ONTL
Observatório Nacional de Transporte e Logística

EPL
Empresa de Planejamento e Logística S.A.

IMPORTÂNCIA DAS CONCESSÕES PARA O DESENVOLVIMENTO REGIONAL O CASO DO PARANÁ

ARTIGO TÉCNICO Nº 03

MARÇO/2021

ontl@epl.gov.br

www.ontl.epl.gov.br

www.epl.gov.br

A infraestrutura de transportes anda lado a lado com o desenvolvimento regional: quando a economia local prospera, cria a demanda por meios eficazes de deslocamento de pessoas, serviços e mercadorias, ensejando o crescimento da malha. Esse ativo pode funcionar também como vetor de propulsão para a atividade econômica em áreas menos desenvolvidas. Os benefícios são incontestáveis: redução da pobreza, aumento da competitividade, geração de empregos e de renda, capilarização e interiorização da malha viária e consequentemente do desenvolvimento socioeconômico.

Por outro lado, existem elevados custos sociais relacionados ao subdesenvolvimento de infraestrutura de transporte. E no caso brasileiro, esse assunto se torna ainda mais acirrado por causa da extensão territorial do país, uma vez que as longas distâncias a serem percorridas fazem com que os custos de transporte tendam a ser altos, impactando de forma determinante no setor produtivo.

O Estado do Paraná possui hoje aproximadamente 2,5 mil quilômetros de rodovias pedagiadas, cujas concessões terminam em novembro de 2021. Entre as principais críticas da população aos contratos atuais estão a falta de investimentos na malha rodoviária e o alto custo dos pedágios. Os produtores paranaenses avaliam que o valor das tarifas é determinante na competitividade do estado, reforçando os impactos negativos da falta da infraestrutura rodoviária.

Diante da necessidade de renovação das concessões, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) foi designada pelo Ministério da Infraestrutura para desenvolver os estudos que estruturaram o Programa Rodoviário de Concessões para o estado. O programa é formado por um subconjunto importante de rodovias estaduais e federais, pré-selecionadas pelo poder concedente, que totalizam 3.383 km. Os trechos estudados atravessam mais de 130 municípios, de grande relevância nacional como Cascavel, Londrina, Maringá, Ponta Grossa e a região metropolitana de Curitiba.

Projeto de Concessão das Rodovias do Paraná

O principal objetivo desse programa é aprimorar a condição da rede rodoviária estadual, com novos investimentos e melhoria dos níveis de serviço. A premissa fundamental dos estudos é garantir ao Paraná uma rede rodoviária com níveis de serviços otimizados, com as menores tarifas possíveis.

Diante da experiência fracassada do passado, passou-se a estudar o modelo aplicável aos novos contratos. Para a realização de uma concessão não existe, constitucionalmente, um conceito pré-definido para esse processo. Existem diversas leituras da legislação infraconstitucional. Nesse sentido, a concessão é constituída por um instrumento de regulação, que depende das necessidades e particularidades de onde se encontra. A Constituição, aborda concessão de serviço público, em seu art. 175, e indica que *"A lei disporá sobre: I – o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviço público, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão ...".*

O Brasil possui um robusto histórico de programas de concessão. Há experiências de sucesso e de fracasso, como é possível perceber pela disparidade da situação atual de rodovias pedagiadas nos diferentes estados brasileiros. Portanto, há bastante aprendizado acumulado em anos de gestão de concessões do Governo Federal. O *know how* dessas experiências permitiu aprimoramentos nesta nova rodada de concessões no Paraná e às novas concessões federais, como é o caso da Rodovia Presidente Dutra, entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo.

A discussão em torno do modelo escolhido se torna ainda mais relevante no atual cenário de restrições econômicas, em que o setor de infraestrutura tem grande potencial de atrair recursos privados com novos investimentos. No entanto, para que isso ocorra de fato, é importante estabelecer condições que propiciem maior competição nos leilões, melhorias no modelo de concessão e incentivos às inovações no setor de infraestrutura rodoviária no país.

Estabelecendo-se o modelo mais seguro para a concretização dos investimentos, a injeção de R$ 42 bilhões na infraestrutura viária do estado resgata o impulso ao desenvolvimento econômico regional que transformará a estrutura do Paraná, de forma a envolver mudanças estruturais e melhoria dos indicadores socioeconômicos, crescimento econômico, emprego e renda.

