

**CONTRIBUIÇÃO DA BANCADA DO TOCANTINS À AUDIÊNCIA
PÚBLICA Nº 12/2019 DA ANTT**

Para:

Mário Rodrigues Júnior (Diretor-Geral da ANTT)

Local/Data:

Brasília, 13 de setembro de 2019

De:

Bancada do Tocantins no Congresso Nacional

Assunto:

Alteração de edital e contrato da Duplicação da BR-153 no Tocantins

I – Introdução

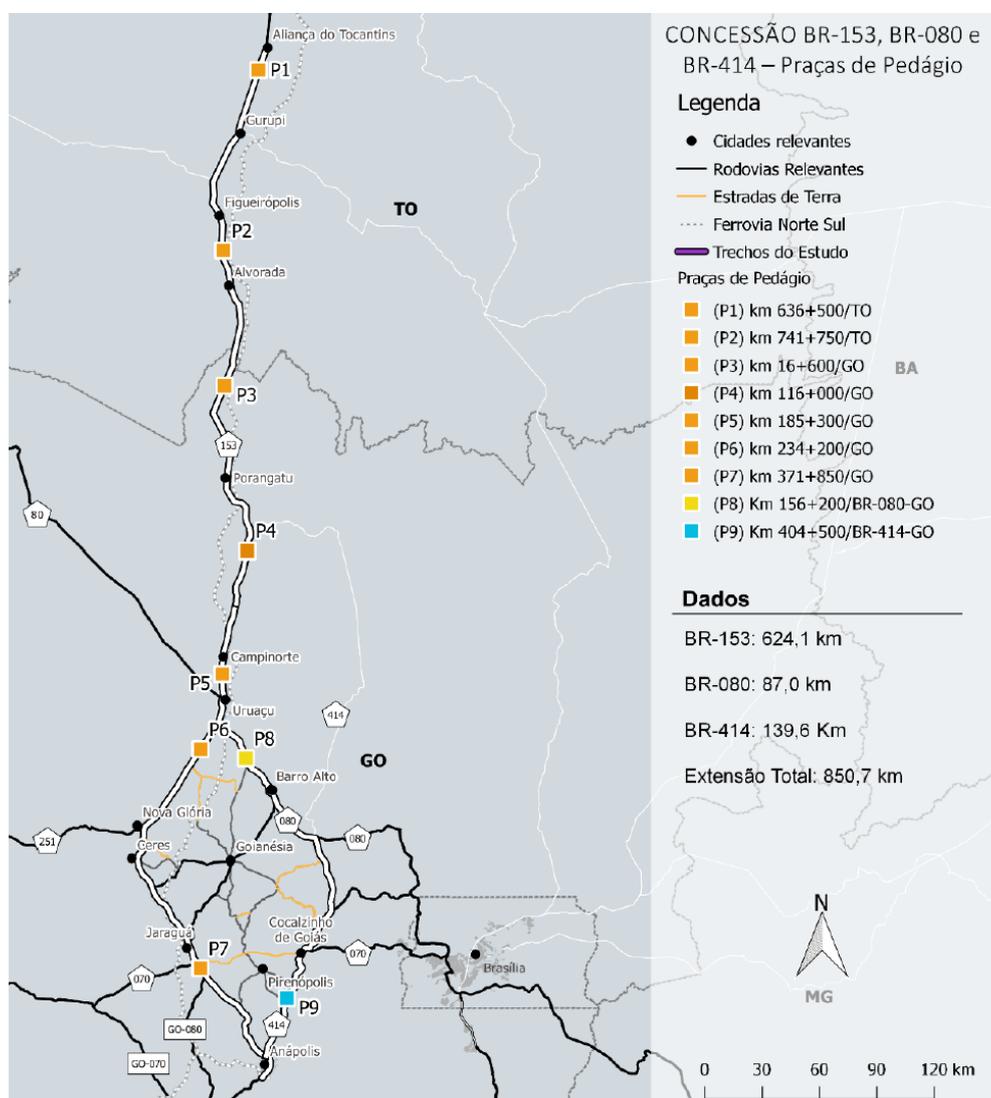
1. Senhor Diretor-Geral, em face do processo de concessão das BRs-153/414/080/TO/GO, que está aberto em debate pela audiência pública 12/2019, a Bancada do Tocantins no Congresso cumpre o dever, em nome da sociedade tocantinense, de demandar que o investimento de duplicação do trecho rodoviário que perpassa o Estado do Tocantins ocorra o mais breve contemplando maior malha rodoviária do território tocantinense e recebendo tratamento isonômico em relação aos municípios do Estado do Goiás.

