



RELATÓRIO DE VIAGEM

DADOS DO EVENTO

DATA DE INÍCIO	DATA DE TÉRMINO	NOME DO EVENTO	CIDADE/PAÍS
15 de outubro de 2023	19 de outubro de 2023	Participação do TCU em reuniões e visitas técnicas junto à Direção Geral de Concessões, ao Ministério de Obras Públicas do Chile, à Associação Chilena de Concessionárias (COPSA), ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e à Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda, a fim aprimorar o conhecimento dos gestores do Ministério do Transporte	Santiago-Chile

RESUMO DO EVENTO

ENTIDADE ORGANIZADORA	PROCESSO	PARTICIPANTES
Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR) – Ministério dos Transportes	SUPER MT 7533725	Ministério dos Transportes, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Direção Geral de Concessões do Ministério de Obras Públicas do Chile (MOP), Banco Estado do Chile, Associação Chilena de Concessionárias (COPSA), Kapsch TrafficCom Transportation Brasil Ltda., Infra S.A., BNDES, ANTT, TCU.

JUSTIFICATIVA (RESUMO)

A agenda envolverá diversas reuniões para conhecer o modelo de gestão dos contratos de concessão, contemplando agendas em três rodovias concedidas, e será uma oportunidade de compreensão dos desafios do free-flow, como as obrigações são contratualizadas, como o acompanhamento dos investimentos é realizado (se há algum controle social), como é monitorada a saúde financeira da SPE e os critérios para apurações de eventuais desequilíbrios. Todos esses aspectos são levados em consideração nas análises de desestatização feitas pela Secex Infra e Secex Consenso (na outorga e durante o acompanhamento do contrato).

RELATO

O evento ocorreu entre os dias 16 e 18 de outubro de 2023. No primeiro dia, foram feitas apresentações por parte da SNTR/MT, da Direção Geral de Concessões do Ministério de Obras Públicas do Chile, do Banco Estado do Chile, do Comitê de concessões do Chile e da empresa Kapsch, responsável pela tecnologia do free-flow. Também foi feita

uma pequena apresentação da concessionária AVO1 – Autopista Vespúcio Oriente, que administra uma rodovia urbana de Santiago com nove quilômetros de extensão.

A Secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, fez uma breve apresentação sobre as concessões rodoviárias no Brasil, destacando a carteira dos projetos de concessões de rodovias para os anos de 2023 e 2024. Segundo a previsão do MT, serão realizados quatro leilões em 2023 e dez leilões em 2024, o que representaria a execução de R\$ 143 bilhões em investimentos nos próximos trinta anos.

Depois, o representante do MOP, Sr. Luis Felipe Elton Sanfuentes, falou um pouco sobre a experiência chilena com concessões rodoviárias.

Uma informação relevante é que o Chile não possui uma agência reguladora como a ANTT, que é o Poder concedente dos contratos de concessão no Brasil. O MOP supervisiona o ciclo completo do projeto: a elaboração dos estudos, preparação das bases da licitação, a adjudicação, a construção e operação, bem como as modificações adicionais do contrato quando são necessárias. O Chile hoje possui 77 contratos de concessão, dos quais 41 de rodovias e 11 de aeroportos. Além disso, planejam fazer mais 46 licitações até 2027.

Outra informação relevante é que há investidores de dezesseis países diferentes nas concessões chilenas, o que indica que há uma atratividade grande nas concessões daquele país. Isso se explica por algumas razões, explicadas também pelo Banco Estado e pelo Comitê de concessões: concessões com extensões menores em relação às brasileiras, garantia de ingressos (receitas) mínimos nas concessões adjudicadas a partir de 1995 e a possibilidade de ofertar como garantia aos financistas as receitas futuras da concessão.

Chamou a atenção o fato de que desde o ano de 2008 o Chile introduziu como variável de leilão de uma parte importante dos projetos sujeitos a risco de demanda (como rodovias e aeroportos) o mecanismo de ingressos totais da concessão (ITC). Por esse mecanismo, o prazo do contrato de concessão é variável e termina quando o valor presente das receitas (real) é igual ou maior que o valor dos ingressos totais da concessão ofertados pela concessionária contratada.

Por fim, foram apresentados os equipamentos utilizados no free-flow pela empresa Kapsch, bem como apresentados detalhes para a correta identificação dos veículos.

Um ponto importante é que a legislação chilena é bastante severa com quem se evade do pagamento de pedágio. Circular nas rodovias chilenas sem o dispositivo eletrônico (tag) ou sistema alternativo autorizado (passe diário) é definido como uma infração de trânsito grave. Hoje, cerca de 86% dos veículos do Chile possuem tag.

Multas não pagas ficam registradas em um “Cadastro Nacional de Multas Não Pagas” e devem ser pagas antes da renovação do registro anual do automóvel. Além disso, a lei de concessões do Chile estabelece que o concessionário tem a capacidade de empreender ação civil contra os usuários que não pagam o pedágio devido.

Nos dois dias seguintes do evento, foram realizadas visitas a três concessionárias de rodovias, nas quais se observou a estrutura utilizada para aferição do tráfego. Chamou a atenção que todas elas têm uma equipe de validação manual para conferir as características de cada veículo que passa pelos pórticos do free-flow, com o objetivo de realizar a cobrança do pedágio de forma adequada.

ENCAMINHAMENTOS POSSÍVEIS, NO ÂMBITO DO TCU, DECORRENTES DESTA AÇÃO

O evento possibilitou a aquisição de conhecimentos importantes sobre a experiência chilena com concessões rodoviárias, bem como sobre o uso do free-flow nas rodovias concedidas. Foram esclarecidas algumas questões, mas houve troca de contatos para a realização de videoconferências para esclarecimento de algumas dúvidas, principalmente em relação à verificação da confiabilidade dos dados de tráfego repassados pelas concessionárias ao MOP, o que pode nos ajudar nas fiscalizações das concessões de rodovias brasileiras.

Também houve trocas de contatos com os representantes de órgãos como o BID e o BNDES, com quem poderemos agendar reuniões para entender a visão desses órgãos sobre as propostas de renegociação dos contratos de concessão que estão sendo apresentados ao TCU.