



# Carta de Infraestrutura

Inter. B Consultoria Internacional de Negócios

31 de março de

# 2014

Ano 1, nº 3

**Setor  
Rodoviário**



## Apresentação

A Carta de Infraestrutura de Janeiro discutiu a questão portuária no país, e a de Fevereiro o setor ferroviário. Ambos ainda aguardam uma melhor definição no plano regulatório – e de financiabilidade, no caso das novas ferrovias - que possibilite deslançar os investimentos.

O tema da **Carta** de Março é o setor rodoviário, e as perspectivas de transformação da malha e redução dos custos logísticos por meio do novo programa de concessões. Lançada no contexto do Programa de Investimento em Logística, a nova Etapa de concessões tem sido licitada com sucesso a partir de Setembro de 2013, após um período de quase dois anos de hesitação quanto à modelagem das licitações.

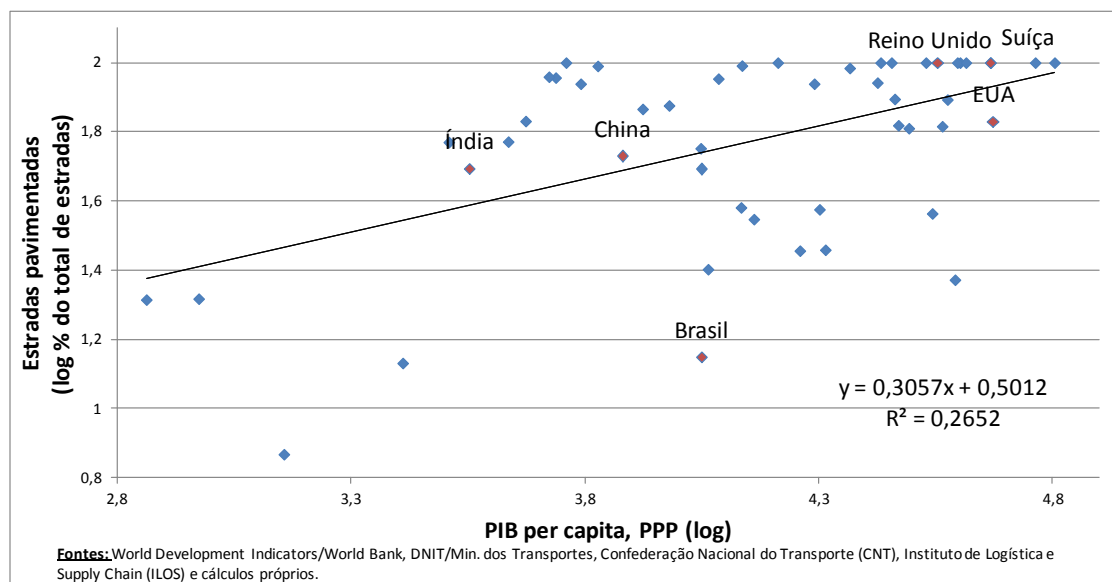
Quais os elementos que marcaram as diferentes etapas? O que as novas concessões significam para o setor? E quais são as perspectivas para 2014 e próximos anos? Esperamos que esta edição da **Carta**, diante da importância deste modal no Brasil, possa contribuir para a compreensão do tema.

## Sumário

### Sumário

<b>Editorial.....</b>	<b>2</b>
<b>Panorama das Concessões.....</b>	<b>3</b>
Os Modelos de Concessão.....	3
Trechos já licitados na 3ª Etapa.....	3
Trechos ainda não Licitados.....	4
Novos trechos anunciados – Janeiro de 2014 .....	5

Há fundamentalmente dois desafios que o país enfrenta no plano das políticas públicas para reduzir seus custos logísticos: reequilibrar a matriz de transportes, e melhorar dramaticamente o desempenho dos modais, dentre os quais o rodoviário é um “velho conhecido”. As comparações internacionais sugerem que o Brasil é um ponto “fora da curva” (conforme o gráfico abaixo).