2. A exigência surgiu pela preocupação com os termos presentes na minuta do edital e do contrato elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e divulgados no site ANTT, que prevê o início das obras de duplicação do trecho tocantinenses apenas a partir do 22º ano. Somando-se

esse investimento tardio com a reduzida abrangência da concessão no território do Estado do Tocantins se observa a perda da oportunidade de desenvolver ainda mais a potencialidade do empreendimento.

3. A concessão da BR-153, conforme planejamento, atravessará seis cidades no sul do Tocantins (Talismã, Alvorada, Figueirópolis, Cariri, Gurupi e Aliança do Tocantins) e tem relevância político-econômica para todo o Estado tocantinense. Veja a imagem abaixo:

Imagem 1 – Trecho de Concessão da BR-153/80/414



Fonte: Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414.

4. A Bancada do Tocantins, apresenta esta Contribuição para reforçar que a duplicação antecipada do trecho tocantinense da BR-153:

i - Representa uma pauta de relevância política e econômica de enorme relevância à toda sociedade tocantinense e que impulsiona o desenvolvimento da região, sobretudo ao escoamento logístico da produção do Norte e Centro-Oeste do País; e

ii - É compatível com a análise econômica da concessão sem gerar ônus financeiro que impeça o interesse de concessionárias

5. Diante disso e sabendo que a contribuição pública é o momento ideal de apresentar propostas que possam influenciar no debate de elaboração do edital e contrato de concessão rodoviária, conforme dispõe a Resolução ANTT nº 5624/2019, a Bancada do Tocantins no Congresso Nacional se reúne para, em conjunto com segmentos sociais com interesse na duplicação breve da BR-153, apresentar esta contribuição.

II - Relevância política e econômica da duplicação da BR-153 ao Estado do Tocantins

6. O Estado do Tocantins, além de ser o membro federativo mais novo do Brasil é, também o Estado com o maior potencial e melhores taxas de crescimento no país. Este movimento de crescimento da região é, sobretudo, movido pela instalação de novos polos industriais, pela expansão da fronteira agropecuária, pela exploração minerárias, pelo desenvolvimento do turismo e,

também, pela perspectiva positiva que os empreendimentos e investimentos logísticos de transporte fornecem à região.

7. De fato, segundo dados do IBGE, o Produto Interno Bruto (PIB) do Tocantins foi, proporcionalmente, o que mais se desenvolveu no país entre os anos de 2002 a 2016, afinal o crescimento acumulado ao longo dos últimos 14 anos alcançou taxas de 113,4% de crescimento em volume do PIB.¹

8. Dentre os demais setores, o agronegócio tocantinense foi um dos que mais se desenvolveram. Para o ano de 2017, por exemplo, em comparação com outros Estado da região, o Tocantins figurou com crescimento de 2,7% do setor agrícola e se posicionou à frente de estados como Pará (2,1%), Acre (1,9%), Alagoas (1,6%), Ceará (1,3%), Rondônia (0,70%), Bahia (0,30%), Goiás (0,1%) e Amapá (0,1%).²

9. Parte significativa da produção Estadual é escoada pela BR-153 e esta rodovia é a grande responsável pelo desenvolvimento econômico do Tocantins.³ Afinal, a então também conhecida como rodovia Belém-Brasília é importante corredor para o transporte de cargas que corta o Tocantins de norte a sul e faz intersecção com eixos ferroviários centrais ao país, como a Ferrovia Norte-Sul em Gurupi-TO e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste em Figueirópolis-TO.

