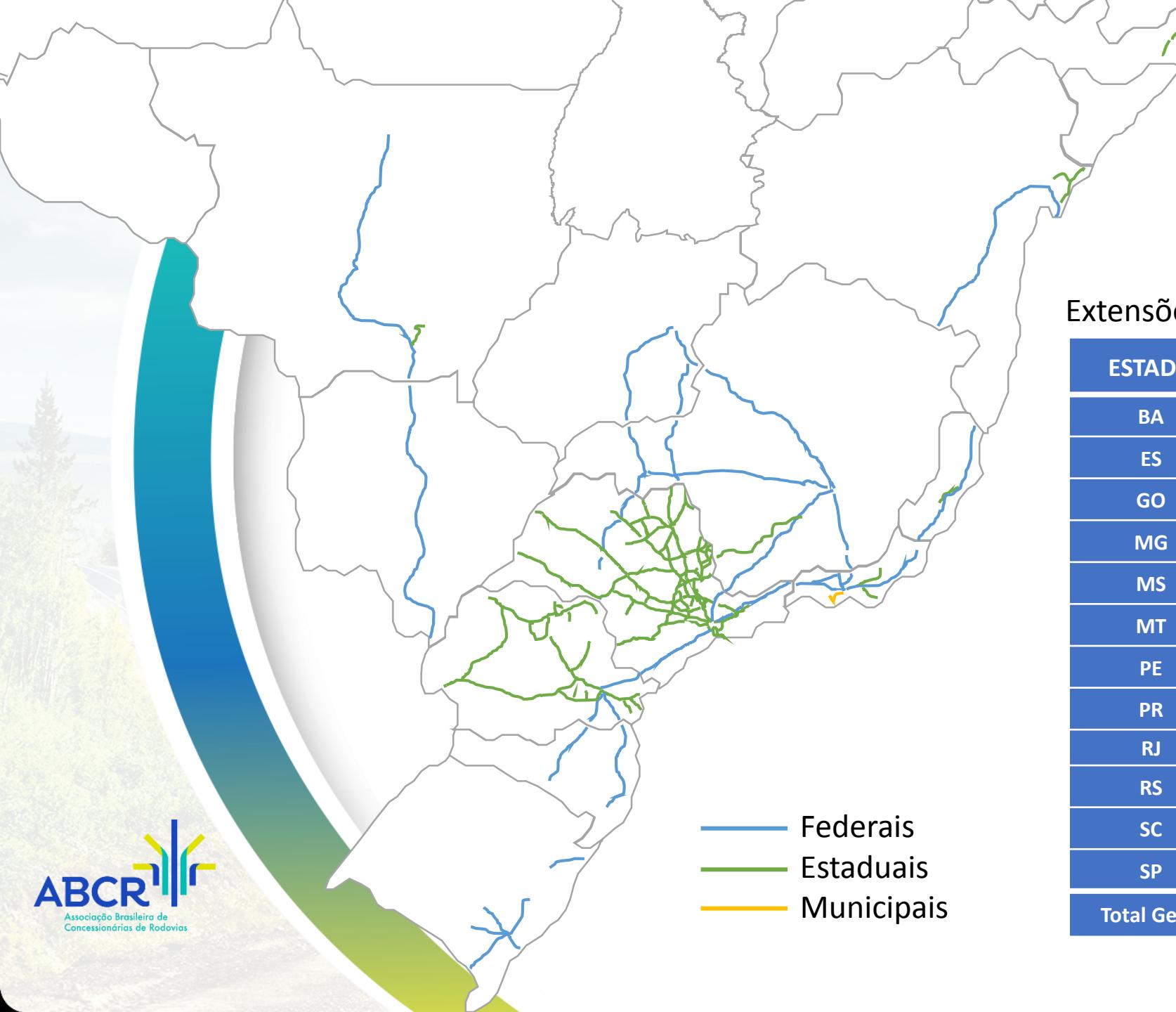
Aspectos Avaliados:

