

# PERSPECTIVAS DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NA AMÉRICA LATINA: OS CASOS DO CHILE, COLÔMBIA E PERU

9º Congresso Brasileiro de Rodovias & Concessões  
9º Exposição Internacional de Produtos para Rodovias  
Fórum Permanente das Associações de Infraestrutura

**CBR&C**  
**BRASVIAS**  
Brasília • 2015



# CHILE | TAMANHO DO MERCADO (em Km)

## TIPO DE COBERTURA



\* Número de projetos de concessão : 37

Fonte: MOP- Dirección de Vialidad, 2012, dados de 2011

## ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL





**DFL-591/82** Normas relativas à execução, reparação e manutenção de obras públicas fiscais e às licitações nos casos assinalados

**Lei 19.068/91** Cria um sistema licitatório Flexível, reduz o poder do Estado com igualdade jurídica entre as partes

**Lei 19.460/96**, Criação da Coordenação Geral de Concessões no âmbito do MOP.

**D.S. MOP 900/96** Lei de Concessões

**D.S. MOP N° 956/97** Regulamento de Concessões

**Lei 20.410/10** Modifica a Lei de Concessões e dá outras normas



# CHILE | CICLO DE UM PROJETO TÍPICO DE CONCESSÃO E SEUS RISCOS

## FASE DE DESENVOLVIMENTO PRÉ-VIABILIDADE E VIABILIDADE

- Técnica
- Econômica
- Financeira
- Política
- Legal
- Demanda e Avaliação Social
- Avaliação Ambiental e Territorial
  - Investimentos
  - Custos de O&M
- Desenho do Negócio
- Disponibilidade de Terrenos

## FASE DE LICITAÇÃO DESENVOLVIMENTO DAS BASES DA LICITAÇÃO

- Detalhe do Modelo de negócio
  - Direitos e Obrigações da Concessionária

### *Pré-qualificação, Processo de Licitação e Adjudicação*

## FASE DE CONSTRUÇÃO EXECUÇÃO DAS OBRAS LICITADAS

- Controle de Qualidade da Construção e dos Serviços.
- Administração dos riscos definidos no contrato para esta fase.

## FASE DE OPERAÇÃO FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DA CONCESSÃO

- Administração dos riscos definidos no contrato para esta fase.
- Controle da Receita, Fluxos e Serviços comprometidos
  - Fiscalização da Manutenção e indicadores de serviço
  - Entrega para nova licitação



# COLÔMBIA | TAMANHO DO MERCADO (em Km)

## REDE PRIMÁRIA PAVIMENTADAS

CONCESSÕES

6.240 36%

TOTAL (T1)

17.434 8,5%

## REDE SECUNDÁRIA E TERCIÁRIA

TOTAL (T2)

187.421

204.855

\*32 Projetos de concessão

Fonte: MINTRANSPORTE. Transporte em Cifras 2014

## ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL DAS CONCESSÕES E PPPs

MINISTÉRIO DE  
TRANSPORTES  
PODER CONCEDENTE

ANI – AGÊNCIA NACIONAL  
DE INFRAESTRUTURA  
PODER REGULADOR

CONCESSÕES  
E PPPs



**Decreto 2171/92** Programa de concessões rodoviárias, estabelecendo as diretrizes e determinando aqueles projetos que se podiam adiantar na forma de concessões.

**Decreto 1800/03** Instituto Nacional e Concesiones – INCO/ Ministério de Transporte vinculação de capital privado na rede primária e INVIAS era redes secundárias e terciárias.

**Decreto 4165/11** o INVIAS e a INCO passaram a ser a Agência Nacional de Infraestrutura -ANI

**Lei 1508/12**, Lei das Associações Público Privadas (APP)



### CONCESSIONÁRIA

Construção (exceto túnel)

Operação e manutenção

Financiamento

Mudanças de preços unitários

Gestão de desapropriações e ambiental (sob o controle e supervisão da ANI)

### ANI

Todos os eventos que eximem de responsabilidade a concessionária.

Eventos de força maior não asseguráveis:

Atrasos nas desapropriações

Atrasos nas Consultas Prévias

Atrasos no licenciamento ambiental

### COMPARTIDOS

Construção de túneis

Mudanças na tributação

Sobre custos ambientais, de desapropriação, de consultas prévias

Custos adicionais de redes de serviço



# PERU | TAMANHO DO MERCADO (em Km)

## REDE VIAL NACIONAL- RVN\* PAVIMENTADAS

CONCESSÕES\*\*  
(1)

6.696

44%

SUBTOTAL  
(2)

15.086

100%

SUBTOTAL  
(3)

24.943

## REDE SECUNDÁRIA E TERCIÁRIA

(4)

53.057

TOTAL (5)  
(3)+(4)

78.000

\* Red Vial Nacional (RVN) : 130 estradas com 3 eixos longitudinais, 22 transversals, variantes e ramals.

