

**SIMULAÇÃO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA PARA AS RODOVIAS FEDERAIS:
IMPACTOS SOBRE ORÇAMENTO FISCAL, USUÁRIOS E CONTRIBUÍNTES**

Fabiano Mezadre Pompermayer

Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Ipea.

A crise fiscal deixou evidente a necessidade de repensar os gastos públicos e o seu financiamento. Será necessário priorizar os serviços públicos que serão custeados diretamente pelo orçamento fiscal. Para os que não forem priorizados, deve-se pensar em algum meio de autofinanciamento.

Propõe-se aqui um modelo de parceria público-privada (PPP) aplicável a todas as rodovias federais. A proposta se baseia em valores de pedágio associados aos benefícios privados dos usuários, ao usufruírem de rodovias de melhor qualidade, em contraprestação fixa, paga pelo governo ao concessionário, e na cobrança de outorga atrelada ao volume de tráfego.

Pelos cálculos de benefícios dos usuários, propõem-se valores de pedágio para automóveis nos valores de R\$ 5,00 por 100 km em rodovias de pista simples, R\$ 9,00 para pista dupla nas regiões Norte e Nordeste e R\$ 10,00 nas demais regiões. Para caminhões, propõe-se o valor de R\$ 11,00 por eixo em qualquer tipo de rodovia. Esses valores são cerca de metade dos benefícios auferidos de melhores rodovias.

Para viabilizar os trechos com baixo volume de tráfego, propõe-se uma concessão patrocinada, em que o concessionário recebe, além dos pedágios, um pagamento fixo do governo associado à disponibilidade da via. Adicionalmente, cobra-se um valor de outorga como porcentagem do pedágio pago por cada usuário. Com esses dois mecanismos, faz-se um subsídio cruzado entre os trechos superavitários e deficitários, além de reduzir o risco de demanda alocado ao concessionário.

Para avaliar sua viabilidade, foi feita uma simulação das receitas com pedágio e dos custos de operação e manutenção em todos os segmentos de rodovias federais pavimentadas. Foram usados volumes de tráfego médio anual estimados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e custos médios de operação de rodovias estimados

por estudos para concessão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Os resultados apontaram que as receitas com pedágio superariam em R\$ 2,5 bilhões/ano os custos, para toda a malha. Soma-se a isso a economia de recursos fiscais. O DNIT gastou, em média, R\$ 8,8 bilhões/ano com manutenção e operação das rodovias federais entre 2008 e 2015.

Porém, tal resultado envolve segmentos de rodovias já concedidas. Fazendo a mesma simulação apenas com os trechos não concedidos, a arrecadação com pedágio seria inferior em R\$ 3,1 bilhões/ano aos custos. Apesar de negativo, ainda seria um valor menor que a média de gastos do DNIT nos últimos anos. Para suportar tal despesa via concessões patrocinadas, o fundo garantidor deveria ter recursos da ordem de R\$ 38 bilhões.

Uma alternativa é a cobrança de tributo específico sobre as rodovias já concedidas cujo pedágio esteja abaixo dos valores de referência aqui propostos. Estimou-se que a arrecadação com tal tributo seria de R\$ 3,8 bilhões/ano, que cobriria, com folga, a diferença entre custos e receitas com pedágio das demais rodovias.

A concessão de toda a malha rodoviária pavimentada não seria, naturalmente, possível de imediato. De qualquer forma, o estudo aponta a viabilidade financeira por meio do mecanismo de concessão patrocinada proposto, permitindo o provimento de rodovias federais pavimentadas em bom estado a custos menores que os suportados pelo orçamento fiscal nos últimos anos, com todos os benefícios indiretos devido ao transporte de cargas mais rápido, confiável e a um menor custo total. Com isso, os recursos fiscais disponibilizados podem ser direcionados a políticas mais prioritárias para a população em geral, como saúde, educação e segurança, e de efeito mais difuso.