

RODOVIAS Pedágios

- **Reiteramos que no modal rodoviário** foi onde conseguimos os maiores avanços, inicialmente com a adoção do **juízo de licitação de Concessões de Rodovias pela menor tarifa em vez do maior ágio pela concessão** e, também o estabelecimento do **cronograma de investimentos em função do volume de tráfego = gatilho**, ambas de maneira a não impactar as tarifas, além de outras questões técnicas.

- Entretanto, o **Ministério de Infraestrutura lançou uma nova modelagem = Híbrida** de licitações em 2019 que vem preocupando os usuários. A nova fórmula **parte de um preço referencial de pedágio fixado (como é usual) e, valor de concessão zero.**

- A disputa se dá com duas variáveis básicas: **a) quem oferece a maior redução com base no preço referencial fixado, mas até um restrito limite de 12%; b) em caso de empate a disputa será no sistema de quem dá mais em valor de outorga, dinheiro que será transferido para o Tesouro.**

- É óbvio, que esta fórmula já embute nos preços fixados uma margem para taxa de retorno que remunera o ganhador, mas ao permitir que na segunda fase sejam oferecidos ágios/outorgas, vem a pergunta: o ganhador vai perder esse valor? Claro que não, de alguma forma ou ele já está incorporado, ou vai incorporar nos preços cobrados dos usuários. Talvez isto se dê posteriormente em **propostas de reequilíbrio financeiro.**

- **Adicionalmente**, está previsto que se houver **empréstimo externo** tomado pelo Concessionário (vencedor), terá a constituição de um **fundo (hedge) para garantir eventuais variações cambiais onerosas.** Este fundo inédito será constituído adicionando-se um valor aos pedágios, ou seja, mais um aumento no preço para o usuário. Daí vem uma pergunta, **se não houver perda cambial, este adicional será devolvido a cada um dos que já pagaram os pedágios ?** Isto deixa claro, que os cálculos do preço já englobam **custos e riscos que foram transferidos do empreendedor para o usuário.**

- **Vejamos como exemplo** a proposta Modelo Híbrido levada à Audiência das BRs 153/414/080 – TO/GO num trecho ao Norte de Brasília com aproximadamente 850km, onde foram colocados os Valores de Referência dos preços de pedágios **por 100/km de R\$ 11,31** nas vias de pista simples e **R\$ 14;70** nas de pistas duplas. Fazendo a conta desse desconto máximo de 12%, os pedágios seriam: **R\$ 9,96 nas vias de pista simples e R\$ 12,94 nas de pistas duplas.**

- Para comparação avaliamos que pelo modelo anterior de “menor preço”, **na pior das hipóteses teria valores de R\$ 7 e R\$ 9** respectivamente, considerando as condições das vias em pauta e seu volume de tráfego.

- Adicionalmente, observamos que as principais **rodovias paulistas cobram menos de R\$ 20,00 por 100km**, sendo vias de infraestrutura altamente sofisticada e de alto rendimento técnico para os usuários, mas algumas menos sofisticadas cobram menos.

- Voltando ao critério de menor tarifa e como mais um exemplo, temos as concessões de 2008 no Sul do País - as BRs 116 e 101 em pista dupla onde os valores são menores do que **R\$ 5,00/100/km.**

- No caso das concessões da Rodovia de Integração do Sul (RIS) e da BR 364/365 /MG/GO em 2019, os **deságios registrados na licitação foram de 40,53% e de 33,14%** respectivamente.

- Recentemente em fevereiro/2020, na disputa da BR 101 com **preço de referência de R\$ 5,18**, aplicada a fórmula Híbrida mencionada na BR 153 com desconto de até 12%, seria perto de **R\$ 4.50 por 100/km**, mas como prevaleceu a nossa modelagem de menor

preço - CTLOG de 2007/2018, **resultou numa tarifa de R\$ 1,97 por 100/km**. O certame foi vencido por um forte Grupo Empresarial do ramo.

- A nova grande preocupação estrutural é de que a adoção do Modelo Híbrido, poderá encarecer substancialmente os custos logísticos para a produção nas Novas Fronteiras, onde pelas características geográficas tem uma necessidade de maiores distâncias de transportes.

