



“CONCESSÃO BR 153/080/414 TOCANTIS-TO / GOIÁS-GO”

Nota técnica sobre o programa de concessão da BR 153/080/414 entre Aliança – TO e Anápolis – GO.

Brasília - DF

2021



NOTA TÉCNICA – Concessão da BR-153/080/414 GO/TO, entre Aliança do Tocantins – TO e Anápolis – GO

TEMA: Análise do Edital de Concessão nº 01/2021 da Agência de Transporte Terrestre, que cede à iniciativa privada a BR-153/TO/GO, entre Aliança do Tocantins e Anápolis; BR-080/GO, entre Uruaçu e Assunção de Goiás (BR-414); BR-414/GO, entre Assunção de Goiás e Anápolis.

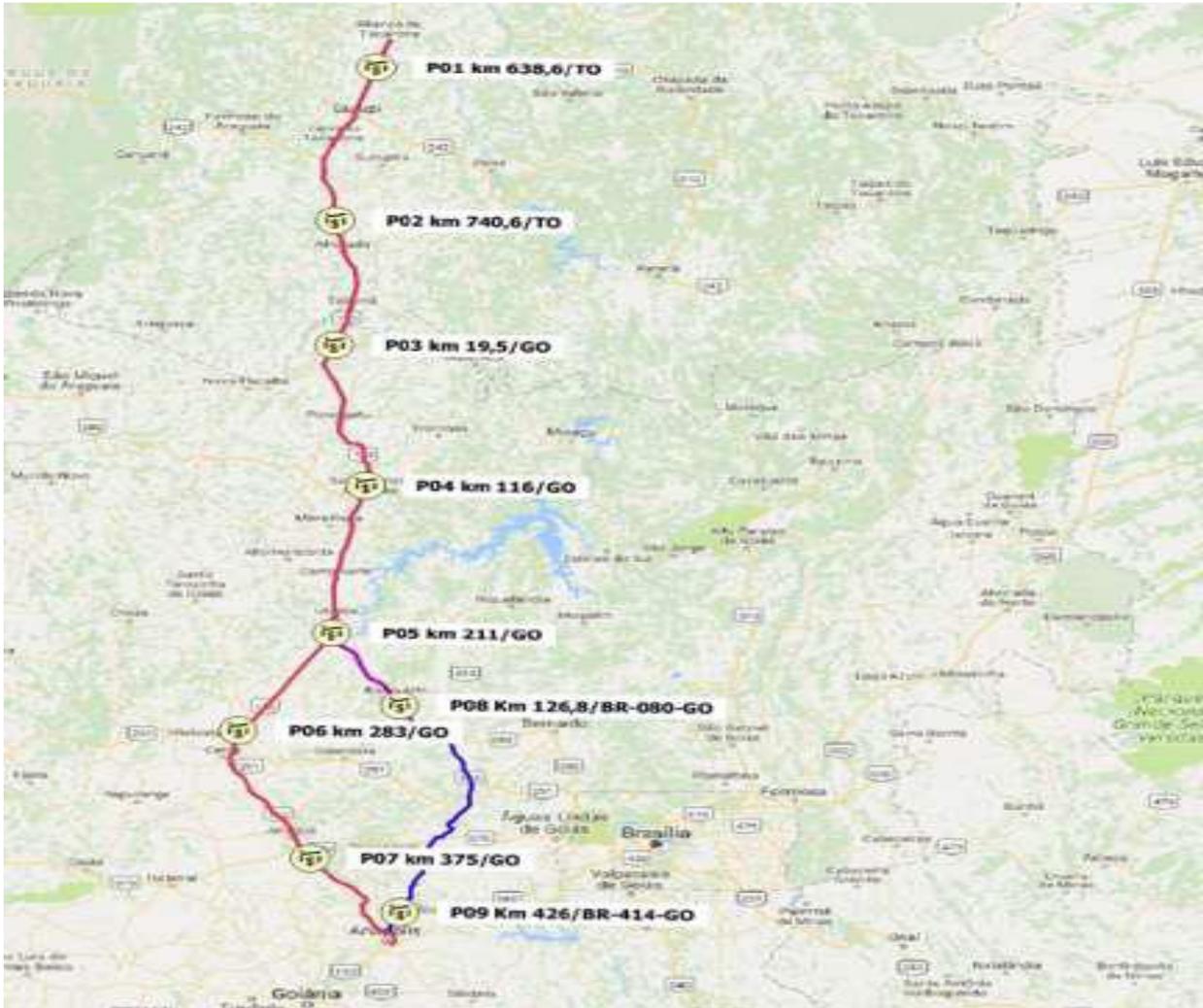


Fig1: Mapa de localização com as praças de pedágio Fonte: MINFRA

A ANTT publicou o EDITAL DE CONCESSÃO N° 01/2021 que abrange a BR-153/414/080/TO/GO, no trecho da BR-153/TO/GO, de 624,1km, entre o entroncamento com a TO-070 (Aliança do Tocantins) até o entroncamento com a BR-060 (Anápolis); no trecho da BR-414/GO, de 139,6km, entre o entroncamento com a BR-080/GO-230(A)/324 (Assunção de Goiás) até o entroncamento com a BR-153/GO-222/330 (Anápolis); no



trecho da BR-080/GO, de 87 km, entre o entroncamento com a BR-414/GO-230(B) (Assunção de Goiás) até o entroncamento com a BR-153(A)/GO-342(B).

A BR 153/GO/TO já esteve concedida no passado, porém foi devolvida para a gestão do Governo Federal devido à declaração de caducidade (em 15/8/2017) da concessão de titularidade da Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 SPE S.A. - BR-153/GO/TO, por inexecução contratual dessa, nos termos do § 4º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Atualmente a BR-153 é considerada uma das principais rodovias de integração nacional do Brasil. O trecho dessa rodovia incluído na futura Concessão possui uma extensão de 624,1 km, sendo 598,3 km de pista simples; 26,5 km de pista dupla com canteiro central, além de 9,2 km de vias marginais, onde 2,8 km não estão pavimentados. Já a BR-080 possui uma extensão 87 km de pista simples e a BR-414 139,6 km de pista simples.

Conforme o estudo do governo, a Concessão impactará diretamente 38 municípios dos estados de Tocantins e Goiás, sendo a maioria deles cortados pelas três rodovias e alguns deles inseridos no “losango” formado entre Uruaçu/GO e Anápolis/GO.