- Geometria da Via
- Pavimento
- Sinalização

As **19** melhores rodovias do País são concedidas



MAPA das CONCESSÕES

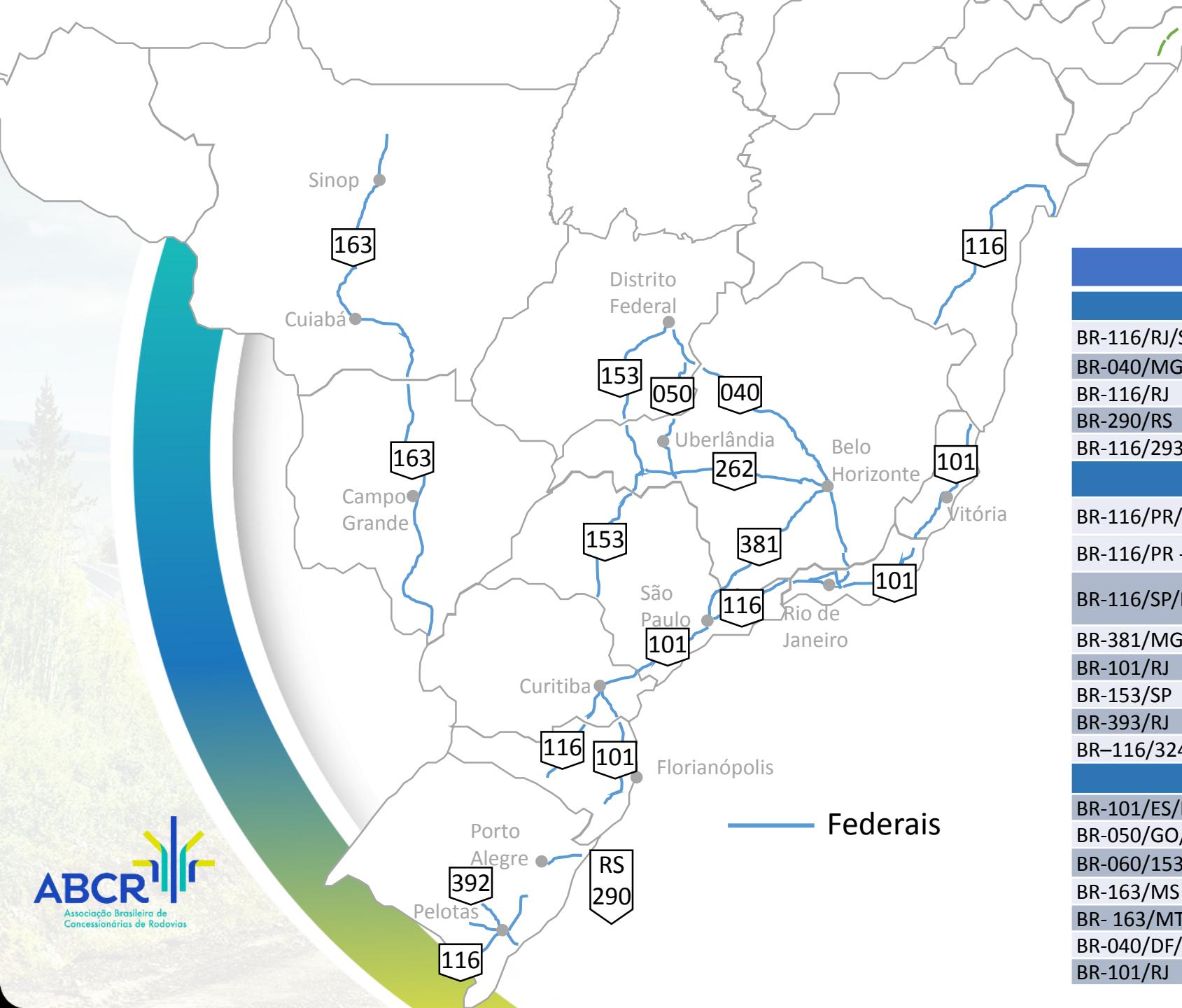


- Federais
- Estaduais
- Municipais

Extensões concedidas por estado e por programa

ESTADO	FEDERAL	ESTADUAL	MUNICIPAL	TOTAL
BA	681	339		1.020
ES	476	68		544
GO	1.177			1.177
MG	1.936	371		2.307
MS	845			845
MT	851	111		962
PE		41		41
PR	413	2.501		2.914
RJ	869	197	30	1.096
RS	578			578
SC	406			406
SP	1.125	7.024		8.149
Total Geral	9.357	10.652	30	20.039