- **Na Audiência Pública da BR 153** promovida pela ANTT, o relator da matéria **declarou que a Agência cumpriu uma orientação superior. O Representante do Minfra considerou que o modelo menor tarifa era “fracassado”**. Contestamos a posição e, ao fim da reunião tivemos a oportunidade de dizer a ele que os problemas ocorridos foram causados por **erros de projeto, deficiência de garantias, atrasos em licenciamentos ambientais (Serra do Cafezal na BR 116 = 12 anos), na corrupção** vastamente esclarecida pela Lava Jato e outras e, além de outros vícios de origem, **mas que a BR 116 estava cobrando cerca de R\$ 5,00 por 100km em pista dupla**.

- Continuamos trabalhando para reverter estas injustificáveis inovações, mantendo o bem sucedido sistema do **“quem cobrará menos”**, o qual foi implantado nas licitações realizadas a partir de 2007, pois esta questão que parece tão singela, **já representou para o agronegócio e também outros setores, uma economia de vários “bilhões de reais”, mas mais importante, repete-se a cada ano e alavanca a competitividade brasileira na disputa de mercados internacionais**.

- Contudo **só teremos condições de sucesso se nossas Entidades mobilizarem** as suas bases políticas. **Mato Grosso, Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás, Bahia, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e Paraná são os Estados com maiores potenciais de perdas**.

Adicionalmente, observamos que o Ministério de Infraestrutura tem demonstrado tendências pelas **prorrogações de contratos existentes**, o que seguramente não é de interesse do País, **pois nos casos de processos de relicitação das antigas concessões, temos verificado uma queda dos pedágios na ordem de 30%, além de novos projetos de investimento, enquanto as prorrogações não expurgam os vícios**.

- Para reverter estas tendências lesivas ao mercado nacional, temos mantido reuniões no Ministério da Economia, MAPA, CTLOG, TCU, EPL, no Fórum do TRC – Transporte Rodoviário de Cargas, no Congresso Nacional e no próprio MINFRA, que conduz a questão de maneira refratária, pois considera que é o melhor para o País.

No Ministério da Economia temos tido algum alento, porque a visão é mais estruturante, projetam para um futuro de crescente ocupação do mercado mundial pelo nosso Agro e **querem aumentar a competitividade logística em geral**. No TCU temos recebido muita atenção, embora eles não tenham uma ingerência automática no processo.

As Entidades da CTLOG **não estão contestando detalhes técnicos da engenharia do aprimoramento dos projetos, os quais são bem vindos**, mas rejeitam integralmente as mudanças para o Modelo Híbrido conforme formalizado à Ministra da Agricultura.

De nossa parte reiteramos a preocupação com **mudanças num modelo que deu certo**, que recentemente vem sendo aperfeiçoado, reduz custos logísticos e é uma conquista da sociedade/ CTLOG na luta para o aumento da competitividade do AGRO.

Luiz Antonio Fayet - Anexos: Slide comparativo e Cartas da ANUT

Base: Nota = 20 de setembro de 2019

RODOVIAS OBSERVAÇÕES

- **CRITÉRIOS DE LICITAÇÃO** - R\$ por 100 km
- **Menor tarifa** = Licitações pós 2008 cerca de R\$ 5,00 (ex: BR 116, BR 376, RS/2018 = R\$ 7,50, BR/ 101 RS = R\$ 1,97)
- **ou**
- **Modelo Híbrido** – ex: BR 153/414/080- TO/GO
- **Total 850km – muito grande, ideal dividir por 3**
- Preços Ref.= dupla R\$ 14,70 simples R\$ 11;31
- **Licita desconto de até 12% empatou, vai para maior lance de outorga = vai para o Tesouro**
- Hedge para financiamento externo

