

CONCESSÕES DE RODOVIAS NO BRASIL

Fábio Krueger¹, Karyna Nazário², Larissa Lorrany³, Renata Kock⁴, Ricardo Vieira⁵

¹Engenheiro Civil, Instituto Federal de Santa Catarina, DACC, fabio.krueger@ifsc.edu.br

²Acad. Engenharia Civil, Instituto Federal de Santa Catarina, DACC, karyna.tn@outlook.com

³Acad. Engenharia Civil, Instituto Federal de Santa Catarina, DACC, larissa.lpm@aluno.ifsc.edu.br

⁴Acad. Engenharia Civil, Instituto Federal de Santa Catarina, DACC, renatakock@gmail.com

⁵Acad. Engenharia Civil, Instituto Federal de Santa Catarina, DACC, ricardo.sgt@outlook.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo analisar as vantagens das concessões rodoviárias realizadas no Brasil. Para isso, a metodologia empregada nesta pesquisa foi a de consulta a documentos norteadores, na qual se realizou um levantamento dos principais tópicos deste tema. Desta forma, foi realizada uma pesquisa bibliográfica no intuito de compreender os conceitos das concessões, os motivos pelos quais elas ocorrem e suas vantagens para o usuário final. Buscou-se, também, caracterizar e entender cada uma das etapas e fases deste processo. Concluiu-se, ao final deste estudo, sobre a importância das concessões rodoviárias no Brasil e da necessidade de suas realizações, principalmente dentro do atual cenário econômico enfrentado pelo país. Verificou-se que as concessões visam à ampliação e à manutenção do sistema viário, de forma a garantir a qualidade das rodovias concedidas e a eficiência no serviço prestado ao usuário final. Além disso, ficou evidenciado que as concessões fazem parte de um processo de descentralização das atividades do governo, o qual delega a prestação de serviço de trechos rodoviários à iniciativa privada, por um prazo determinado, possibilitando ao Estado que destine os recursos que seriam daquelas rodovias para outras áreas socialmente importantes de sua competência.

Palavras-Chave: Concessões, rodoviárias, concessionárias, pedágios.

1 INTRODUÇÃO

Em 1944, foi aprovado o Decreto 15.093 - Plano Rodoviário Nacional (PRN), que estabeleceu os princípios gerais da política administrativa rodoviária, relativos ao financiamento, execução e fiscalização das construções e conservação das rodovias no país. Este plano garantia os investimentos necessários aos projetos de construções e conservações das rodovias, visando o desenvolvimento do país.

No entanto, segundo Pinto (2013), em meados da década de 70, o crescimento da economia brasileira diminuiu, com o fim do “milagre econômico” e a primeira grande crise do petróleo, acelerando as taxas de inflação e o aumento internacional dos juros. Com isso, grande parte dos investimentos do PRN deixou de ser aplicado em rodovias, o que deu início à deterioração das malhas rodoviárias. O fim do Fundo Rodoviário Nacional se deu em 1988, não havendo outra fonte de recurso disponível (DNIT, 2001). Como solução à falta de Recursos Federais para a recuperação e expansão da malha rodoviária nacional foi criado, em 1993, o Programa de Concessão de Rodovias.

Essas concessões é que serão analisadas no intuito de se compreender os conceitos e os processos envolvidos na sua realização, além de verificar se há algum tipo de vantagem para o usuário final.

2 CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Conforme a Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o Programa de Concessão Rodoviária consiste na transferência de um serviço ou bem público à iniciativa privada por um prazo determinado. Neste período, as concessionárias ficam responsáveis pela realização de obras, manutenção do pavimento e prestação de serviços ao usuário, como socorro médico e mecânico.

Para isso, as concessionárias cobram pedágios aos veículos que passam naquela rodovia, além de cobrar taxas para alocação das placas indicativas na faixa da rodovia, taxas para o uso do subsolo para passagem de dutos e aluguéis de espaços para propagandas nos veículos de socorro, nas cancelas do pedágio e em painéis luminosos.

Esta concessão é realizada por meio de licitação, podendo o contrato ser estendido ou não ao final do prazo estipulado, que geralmente é de 20 a 30 anos. Caso não seja estendido o prazo, o governo volta a ser o responsável pelo bem ou serviço, sendo beneficiado com todas as melhorias executadas na rodovia. Portanto, as rodovias não são privatizadas, pois não são vendidas, mas sim outorgadas (ANTT, 2017).