Historicamente, a expansão e melhora da malha rodoviária tem sido atribuição do Estado. Nas duas últimas décadas a Lei das Concessões e das Parcerias Público-Privadas (PPPs) – e as iniciativas de transferir para o setor privado a operação de rodovias relevantes - tentaram inverter a tendência de queda dos investimentos no modal. Inicialmente, a empresa vencedora era aquela que oferecia o maior ágio sobre o valor de outorga; em anos mais recentes, o maior deságio sobre a tarifa máxima, apoiado por financiamento subsidiado do BNDES (e, em última instância, do Tesouro Nacional). Ainda que o conceito de modicidade tarifária seja atraente, não há evidência que este seja um critério superior àquele que maximiza os ganhos para o Tesouro (ou algum fundo voltado a investimentos pioneiros em infraestrutura).

Ademais, em casos como a Ponte Rio-Niterói, a redução no pedágio deverá com toda a probabilidade agravar ainda mais o congestionamento da via, sendo que obras previstas serão não mais do que um paliativo. O contrato de concessão da Ponte vence em 2015. O governo elegeu não renová-lo, apontando para uma licitação baseada no critério de maior deságio. O edital de chamamento público para a elaboração de estudos foi liberado no final de janeiro, sendo que 12 entes privados demonstraram interesse na elaboração do projeto. Esse grande número de interessados revela que o trecho deverá ser intensamente disputado.

Em certa medida, este é um caso paradigmático. Seria uma oportunidade de introjetar maior racionalidade econômica, e carrear fundos que possam ser utilizados em soluções estruturantes de mobilidade na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, seja por meio de uma nova ponte, túnel voltado ao transporte de massa (inclusive e particularmente sobre trilhos) ou alguma variante. Talvez aumentar pedágio não seja politicamente atraente, mas se o interesse público estiver na mira dos governantes, há de se repensar o modelo vigente. Afinal, é um caminho sem volta por 25 anos.

Claudio R. Frischtak

## Panorama das concessões

No ano de 2012, o Governo Federal lançou o Programa de Investimento em Logística, conhecido como PIL. Consistia, conforme discutido nas edições anteriores da **Carta**, em um pacote de concessões com a intenção de incentivar o investimento em infraestrutura no país. Dentre os setores, aqueles que demonstram maiores avanços são o aeroportuário e rodoviário, este objeto desta Carta. O PIL engloba, assim, a 3ª Etapa de Concessões Rodoviárias, contemplando, no total, a licitação de nove trechos, dos quais cinco já licitados. Abaixo resumimos o histórico das licitações desde a década de 1990, e analisamos em maior detalhe a etapa atual do Programa.

### Os modelos de concessão

O Quadro 1 apresenta de maneira resumida as três etapas de concessão rodoviária, lançadas respectivamente em 1994, 2007 e 2012.

Na 1ª Etapa, o vencedor do leilão seria aquele que oferecesse o maior ágio sobre o valor da outorga. Dessa forma, as tarifas resultantes foram relativamente mais altas do que aquelas das etapas posteriores. Na 2ª e 3ª Etapas, lançadas em 2007 e 2012 respectivamente, o critério para a escolha do vencedor foi o deságio oferecido pela concessionária em relação à tarifa-teto (estabelecida pelo governo no edital) - o sentido seria garantir a chamada “modicidade tarifária”.

Ao todo, desde a 1ª Etapa de Concessões Rodoviárias, foram concedidas 20 rodovias federais no Brasil, sendo: cinco entre 1994 e 1997; uma em 1998 (também referente à primeira etapa) pelo Estado do Rio Grande do Sul; oito lotes em 2007; e cinco – até agora – na 3ª etapa.