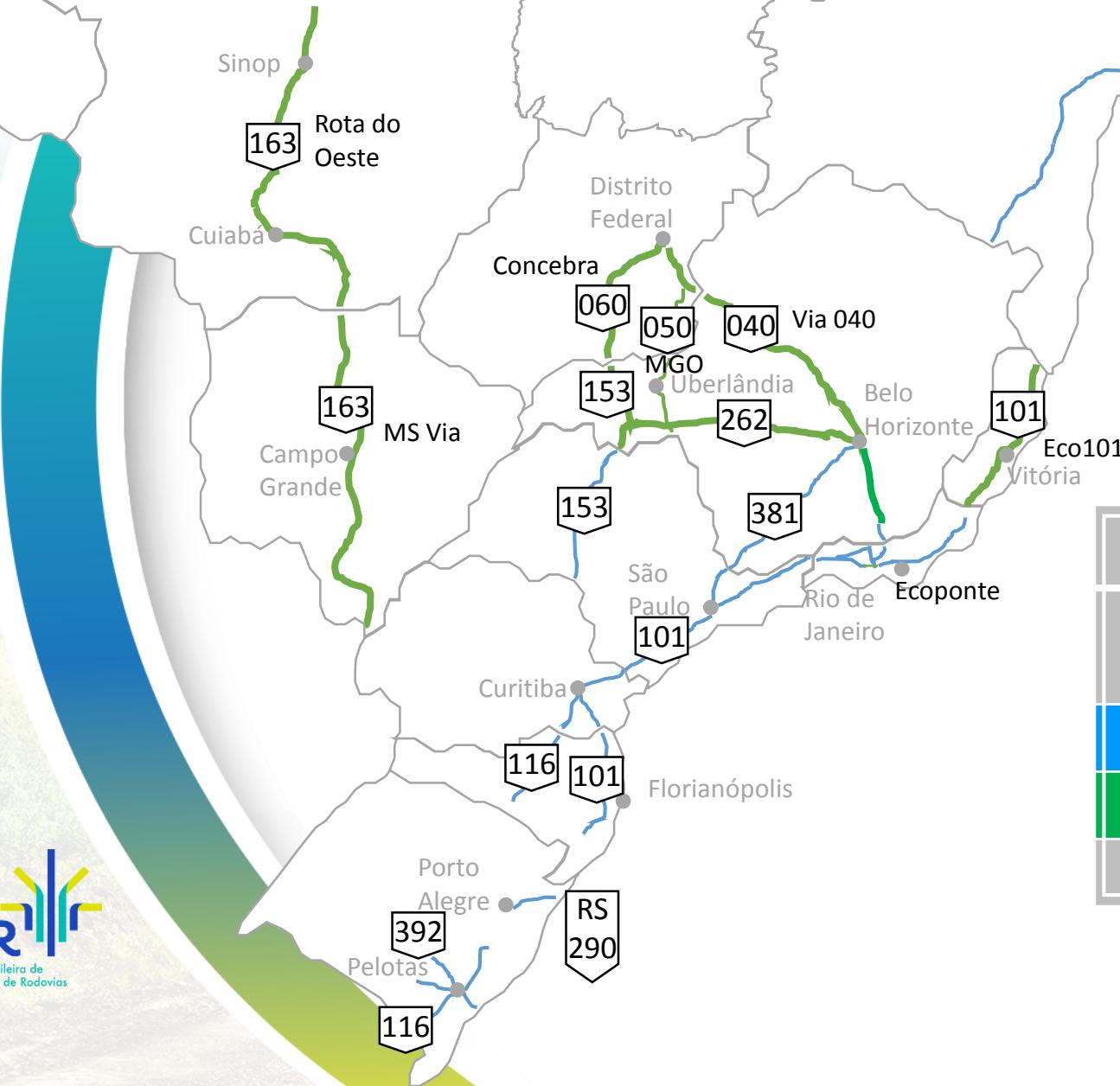
MAPA DAS FEDERAIS



RODOVIAS	CONCESSIONÁRIA
1ª Etapa	
BR-116/RJ/SP	CCR NovaDutra
BR-040/MG/RJ	Triunfo Concer
BR-116/RJ	CRT
BR-290/RS	Triunfo Concepa
BR-116/293/392/RS	Ecosul
2ª Etapa	
BR-116/PR/SC	Arteris Autopista Planalto Sul
BR-116/PR - BR-376/PR - BR 101/SC	Arteris Autopista Litoral Sul
BR-116/SP/PR	Arteris Autopista Régis Bittencourt
BR-381/MG/SP	Arteris Autopista Fernão Dias
BR-101/RJ	Arteris Autopista Fluminense
BR-153/SP	Transbrasiliana
BR-393/RJ	Rodovia do Aço
BR-116/324/BA e BA-526/528	Via Bahia
3ª Etapa	
BR-101/ES/BA	ECO 101
BR-050/GO/MG	MGO
BR-060/153/262/DF/GO/MG	Triunfo Concebra
BR-163/MS	MSVia
BR-163/MT	CRO
BR-040/DF/GO/MG	Via 040
BR-101/RJ	Ecoponte

MAPA DAS FEDERAIS

— Federais
— 3^a Etapa



Federais (por km)			
Malha	Pista Simples	Pista Dupla	Total
1 ^a +2 ^a Etapa	2.136	2.474	4.610
3 ^a Etapa	3.340	1.407	4.747
Total	5.476	3.881	9.357

Proposta PLC 8/13

- **Concede isenção de pagamento de pedágio aos usuários que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no município em que se localiza praça de cobrança de pedágio de rodovia federal concedida, inclusive delegadas**
- **Posição da ABCR: contrária ao PLC, por criar desequilíbrio grave aos contratos vigentes**

Impactos

- **Caso convertido em Lei, afetaria o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, o que causaria um grande aumento na tarifa de pedágio para os demais usuários;**