\*\*16 Projetos de concessão

Fonte: PROVIAS, 2013





**Lei 25.327/91.** O Congresso delega faculdades legislativas ao Poder Executivo

**O DL-674/91** cria Comissão de Promoção do Investimento Privado (COPRI) e o Fundo de Promoção do Investimento Privado (FOFRI)

**DL-839/96** cria a Comissão de Promoção de Concessões Privadas - PROMOCEPRI e o Fundo de Promoção do Investimento nas Obras Públicas de Infraestrutura e de Serviços Públicos (FONCEPRI)

**Lei 26.917/98,** cria o Organismo Regulador do Transporte (**OSITRAN**)

**DS 027-2002-PCM,** cria **PROINVERSION** englobando COPRI, PROMOCEPRI, FOFRI e FONCEPRI.



# PERU | ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL



# ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DAS CONCESSÕES EM QUATRO PAÍSES SELECIONADOS: BRASIL, CHILE, COLÔMBIA E PERU

CARACTERÍSTICA	 BRASIL	 CHILE	 COLÔMBIA	 PERU
Infraestrutura de transporte na qual tem-se investido majoritariamente	Rodovias	Rodovias	Rodovias	Rodovias
	Aeroportos	Aeroportos	Ferrovias	Ferrovias
	Portos	Infraestrutura Urbana	Aeroportos	Aeroportos
	Equipamento Público de Mobilidade Urbana	Equipamento Público	Portos	
	Saneamento			
Conceito de pagamento do pedágio	Usuários	Usuários	Usuários	Usuários
	Aportes Públicos			Aportes públicos
Prazo médio de concessões	Contratos Existentes Prazos de 15 a 30 anos	Max. Legal 50 anos Prazos variáveis	Prazos variáveis Renda esperada	Max legal 60 anos
Remuneração sobre indicadores de qualidade	Somente contratos recentes	Somente segurança rodoviária	Não	Não
Incidência de Renegociações	Média	Média	Alta	Alta

## TIPOS DE RISCO CATALOGADOS EM DOIS ESTUDOS DO BANCO MUNDIAL

TIPO DE RISCO	1997	2008
Desenvolvimento do Projeto	2	4
Desapropriação, M. Ambiente, Social e Cultural	4	15
Construção	4	29
Operação e Manutenção	4	26
Comercial	4	3
Financeiro	3	8
Regulatório	2	0
Força Maior	2	6
Político	0	2
Estratégico	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>95</b>

Fonte: Banco Mundial (1997) e (2008)

# ANÁLISE COMPARATIVA DA DISTRIBUIÇÃO DE RISCOS DE QUATRO PAÍSES

ÁREA	TIPO DE RISCO	BRASIL			CHILE			COLÔMBIA			PERU		
		PRIV.	PÚBL.	PÚBL./P. RII.	PRIV.	PÚBL.	PÚBL./P. RII.	PRIV.	PÚBL.	PÚBL./P. RII.	PRIV.	PÚBL.	PÚBL./P. RII.
Desapropriações	Atrasos nas desapropriações	●				●			●				●
	Custos adicionais nas desapropriações	●				●			●				●
Ambiental e Social	Atrasos de licenças			●		●			●				●
	Compensações custos ambientais			●		●			●				●
Construção	Variação do preço dos insumos e matérias primas	●				●			●				●
	Custo adicional em túneis	●				●			●				●
Comercial	Redução da receita do pedágio (demanda)	●						●				●	
	Redução da receita por evasão ou burla do pagamento do pedágio	●						●					●
Regulatório	Mudança no marco regulatório			●				●				●	●
Força Maior	Eventos não asseguráveis			●				●				●	●



Risco comum a dois ou mais países



Sem relação entre dois ou mais países

# COMENTÁRIOS E RECOMENDAÇÕES

- 1** Chile é o único país que não tem poder regulador
- 2** Experiência de duas décadas com instrumentos financeiros modernos para concessões e PPPs
- 3** Concessões e PPPs fazem parte da estratégia de investimento em infraestrutura econômica dos quatro países.
- 4** Prazo das concessões 15 e 60 anos. Colômbia é o único país que utiliza prazo variável no contrato.
- 5** Indicadores de qualidade são muito recentes. Brasil tem contratos recentes. Chile tem segurança em rodovias
- 6** Incidência de renegociações: Média para o Brasil e Chile e alta para Colômbia e Peru.

# COMENTÁRIOS E RECOMENDAÇÕES

7

Gestão de Risco entre os 4 países, convergência:

**Pouca:** Desapropriação e Comercial.

**Média:** Construção e Regulação.

**Elevada:** Ambiental e Social

**Muito Elevada:** Operação e Manutenção e de Força Maior

8

Aperfeiçoamento do modelo foi alcançado nos três países analisados após longo processo de tentativa e erro.

9

Visão multifocal para analisar concessões e PPPs de infraestrutura rodoviária: aspectos técnicos, operacionais, financeiros, de gestão ambiental, de patrimônio arqueológico, cultural, impacto social das desapropriações e gestão de riscos

10

Enfoque social vs privado e a rentabilidade social mínima e o papel das PPPs

# COMENTÁRIOS E RECOMENDAÇÕES

**11** A regra de adjudicação deve ser simples e clara e baseada em fundamentos econômicos e financeiros. Evitar o uso de critérios polinomiais ponderados, de fácil manipulação e geram desconfiança no setor privado.

**12** Uma gestão eficiente dos riscos envolvidos no processo é uma **condição necessária** para o sucesso do sistema de concessões e PPPs. Não há fórmula mágica.

**13** Fortalecer o diálogo entre as Associações de Concessionárias dos quatro países para aprimorar o marco regulatório das concessões

**14** Fortalecer o diálogo entre os Poderes do Estado, envolvidos no processo de concessões e PPPs.

**15** Aprofundar a análise comparativa da gestão do risco nas concessões e PPPs com a matriz de riscos do Banco Mundial (de



# OBRIGADO!

9º Congresso Brasileiro de Rodovias & Concessões  
9º Exposição Internacional de Produtos para Rodovias  
Fórum Permanente das Associações de Infraestrutura

CBR&C  
BRASVIAS  
Brasília • 2015