Quadro 1: Diferença entre as Etapas de concessões rodoviárias no país - 1994, 2007 e 2012

	Etapas de concessões		
	1ª	2ª	3ª
<b>Ano</b>	1994	2007	2012
<b>Período de Concessão</b>	25	25	25
<b>Total de Trechos oferecidos</b>	6	8	9 <sup>1</sup>
<b>Total de Km</b>	1.482	2.601	7.000
<b>Critério do Leilão</b>	Ágio na outorga	Deságio na tarifa-teto	Deságio na tarifa-teto
<b>Média das tarifas (valores atuais por 100 km)</b>	R\$ 8,58	R\$ 2,75	R\$ 3,79 <sup>2</sup>

Fonte: ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres; Diversas; Elaboração Própria

### Trechos já licitados da 3ª Etapa

O PIL previa nove trechos de rodovia a serem licitados, com um total de 7,0 mil quilômetros. Destes, cinco segmentos foram leiloados (Quadro 2). Neste modelo, além de uma TIR máxima do projeto estabelecida em 7,2%, prevê-se que a duplicação dos trechos deverá ser concluída durante os primeiros cinco anos de contrato. Segue o resumo das condições de cada segmento já leiloados:

- BR-050 (GO/MG): O leilão deste trecho foi vencido pelo Consórcio Planalto em Setembro; o estudo de impacto ambiental teve sua licitação homologada e possivelmente será concluído até meados de 2014.
- BR-040: Assim como o trecho arrematado pelo Consórcio Planalto, esta rodovia, cujo leilão em novembro foi vencido pela Invepar,

<sup>1</sup> Neste caso, incluímos os números totais do pacote. As informações relativas aos leilões já realizados encontram-se adiante.

<sup>2</sup> Esta média é provisória já que ainda acontecerão leilões nesta etapa.

Quadro 2: Tarifas e Deságios - Trechos já leiloados

Trecho	Tarifa-base-100 km	Deságio (%)	Tarifa Final - 100 km
BR-050	R\$ 7,87	42,38	R\$ 4,53
BR-040	R\$ 8,30	61,13	R\$ 3,23
BR-060/153/262	R\$ 5,94	52,00	R\$ 2,85
BR-163/262/267 (MS)	R\$ 9,27	52,74	R\$ 4,38
BR-163 (MT)	R\$ 5,50	52,00	R\$ 2,64

Fontes: Blog do Planalto/Elaboração Própria

### Trechos ainda não licitados

Dos 9 segmentos previstos no PIL, quatro ainda não foram leiloados. Além destes, também há previsão para a concessão da rodovia SP-099, conhecida como Rodovia dos Tamoios – sob responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo. Esta última, uma vez que não se encontra sob âmbito do PIL, terá regulamentação distinta. No caso da duplicação de 207 km da PR-323, e sua operação, manutenção e conservação por 30 anos sob a forma de uma PPP no valor de R\$ 7,7 bilhões no período, o governo do Estado do Paraná abriu ao final deste mês de março os envelopes da etapa inicial de licitação.

Abaixo, a situação mais específica de cada trecho ainda por licitar:

- BR-262 (ES/MG): O leilão desta rodovia foi realizado em 13/09/2013, entretanto nenhuma proposta foi apresentada. Este trecho foi visto como inviável pelos possíveis investidores; além de demandar um grande montante de investimentos em construção, alega-se que no estudo do edital, o tráfego foi superestimado. Há uma particularidade em relação a esse trecho: o governo do Estado do Espírito Santo não vê com bons olhos a

está em fase avançada na liberação das obras. Os estudos ambientais já foram contratados e possuem previsão de conclusão similar a do trecho supracitado.

- BR-060/153/262: No caso deste segmento, a EPL – Empresa de Planejamento e Logística – já habilitou a concessionária que seguirá responsável pela produção do EIA-RIMA, entretanto ainda resta a homologação. O leilão do trecho foi vencido pela Triunfo, em dezembro.
- BR-163/262/267 (MS): A empresa responsável pela elaboração do EIA-RIMA foi habilitada apenas em janeiro. A CCR foi a vencedora do leilão em meados de dezembro.
- BR-163 (MT): Tendo vencido o leilão em novembro, a Odebrecht TransPort aguarda a contratação da empresa responsável pela elaboração do EIA-Rima. Até a presente data, a EPL ainda não lançou a licitação que irá regulamentar esta contratação.