3 CRITÉRIOS PARA REALIZAÇÃO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Para a realização das concessões rodoviárias são realizados estudos, no intuito de definir os detalhes do contrato de concessão. Esses estudos visam à ampliação e à manutenção do sistema viário de forma a garantir a qualidade das rodovias concedidas e a eficiência no serviço prestado ao usuário final. De acordo com a Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT), num processo de concessão são analisados os aspectos abaixo descritos.

3.1 Estudo de Aspectos Gerais da Rodovia

Neste primeiro estudo, faz-se o levantamento das características físicas, funcionais e estruturais da rodovia, sendo verificada sua extensão, classificação técnica e funcional, tipo de pavimento, se a pista é simples ou dupla, se há ou não acostamentos, barreira central separadora, cruzamento de nível, etc. Ainda são levantados os principais problemas encontrados na infraestrutura, como deterioração do pavimento, degradação da sinalização, funcionamento das drenagens, problemas nas proteções da via e verificado o estado de conservação das obras de arte (pontes e viadutos) (ANTT, 2008).

3.2 Estudo de Tráfego

Após a análise das características iniciais da rodovia, são realizados estudos para a verificação do volume médio diário de tráfego na rodovia em questão. Para isso, são realizadas a contagem volumétrica e a pesquisa de origem e destino, que verificam a quantidade de veículos que trafegam por dia naquela via. Esses dados são analisados e levados em consideração para a projeção do tráfego, que é feito com a contagem original da via, somado ao tráfego desviado (atraído) e ao tráfego gerado, acrescido de um fator de expansão no número de anos considerado para a concessão da rodovia. Com o volume médio diário (VDM) calculado, é determinado o número de pedágios necessário para a rodovia e determinados os pontos de localização mais adequados (DNIT, 2014).

Ainda, são realizadas pesquisas de opinião, nas quais a população tem a oportunidade de expor sua opinião em relação à concessão, através de consultas e audiências públicas realizadas pelo Governo (ANTT, 2008).

3.3 Estudo Técnico de Engenharia

Após o estudo do cenário atual da rodovia e sua projeção, são realizados estudos para a identificação das melhorias necessárias para que se tenha uma rodovia eficiente, no que diz respeito a conforto e segurança para o usuário.

Neste estudo, são averiguadas quais obras de arte precisam ser revitalizadas e em quais pontos precisam ser implantadas; quais raios de curvas precisam ser alterados para que se adequem às novas classes; quais trechos precisam ser adequados para que possam receber veículos de carga com dimensões e pesos atuais; quais pavimentos devem ser asfaltados e quais devem ser recapeados; quais locais que têm necessidade de instalação de sinalização, de proteções de via, canteiros centrais, enfim, verificada toda melhoria necessária para que a rodovia esteja em condições adequadas para uso (ANTT, 2008).

Além dessas melhorias, o estudo técnico de engenharia também realiza uma avaliação ambiental em todo o trecho da rodovia. Nas construções de estradas há elevada movimentação de terra e terraplanagem que precisam estar de acordo com as normas. Além disso, é preciso verificar se algum trecho da rodovia adentre áreas de preservação permanente, verificando licenças ambientais junto aos órgãos reguladores, no intuito de diminuir ao máximo os impactos ambientais.

Com base nos estudos de Aspectos Gerais da Rodovia, de Tráfego e Técnico de Engenharia, são estipulados a taxa de retorno de projeto (TIR), a tarifa básica do pedágio e o prazo de concessão da rodovia, que constarão no contrato de concessão (ANTT, 2008).

3.4 Deveres das Concessionárias

O contrato de concessão deve definir deveres da concessionária frente ao usuário. Desta forma, são estabelecidos equipamentos mínimos a serem empregados durante o período de concessão, além do sistema de operação e parâmetro de serviços adequados para aquela rodovia.

Para que estejam de acordo com as especificações, as concessionárias precisam contar com uma equipe de pronto emprego que esteja preparada para qualquer situação de emergência, além de equipamentos em condições adequadas de uso imediato, como guinchos, ambulâncias, painéis luminosos, etc (ANTT, 2008).