Desigualdade

- **Os usuários que seriam isentos recebem a mesma prestação de serviços dos demais usuários que serão onerados pela isenção proposta;**
- **Os usuários que seriam isentos também são responsáveis pela degradação da pista, gerando necessidade de recuperação e manutenção, e usufruindo de socorro médico e mecânico.**

Benefício injustificado

- **Tratamento especial injustificado em relação aos diversos usuários que utilizam as rodovias concedidas**
- **Isentar uma certa classe de usuários é simplesmente repassar o custo dos serviços públicos prestados a outros não atingidos pelo benefício;**
- **Tal efeito foi visto na Lei dos Caminhoneiros.**

Lei dos Caminhoneiros impõe aumento extra ao pedágio na Dutra

ANTT aprovou reajuste de 16,8%; índice passa a valer no dia 1º..
Aumento o dobro da inflação no período, medida pelo IPCA.

Do G1 Vale do Paraíba e Região



Reajuste em Pinda eleva tarifa a 12,70 (Foto: Reprodução/TV Vanguarda)

A Lei dos Caminhoneiros, sancionada pelo **governo em março**, impôs aos motoristas um reajuste extra na tarifa de pedágio na Dutra (BR-116), principal eixo viário entre São Paulo e Rio de Janeiro. O reajuste autorizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nesta quinta (23), de 16,8%, o dobro da inflação do período - medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Os novos valores passam a vigorar no dia 1º.

Com isso, nas praças de Moreira César, em Pindamonhangaba (SP), Itatiaia e Viúva Graça,

Inconstitucionalidades

- **Haveria ofensa ao Princípio da Harmonia entre os Poderes, pois propõe alteração substancial em contrato administrativo firmado pelo Poder Executivo, segundo condições ofertadas ao setor privado à época dos leilões (ADI 2.733-6, unânime, Rel. Min. Eros Grau, j. 26.10.2005)**
- **O PLC 8/13 não prevê formas efetivas de compensação de receita pelas perdas ocasionadas pela isenção de pedágio, cabendo unicamente aos demais usuários suportar o reequilíbrio da receita**

Fraudes

- **A isenção também traria prejuízos às concessionárias por conta de fraudes e o custo da implantação das devidas medidas preventivas**
- **Uma pessoa que não more em Niterói poderia registrar seu veículo para não pagar o pedágio da Ponte Rio-Niterói, utilizando o comprovante fraudulento. Exemplo: Espanha**

Estudo ABCR

- **Principais números do impacto que a aprovação do PLC 8/13 causaria**

Estudo ABCR

- **“ANÁLISE DO IMPACTO DA ISENÇÃO DE PEDÁGIO PARA VIAGENS LOCAIS PREVISTA PELO PLC 8/2013”**
- **Estudo formulado pela TECTRAN - GRUPO SYSTRA**
- **Algumas estimativas de impacto econômico apuradas no estudo da ABCR, encomendado à consultora em trânsito e transportes TECTRAN, mostram aumentos de pedágio de até 205% (Rodovia Presidente Dutra)**

Estudo ABCR

- **Ponte Rio-Niterói** - devido à localização da praça de pedágio em uma região metropolitana, o projeto de lei tem um potencial de impacto de 62% do tráfego pedagiado correspondente a queda de R\$ 72 milhões na arrecadação anual da concessionária. Já o impacto na tarifa da Ponte Rio-Niterói seria de, aproximadamente, 155% de aumento.

Estudo ABCR

- **Rodovia Presidente Dutra** - sofreria uma queda de 60% do tráfego total pedagiado da concessão e de 68% do número total de eixos pedagiados, impactando assim em R\$ 774 milhões na receita anual da concessionária. Já o impacto na tarifa da Rodovia Presidente Dutra seria de, aproximadamente, 205% de aumento.

Estudo ABCR

- **Rodovia BR-050 GO/MG – impacto de até 14% do tráfego total pedagiado da concessão, o que corresponde a uma queda de quase R\$ 14 milhões na arrecadação anual da concessionária. Já o impacto na tarifa seria de, aproximadamente, 15% de aumento.**

Conclusão

- **Adotar a isenção proposta pelo PLC 8/13 seria inviabilizar o atual modelo de concessões de rodovias, pois as perdas de receita não possibilitariam a manutenção dos contratos em andamento sem significativos repasses à tarifa;**
- **Sua aprovação afastaria investidores e encareceria os projetos de concessões.**

CONCESSÕES de RODOVIAS **VALEM a PENA!**

**O programa de concessões veio para ficar
Mas....**

- Poder Público precisa ver concessionárias como parceiras na prestação de serviço público;
- Usuário precisa entender o conceito de Usuário Pagador;
- Investidor precisa entender como um negócio de longo prazo.





Obrigado!

Alexandre Barra
Diretor Regional

Senado Federal

Brasília, 9 de maio de 2018