O licenciamento ambiental vem atrasando as obras e conseqüentemente a geração de caixas das empresas. Como a cobrança de pedágio só pode, de acordo com as regras da licitação, iniciar-se após a duplicação de 10% do segmento controlado, o governo abriu uma prerrogativa, com a publicação da Portaria Interministerial MMA/MT Nº 288, de 16 de julho de 2013, que estabelece que as empresas poderão tocar obras em até 10% da extensão da via mesmo sem a licença ambiental em mãos.

O único trecho que não poderá se beneficiar da portaria é a BR-163 (MT). Este segmento se situa dentro dos limites estabelecidos pela Amazônia Legal e só poderá iniciar as obras depois do licenciamento.

concessão, alegando o encarecimento no transporte interestadual.

- BR-101 (BA): Este leilão foi adiado; pouco interesse foi demonstrado na operação da via, uma vez que ela compete com outra rodovia federal.
- BR-153 (TO/GO): Este trecho foi recebido pelo mercado com certa desconfiança. Com o concomitante alongamento da Ferrovia Norte-Sul, também previsto no PIL, estima-se que haverá potencial desvio de demanda para a linha férrea. De acordo com o governo, o leilão poderá ocorrer até 21 de maio, e a tarifa-teto deve girar em torno de R\$ 8 a cada 100 quilômetros.
- BR-116: Muito se especula sobre a viabilidade deste trecho; alguns atores apontam que a resolução para a falta de atratividade do segmento seria a idealização de uma Parceria Público-Privada (PPP). Na prática, o que preocupa os possíveis investidores é a TIR, entendida como demasiado baixa.
- SP-099/ Tamoios: No último dia 24, o edital para o leilão da rodovia foi liberado. Prevê-se que será formada uma PPP entre a empresa vencedora do consórcio e o governo do Estado de São Paulo para a manutenção e operação da rodovia. Além disso, a PPP ficará responsável pela duplicação do trecho de serra, entre os km 60 e 82.

Além das questões acima, nas BR-262 e BR-101, há o que se convencionou chamar de *risco DNIT*. Seria o receio das empresas interessadas na licitação de que o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte não consiga concluir as obras sob seu encargo que ainda ocorrem nestas rodovias.

### Novos trechos anunciados - Janeiro de 2014

No dia 31 de janeiro de 2014, o governo anunciou a concessão de cinco novos trechos, não previstos no PIL. Esta seria uma segunda fase da 3ª Etapa de Concessões Rodoviárias, visto que não estavam previstas originalmente, mas a intenção é leiloá-las ainda no governo atual. Segundo o governo, a ideia é priorizar rodovias que fazem parte da rota de escoamento agrícola no país.

A intenção é transferir ao setor privado um total de 2.625 km (dos quais 87% serão duplicados), com um investimento estimado em R\$ 17,8 bilhões. Os trechos são:

- BR-163/230 Sinop (MT) – Mirituba (PA) com 976 km de extensão;
- BR-364/060 Rondonópolis (MT) – Goiânia (GO) com 703,7 km de extensão;
- BR-364 (GO/MG) com 439,2 km de extensão;
- BR-476 (SC/RS) entre as BRs 153, 282 e 480, com 493,3 km de extensão;
- BR-381; Valadares (SP) – Belo Horizonte (MG)<sup>3</sup>;
- Ponte Presidente Costa e Silva/ Rio-Niterói, cujo contrato da atual concessionária (CCR) tem vencimento em 2015.

<sup>3</sup>Este trecho já teve 7 de seus 11 lotes licitados e faz parte do PAC. Três editais foram lançados no início de março.

Contato

Katharina.Davies@interb.com.br

Inter.B Consultoria Internacional de Negócios

Rua Barão do Flamengo, 22 - sala 1001

Rio de Janeiro, RJ, 22220-080

Tel: +55 21 2556-6945

Fax: +55 21 2556-2950

katharina.davies@interb.com.br