10. A logística de transportes do Estado do Tocantins, de fato, é um dos fatores que mais deve impulsionar o desenvolvimento da região para os

¹ **Pesquisa do IBGE aponta que o Tocantins foi o Estado que mais cresceu entre 2002 e 2016.** Conexão Tocantins. Disponível em: <https://conexaoto.com.br/2018/11/16/pesquisa-do-ibge-aponta-que-o-tocantins-foi-o-estado-que-mais-cresceu-entre-2002-e-2016>

² Governo do Estado do Tocantins. **Tocantins se destaca com retomada do crescimento econômico nacional.** Portal do Tocantins. Disponível em: <https://portal.to.gov.br/noticia/2018/3/14/tocantins-se-destaca-com-retomada-do-crescimento-economico-nacional/>

³ **Rodovia BR-153 sustenta economia de 'norte a sul' do Tocantins.** G1. Disponível em: <http://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2013/10/rodovia-br-153-sustenta-economia-de-norte-sul-do-tocantins.html>.

próximos anos. Afinal, pela posição geográfica central e por fazer parte do polo agroindustrial brasileiro o Estado é ponto de intersecção entre malhas rodoviárias e ferroviárias, sendo a BR-153 o coração dessa relação multimodal. Veja a imagem abaixo que contém a projeção ferroviária no Tocantins:

Imagem 2 - Eixo Ferroviário no Estado do Tocantins



Fonte: Valec

11. Como destacado na imagem acima, Gurupi-TO e Figueirópolis-TO são dois eixos de intersecção logístico ferroviário-rodoviário. Ambos os

municípios são cortados pela ferrovia norte-sul e pela BR-153, sendo Gurupi além da 3ª maior cidade do Estado polo logístico pela criação do pátio multimodal e Gurupi e Figueiropolis ponto de conexão tanto da BR-153 com a ferrovia Norte-Sul quanto com a planejada Ferrovia Integração Oeste-Leste.

12. Ainda na contramão da crise, setor do turismo também se destaca e registra crescimento no Estado do Tocantins. De acordo com a Associação Tocantinense de Turismo Receptivo (ATTR), o Tocantins registrou em 2018 um aumento de pelo menos 30% no fluxo de visitantes.⁴ Isso movimentou a economia, gera empregos em diferentes ramos empresariais e, sobretudo, demanda malhas viárias com maior capilaridade e com melhores condições de deslocamento.

13. Destaque ao turismo estadual e nacional, o Parque estadual do Jalapão demanda, para quem se desloca via terrestre e de origem da região Centro-Oeste, Sul e Sudeste, a passagem pela BR-153. O mesmo se observa se o destino do turista é a Capital do Estado, Palmas ou, ainda, alguma praia na região do Cantão.

14. Fica claro, portanto, o valor logístico que a rodovia BR-153 representa ao desenvolvimento do Estado do Tocantins e o quanto que a sua manutenção em ótimas condições de tráfego e duplicação dos trechos com intersecção podem representar para o desenvolvimento da região. Dessa forma, é interesse tanto dos municípios abrangidos pela rodovia (conforme manifestações apresentadas pelos prefeitos no anexo I) quanto do Estado do Tocantins (sob a voz da Bancada do Tocantins no Congresso) que haja a duplicação breve do trecho tocantinense da rodovia BR 153.

⁴ SATURNO, Patrícia. **Na contramão da crise, setor do turismo registra crescimento no Tocantins**. Conexão Tocantins. Disponível em: <https://conexaoto.com.br/2017/01/25/na-contramao-da-crise-setor-do-turismo-registra-crescimento-no-tocantins>

III – Compatibilidade entre a duplicação antecipada do trecho tocantinense da BR-153 e os estudos de viabilidade apresentados

15. O projeto de concessão das BRs 153/414/080/TO/GO prevê a instalação de 3 (três) postos de pedágio na via tocantinense, sendo, um em Talismã na divisa entre os Estados do Tocantins e Goiás e os demais nos municípios de Figueirópolis e Aliança do Tocantins. A cobertura dessas faixas de pedágio engloba o total de aproximadamente 158km de extensão rodoviária em território tocantinense, criando uma média de 79km por faixa de pedágio.