COMPARAÇÕES de MODELOS



| | MP =Menor preço | HB = Híbrido |
|--------------------------------|--------------------------------|--|
| • Implantação física | igual | igual |
| • Competitividade/preço | reduz tarifas | aumenta cerca dobro/MP |
| • Custo benefício País | menor inv. = meta | maior inv. = meta |
| • | menor custo social | maior custo social |
| • Custo p/ usuário | menor | maior/ embute outorga |
| • Equilíbrio financeiro | ponto menor | ponto maior |
| • Risco de capital | menor/mais competidores | maior/campeões |
| • Resultado licitação | livre desconto/ base | só -12% / base |
| • Outorga | zero | saldo cobre outorga e lucro vai Tesouro /tipo tributo/OGU + lei + burocracia + custo social |
| • Hedge | zero | adicional pago pelo usuário |

OBSERVAÇÕES GERAIS VALEM PARA QUALQUER MODELO



MP = Menor preço ou HB = Híbrido

- **Implantação física igual**
- **qualidade dos projetos**
- **gatilhos de tráfego/melhorias**
- **licenciamentos oficiais prévios**
- **Garantias – prévias à assinatura, fortes e de alta liquidez, ficha limpa.**
- **Tamanho dos trechos -referência 200 km = estímulo à construção**
- **civil = entrada de novos consórcios e redução de riscos**
- **Rever regras de tributação, auditoria de tráfego, caducidade, relicitação revisão contratual**
- **Modelos de Audiências**
- **Exigir que as Autoridades cumpram suas missões institucionais com todo o rigor, mas em defesa dos usuários.**
- **RODOVIAS: O CAMINHO DO DIREITO DE IR E VIR**

2 - CARTA ANUT = CÓPIA

Ref. 1.029/19 Rio de Janeiro, 01 de outubro de 2019.

Ilmo. Sr. Diogo Mac Cord de Faria Secretário de Desenvolvimento da Infraestrutura do Ministério da Economia

Prezado Secretário,

A ANUT vem agradecer a oportunidade de expor seus conceitos e premissas para o modelo de concessão da BR 381/262/MG/ES, em reunião nesta Secretaria no dia 12/09 próximo passado. Ressalto a elevada qualidade técnica de sua equipe - Gabriel Fiúza – Subsecretário de Regulação e Mercado, Edson Sobrinho – Coordenador-geral de Logística e Gabriel Valderrama – Analista de Infraestrutura, que proporcionou um debate de alto nível e de boas conclusões sobre as práticas regulatórias em construção.

Quero aqui fazer referência aos processos das concessões da Rodovia de Integração do Sul (RIS) e da BR 364/365 /MG/GO, os quais, a nosso ver, obtiveram relativo êxito em seus propósitos de parceria.

Os respectivos deságios de 40,53% e de 33,14% propostos pela CCR e ECORODOVIAS em seus lances vencedores - grupos empresariais competentes e sólidos -, demonstraram a confiança na Economia Brasileira e na modelagem financeira estabelecida para estes processos de parceria.

Este Modelo baseado na Menor Tarifa, além de ser o adequado para as políticas públicas lastreadas na Competitividade, foi objeto de audiências públicas na ANTT e no próprio TCU, recebendo importantes contribuições, mas que ao final se tornou paradigma de sucesso com a aprovação dos usuários e dos órgãos de controle. Portanto, é um Modelo testado e aprovado pelo mercado.

A busca por maior competitividade, baseada em estratégias de investimentos que propiciem maior eficiência e menor custo logístico, como apregoa o Ministério da Economia, é profissão de fé da ANUT e seus Associados, com a qual concordamos integralmente.

Assim, Senhor Secretário, ao mesmo tempo que nos regozijamos pelo sucesso do leilão, sugerimos a continuidade de aplicação deste mesmo Modelo de Menor Tarifa para os processos de concessão das demais rodovias do programa governamental – BR 101/SC, BR 153/GO/TO, BR 381/262/MG/ES e BR 163/MT/PA.

A ANUT, como sempre, se coloca à disposição para debater e contribuir ao processo de melhoria da eficiência e produtividade da logística brasileira.

Atenciosamente, Luis Henrique Teixeira Baldez - Presidente Executivo

Av. Rio Branco, nº 181 sala 3503 – Centro Rio de Janeiro / RJ - CEP 20.040-007
www.anut.org.br anut@anut.org.br - 21 2532-0503