A Concessão terá um prazo de 35 anos, prorrogáveis por mais 5 anos, e consistirá na exploração da infraestrutura e na prestação do serviço público de recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade.

A rodovia contará com nove praças de pedágio distribuídas entre as BRs 153/TO/GO (7 unidades); 080/GO (1 unidade) e 414/GO (1 unidade).

Para esta nova rodada de concessão rodoviária, os editais serão publicados em português e em inglês, favorecendo a participação de empresas estrangeiras. O



critério de julgamento do leilão será híbrido, combinando menor tarifa básica de pedágio (com deságio limitado a 16,25%) e o maior valor de outorga considerando ainda:

- Tarifa Diferenciada para pista simples e pista dupla;
- Desconto de Usuário Freqüente (DUF): desconto aplicado sobre as tarifas de pedágio devidas pelos usuários freqüentes da rodovia, mas somente para veículos de passeio;
- Mecanismo de Proteção Cambial: mecanismo que permite mitigar os efeitos da variação cambial sobre financiamentos em moeda estrangeira contraídos pela concessionária;
- Mecanismo de Mitigação de Riscos: mecanismo de mitigação de risco de receita tarifária durante os ciclos de investimento, visando compensar a concessionária ou o Poder Concedente em razão de variações significativas do tráfego esperado para a concessão, de modo a assegurar a execução dos investimentos previstos, independentemente de variações na demanda;
- Recursos Vinculados: valores depositados pela concessionária para a formação de reserva de contingência da Concessão, com destinação exclusiva à compensação de eventos previstos nos mecanismos de Proteção Cambial e de Mitigação de Riscos, além da aplicação do Desconto de Usuário Freqüente;
- Extinção Antecipada da Concessão: detalhamento das cláusulas relativas às hipóteses de extinção antecipada do contrato de concessão e das regras para o cálculo da indenização em casos de extinção antecipada;
- Pontos de Parada para Caminhoneiros: previsão de implantação de dois pontos de parada e descanso;