A atuação das concessionárias é regulamentada e fiscalizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, aplicando penalidades para a concessionária que descumprir as cláusulas e condições estipuladas em contrato.

3.5 Edital de Concessão e Licitação

Com todos os estudos realizados e o contrato de concessão redigido, é encaminhada, então, a modelagem da concessão ao Tribunal de Contas da União, para que este faça ajustes no texto, caso necessário, e aprove o documento.

Após aprovação, é publicado o edital de concessão e realizada a licitação às concessionárias. A licitação é realizada na modalidade de ampla concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas, conforme a Lei nº 8.987, de 1995.

A concessionária vencedora assumirá o risco econômico-financeiro do investimento, pois o lucro não é certo, dependerá do fluxo de tarifas pagas pelos usuários ao longo de um período de tempo.

Durante o período de concessão, podem acontecer problemas financeiros que inviabilizam a continuação da prestação do serviço pela concessionária. Nesses casos, o governo assume a administração da rodovia ou subsidia a concessão para que não haja prejuízos ao usuário, conforme a [Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#).

4 A IMPORTÂNCIA DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Apesar da situação econômica do país, as concessionárias de rodovias mantêm um bom ritmo de obras e de melhorias para o usuário. De acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, que possui nove concessionárias associadas, milhares de quilômetros de melhorias e preservação foram realizadas nos últimos anos. Em 2016, foram realizadas a ampliação das pistas das seis praças de pedágio pela concessionária AB Concessões, que atua nas rodovias de Minas Gerais e São Paulo, além da recuperação de 17 hectares de área de preservação permanente do Rio São Francisco. A concessionária Arteris, que liga região sul e sudeste do país, entregou a duplicação de oito trechos que fazem parte dos 322 km da BR-101 RJ/Norte entre Niterói (RJ). Avançou nas obras de duplicação na Serra do Cafezal e realizou 4 túneis e 24 viadutos. Cerca de 1.500 pessoas trabalham no projeto, com perspectiva de conclusão em 2017. Em 2016, a concessionária investiu cerca de R\$ 435,5 milhões em obras de infraestrutura. Além disso, teve importantes avanços no Programa de Monitoramento do Atropelamento de Fauna (PMAF). A concessionária Autopista Litoral Sul investiu cerca de R\$ 507 milhões em 2016, destinado principalmente à construção do Contorno Viário de Florianópolis, numa nova rodovia que terá cerca de 50 km, prevista para 2017. A concessionária Autopista Planalto Sul estima recuperar 105 Áreas de Preservação Permanente ao longo da rodovia. A concessionária CCR ViaOeste investiu em tecnologia. Cerca de R\$ 140 milhões em obras e serviços de segurança, engenharia e monitoramento, somente em 2016. A CCR NovaDutra, que liga as capitais paulista e fluminense, injetou mais de R\$ 108 milhões em 2016 na modernização de pontes e viadutos e no aumento da fluidez do tráfego. As Ecopistas se destacou pela reciclagem de base de pavimento a frio com espuma de asfalto, método que propicia menor impacto ambiental e maior eficiência operacional. A Ecovia se destaca pelos projetos sociais. Realiza o projeto Saúde do Caminhoneiro, que promove *check up* médico, corte de cabelo e palestras educativas. Ainda, possui um sistema inteligente de monitoramento, para uso exclusivo da equipe de policiais que fica na Ecovias 24 horas. O sistema é composto por 16 câmeras de alta resolução, sensor infravermelho para visão noturna e detecção automática de incidentes (ABCR, 2016).

Diversas outras concessionárias realizam os mesmos serviços, dentro de suas competências. Para a realização destes serviços, além das taxas cobradas pela concessionária descritas no item 2 deste artigo, é cobrada a tarifa de pedágio. Nos contratos de concessão anteriores a 2012, estavam estipulados o valor inicial do pedágio

e os reajustes até o final do contrato com uma fórmula paramétrica pela qual seriam consideradas as correções de índices relacionados à terraplanagem, à pavimentação, às obras-de-arte especiais e a serviços de consultoria.

O mecanismo de reajuste contratual, que se baseava na fórmula paramétrica foi substituído, a partir de 2012, por uma fórmula de reajuste baseada na variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA (ANTT,2012).