Estimativas da EPL indicam que os investimentos em ampliação de capacidade (duplicação, terceira faixa, entre outros) gerarão mais de 76 mil empregos diretos, indiretos e efeito renda, ao longo de todo o período dos contratos.

Ao considerar a situação futura com um nível de serviço maior e uma maior eficiência logística, será gerada uma redução, ao longo dos 30 anos de concessão, da ordem de 264 bilhões de reais em custos operacionais dos veículos. Esses custos envolvem gastos com combustíveis, pneus, manutenção, depreciação dos veículos, dentre outros. Nesse mesmo período os gastos com pedágios serão de cerca de 164 bilhões de reais. Com isso, a economia líquida para os usuários (já descontado o valor pago no pedágio) será de mais de 100 bilhões de reais, distribuídos da seguinte forma:

R$ bilhões[1]

Componente do custo	Custos operacionais com a estrutura atual	Custos operacionais com a estrutura futura	Economia para os usuários
Combustível	309,94	234,69	-75,25
Lubrificantes	17,03	12,73	-4,30
Pneus	12,49	7,96	-4,53
Manutenção	206,63	114,56	-92,06
Depreciação	172,57	114,56	-58,00
Outros	74,93	44,55	-30,38
TOTAL	**793,58**	**529,05**	**-264,53**

Além disso, estima-se um aumento médio de cerca de 15% na velocidade (veículos de carga e automóveis), reduzindo tempo de viagem, além de investimentos socioambientais de mais de 400 milhões de reais.

Todos os municípios por onde passam os trechos que serão concedidos, se beneficiarão de repasses do Imposto sobre Serviço (ISS) e, com ele, terão aumento de receitas que poderão ser revertidas em investimentos em áreas sociais e outras infraestruturas regionais. Estima-se que serão gerados mais de 12 bilhões de reais, a valor presente, com os todos os impostos que incidirão sobre as concessionárias.

A operação e a gestão de rodovias compõem um interesse coletivo e abrangem não só aspectos relacionados às obras de ampliação e conservação, mas sim a preocupação com a segurança dos usuários. Nesse sentido, é buscada a satisfação coletiva, não apenas a dos usuários daquelas rodovias especificas, mas sim de toda a rede viária nacional.

Em termos de segurança, as concessões gerarão parcerias celebradas entre a Polícia Rodoviária Federal e as concessionárias de rodovias, com participação do órgão regulador. Esses convênios melhoram as estruturas da Polícia Rodoviária na região, o que traz maior segurança para os usuários que utilizam as rodovias.

Além disso, com a melhoria das condições das rodovias em estudo, estima-se a preservação de mais de 6 mil vidas ao longo do tempo de contrato. Essas estimativas são calculadas pela EPL a partir de modelos com algoritmo de previsão, utilizando séries temporais, com base em um modelo aditivo em que tendências não lineares considerando a sazonalidade anual, semanal e diária.

Melhorias na rodovia influenciam o desenvolvimento regional, tendo em vista a influência que as rodovias possuem na formação dos PIBs Municipais. Historicamente as cidades por onde passam rodovias concedidas melhoram sua participação no ranking de PIB municipal. O comércio e serviços que funcionam ao longo da rodovia contribuem fortemente para essa melhoria. A EPL estima ainda que ao longo das concessões o impacto dos benefícios sobre a produção e renda será de mais de R$ 135 bilhões[2]. Esse crescimento influenciará positivamente para o aumento do IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) desses municípios, indicador que não se restringe apenas à renda, mas também a diversos fatores socioeconômicos.

Mais uma vez é importante ressaltar que, para atingir os benefícios apresentados, é fundamental a garantia regulatória para que as ações planejadas se concretizem. Nesse sentido, o modelo de concessão proposto inova com alterações no arcabouço legal que visa garantir a execução dos investimentos previstos.

A EPL buscou neste artigo trazer uma visão holística sobre o processo de concessão rodoviária, cujo impacto extravasa a esfera econômica e reverbera no cotidiano do cidadão. Os cálculos apresentados, desenvolvidos pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL), são baseados na estruturação colocada em debate pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Ministério da Infraestrutura. O projeto encontra-se em estágio de discussão com a sociedade e pode ainda sofrer modificações que venham a impactar nas conclusões apresentadas.

1. Simulações realizadas utilizando o Highway Development and Management model (HDM).

2. Foram utilizadas as tabelas Input /Output de Leontief (CNAE 2.0 do IBGE) que são usadas internacionalmente para mensurar o funcionamento das economias