O Programa de Exploração da Rodovia (PER) inclui a duplicação obrigatória de 623,3 km, sendo 357,9 km do 3º ao 10º ano e outros 265,5 km entre o 19º e o 25º ano. A rodovia receberá ainda as seguintes melhorias: construção de 27,6 km de faixas adicionais, 89,9 km de vias marginais, contorno de Corumbá de Goiás, 30 novos dispositivos de interconexão em desnível, 19 passarelas de pedestres, 6 passagens inferiores, iluminação nas travessias urbanas e nas vias marginais, dentre outras melhorias.

Entretanto ocorre que dos 174 km da BR 153 no estado do Tocantins, 75% só terá a pista duplicada a partir do vigésimo ano, já no trecho goiano (448,54 km) 70% da pista será duplicada em até dez anos e mais de 92% serão entregues integralmente em 20 anos.

Além disso não há previsão de construção de Pontos de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros previstos para o Tocantins e há 2 (duas) para Goiás, há previsão de 2 (duas), passarelas para o Tocantins e 17 (dezesete) para goiás. Não há previsão de construção de rotatórias no Tocantins e há 6 (seis) para GO, há apenas 4 (quatro) retornos em 'X' para o TO e 76 (setenta e seis) para GO, há somente 6 (seis) retornos em 'U' para o TO e 31 (trinta e um) para GO, entre outros

Como agravante temos que a modalidade proposta para o leilão é com modelo híbrido onde os editais prevê que o critério de julgamento do leilão será híbrido, combinando menor tarifa básica de pedágio (com deságio limitado a 16,25%) e o maior valor de outorga

Para elucidar o que representa um desconto máximo limitado a 16%, citamos o exemplo do leilão com maior desconto realizado neste governo que foi o da BR-364/365-GO/MG, que liga as cidades de Jataí/GO a Uberlândia/MG. Nesta, a tarifa máxima determinada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) era de R\$ 7,02, entretanto a vencedora do certame ofereceu uma tarifa de pedágio de **R\$ 4,69**, com



um **desconto de 33%** em relação à tarifa base dos estudos. No caso, a vencedora foi a EcoRodovias, que já opera algumas das principais rodovias concessionadas do país.

Nos casos acima, se a mesma tivesse tivessem sido pelo novo modelo com outorga e desconto limitado a 16%, os valores seriam respectivamente de R\$ 6,18, contra o que foi obtido por leilão com maior desconto, que foi de **R\$ 4,69** ou seja estaríamos onerando os usuários em 31,7 %, é que provavelmente vai acontecer no caso do leilão da BR 153/TO/GO, **os usuários pagarão uma tarifa maior em torno de 37%**.

CONCLUSÃO E COMENTÁRIOS

Além do baixo percentual de duplicação e de obras na BR 153 no estado do Tocantins, a diferença a maior para o transporte de cargas entre leilão com desconto limitado ou desconto livre é muito significativa. Na situação apresentada pode chegar a 40 % ou mais e, sendo assim, o modelo deve ser revisto.

FONTES:

Governo Federal, Minfra, EPL, e: https://portal.antt.gov.br/documents/359170/0/Edital+BR-153-414-080_GO-TO.pdf/54dd0253-b73e-82e6-cfd0-fa21d9cd31c8?t=1611920574510

AUTORIA:

Farol Log – Soluções em Logística