Como exemplo, será analisada a evolução do pedágio de um automóvel de passeio de 2 eixos e com rodagem simples da concessionária Autopista Litoral Sul, conforme tabela 01.

Tabela 01: Valor do Pedágio para automóveis das Praças de Pedágio da Autopista Litoral Sul.

ANO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VALOR	R\$ 1,10	R\$ 1,20	R\$ 1,40	R\$ 1,50	R\$ 1,70	R\$ 1,80	R\$ 1,90	R\$ 2,30	R\$ 2,60

Fonte: <http://www.autopistalitoralsul.com.br/?link=noticias>

De acordo com o Contrato de Concessão, assinado entre a Autopista Litoral Sul e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no dia 14 de fevereiro de 2008, está previsto um reajuste anual da tarifa, sempre na data de início da cobrança, ou seja, 22 de fevereiro. A concessionária venceu a licitação mediante a tarifa básica de pedágio (TBT) inicial de R\$ 1,028, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada. O primeiro reajuste coincidiu com o início da cobrança de pedágio, no dia 22 de fevereiro de 2009, implicando em um aumento de 8,89% sobre a TBT, autorizado pela ANTT, conforme Nota Técnica nº 104/GEROR/SUINF/2012.

Observa-se que nos primeiros cinco anos (2008-2012), onde atuava a forma paramétrica de reajuste de preços, houve um acréscimo de aproximadamente R\$ 0,47 (45,6%). Nos cinco anos seguintes, com o reajuste baseado no índice IPCA, houve um acréscimo de R\$ 1,10 (73,3%).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através dos dados obtidos na pesquisa bibliográfica, ficou evidenciada a necessidade e a importância das concessões rodoviárias para o desenvolvimento da economia do país. As concessionárias proporcionam aos usuários importantes melhorias na infraestrutura da rodovia, trazendo-lhes conforto e segurança, além de atuarem em campanhas de conscientização no trânsito, na preservação do meio ambiente, no monitoramento do atropelamento da fauna, na recuperação florestal, no apoio e solidariedade aos motoristas, na implantação de alta tecnologia, visando o atendimento

rápido ao usuário e cumprindo sua responsabilidade social dentro de sua competência.

As concessões visam à ampliação e à manutenção do sistema viário de forma a garantir a qualidade das rodovias concedidas e a eficiência no serviço prestado ao usuário final. Embora haja um custo para o usuário por este serviço através de cobrança de pedágio, as concessões possibilitam ao Estado que destine os recursos que seriam daquelas rodovias para outras áreas socialmente importantes de sua competência ou mesmo praticando a economicidade em momentos de crise.

REFERÊNCIAS

ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Etapas das Concessões**. Disponível em <<http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1004/Edital.html>> Acesso em 12 de maio de 2017.

BRASIL. Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o **Regime de Concessão e Permissão da Prestação de Serviços Públicos**.

BRASIL. Decreto 15.093, de 20 de março de 1944. Dispõe sobre o **Plano Rodoviário Nacional**.

DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Histórico do Rodoviarismo**. Disponível em <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>> Acesso em 12 de maio de 2017.

DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Pesquisa de Origem e Destino**. Disponível em <<http://servicos.dnit.gov.br/dadospnct/docs/SeminariosPdf/origem-e-destino-saul-quadros-08.10.2014.pdf>> Acesso em 12 de maio de 2017.

GONZE, Nilson Corrêa. **Concessão em rodovias federais: uma análise da evolução dos modelos de regulação técnica**. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

HIPÓLITO, Christina Martinez. **As Concessões de Rodovias em Santa Catarina**. Dissertação Mestrado em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2011.

PINTO, Tales Dos Santos. **Milagre Econômico Brasileiro**. Disponível em <<http://alunosonline.uol.com.br/historia-do-brasil/milagre-economico-brasileiro.html>> Acesso em 12 de maio de 2017.

Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias. **Relatório Anual-2016**. Disponível em <<http://www.abcr.org.br/RelatoriosAnuais/Digital2016/associados-abcr.html>> Acesso em 30 de agosto de 2017.

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária. **4ª Revisão Extraordinária da TBT**. Disponível em <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/nt_104__4_revisao_extraordinaria_tbp_als__sem_assinatura_als.pdf> Acesso em 30 de agosto de 2017.