

**MODELOS DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO BRASIL, NO MÉXICO, NO CHILE, NA COLÔMBIA E NOS ESTADOS UNIDOS: EVOLUÇÃO HISTÓRICA E AVANÇOS REGULATÓRIOS<sup>1</sup>**

**Carlos Alvares da Silva Campos Neto**

Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Políticas Setoriais de Inovação e Infraestrutura (Diset) do Ipea. *E-mail:* <carlos.campos@ipea.gov.br>.

**Sérvulo Vicente Moreira**

Técnico de planejamento e pesquisa na Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (Dinte) do Ipea. *E-mail:* <servulo.moreira@ipea.gov.br>.

**Lucas Varjão Motta**

Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diset/Ipea. *E-mail:* <lucas.motta@ipea.gov.br>.

Uma adequada disponibilidade de infraestrutura e de seus serviços correlatos é condição indispensável para que um país possa desenvolver vantagens competitivas, alcançando maior grau de especialização produtiva.

Diante de limitados recursos fiscais, nas últimas três décadas, houve uma participação crescente da iniciativa privada nesses setores, seja por meio de privatizações, concessões ou parcerias público-privadas (PPPs).

Este trabalho tem por objetivo contextualizar a evolução dos sistemas de concessão de rodovias implantados no Brasil, no México, no Chile, na Colômbia e nos Estados Unidos, visando identificar as especificidades e alternativas desenvolvidas por cada um; e realizar análise econômica dos contratos de concessão entre os setores público e privado, observando os elementos relacionados à regulação econômica.

Constata-se um processo histórico de aprendizado, traduzido em aperfeiçoamentos contínuos da política pública setorial, com maior ou menor grau de sucesso. A regulação econômica tem buscado evoluir no compartilhamento de riscos, na criação de incentivos e penalizações e na escolha de critérios de seleção, porém, crises econômicas e falhas – próprias ou não – afetam o processo de concessão. Cabe destaque para algumas iniciativas como: no Brasil, o “gatilho de investimento” como instrumento para exigir inversões, a incorporação do fluxo efetivo de veículos na

recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (EEF), o compartilhamento dos ganhos de produtividade (Fator X) e o prazo contratual como mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro; no Chile, o critério de seleção e gestão de risco do menor valor presente das receitas (MVPR) e o mecanismo de cobertura cambial (MCC); no México, exigências de criação de conta de reversão e a instituição do mecanismo de regime de pontos de penalização; na Colômbia, a instituição de fundo fiduciário e o mecanismo de garantias de receita mínima (GRM); nos Estados Unidos, inovações legislativas e financeiras para viabilizar financiamentos.

Cabem alguns comentários sobre como as experiências apresentadas podem contribuir para o processo brasileiro de concessão de rodovias. Políticas equivocadas adotadas por México e Colômbia ensinam o que não se deve fazer, os erros que não podem ser repetidos, como ações adotadas visando não provocar ônus fiscal e que apresentaram resultado contrário. Do mecanismo chileno, destaca-se o êxito do modelo de MVPR, que tem sido utilizado por outros países.

Faz-se necessário lembrar que o Brasil é o país que mais avançou, em termos percentuais, em concessões de rodovias. O fato a ser destacado, porém, é que o limite de trechos rodoviários que podem interessar ao setor privado, por conta do fluxo de veículos, parece estar próximo, situando-se em torno de 25% da malha

1. Os autores agradecem os comentários de Fabiano Pompermayer e Edison Benedito.

federal. À parte remanescente da rede restariam duas alternativas: PPP patrocinada e/ou recursos fiscais. O mecanismo de PPP, com cobrança de outorga e contraprestação por disponibilidade, envolveria um sistema de subsídio cruzado entre rodovias com e sem viabilidade financeira, por meio da constituição de um fundo responsável por gerir essa política. Esse modelo não deu certo na experiência chilena. Adicionalmente, deve-se ressaltar que o uso de mecanismo de subsídio cruzado emite sinais econômicos equivocados e, desde Adam Smith, sabe-se que essa prática não conduz a bons resultados. Grande parte da rede, por conta do tráfego pouco intenso, não apresenta atratividade ao setor privado, exigindo alocação de recursos públicos.

SUMÁRIO EXECUTIVO