16. Se compararmos o trecho tocantinense com o trecho goiano observaremos que a distribuição dos pedágios no Estado do Goiás ao longo dos aproximadamente 694 km de concessão rodoviária faz surgir uma média de 99km por faixa de pedágio. Isso significa que cada faixas de pedágio previstas ao Estado do Goiás abarca 25,4% a mais de rodovia do que as previstas ao Estado do Tocantins.

17. Além da distribuição dos postos de pedágio, o estudo apresentado indica, de antemão, o preço da tarifa rodoviária a ser cobrada em cada trecho. Conforme os cálculos técnicos, o custo de manutenção de uma pista simples gira em torno de R\$0,112/km enquanto o custo de uma pista dupla está na casa dos R\$0,135/km. Comparativamente, isso significa que a pista dupla, na política tarifária proposta, tem um custo ao usuário de apenas 20% a mais do que a pista simples. Diferença de valor consideravelmente baixo tendo em vista o benefício que a pista dupla permite o tráfego do dobro de veículos que na pista simples.

18. Sob um primeiro olhar, essa pequena distinção entre os valores cobrados pelos dois modelos de pista chama a atenção para duas questões: (i) estaria ocorrer a compensação financeira do investimento e manutenção da pista dupla na conta da pista simples? (ii) se não está ocorrendo uma compensação

em prol do trecho duplicado em detrimento do trecho simples e o valor de investimento representado é perfeitamente compatível com a tarifa apresentada, por que eleger preferência na duplicação de vias goianas ao invés de abarcar, também, os trechos tocantinoses?

19. Se observarmos o modelo de ampliação da malha rodoviária proposta pelo Edital, Contrato e Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414 (p. 169) observaremos que a ampliação da malha tocantinense terá previsão de início apenas no ano de 2035 e término somente em 2041, mesmo que a cobrança se inicie já em 2021. Veja abaixo:

Imagem 3 - Cronograma de Ampliação da capacidade da rede rodoviária



Fonte: Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414.

20. Isso significa que mesmo que a concessão seja realizada ainda neste ano de 2019, a população, transportadores e produtores tocantinoses terão perspectivas de deparar com a pista da BR-153 duplicada daqui 22 anos.

21. Ao contrário da situação do Tocantins, o Estado do Goiás será beneficiado de imediato já tendo previsão de entrega de pistas duplicadas no primeiro ano da concessão.

22. De acordo com o “Quadro Resumo das Melhorias” apresentados no Relatório Executivo da Concessão da BR-153/80/414 (p. 22) a extensão da duplicação do trecho tocantinense representa menos de 30% da duplicação prevista em toda a concessão. Em termos financeiros, segundo o padrão de custo médio por quilômetro indicado no mesmo Relatório Executivo (p. 26), a obra de duplicação em território tocantinense custará em torno de R\$ 670 milhões de reais, menos de 10% do investimento previsto para a concessionária (R\$ 7.292 milhões).

23. Em comparação com o Estado do Goiás, receberá, apenas para investimento em duplicação das suas rodovias, o montante de R\$ 1.720 milhões ainda nos primeiros anos de concessão. Ressalta-se que o custo total de operação e investimento no Estado do Goiás está orçado em cerca de R\$ 6.880 milhões, quase 3x maior que o custo de operação e investimento no Estado do Tocantins.

24. É clara a distinção entre a prioridade atribuída aos investimentos realizáveis entre os Estados. Neste ponto, a Bancada do Tocantins reforça que não aceita a existência de qualquer distinção entre os Estados do Goiás e Tocantins na concepção da concessão rodoviária da BR-153.

25. A busca pela igualdade entre o tratamento dos dois Entes Federativos se pauta não somente em apelo político, mas também em justificativa econômica.

26. Afinal, se observarmos o Volume Diário Médio Anual (VDMA) de veículos dos trechos tocantinenses constataremos que mesmo com padrões

similares à trechos goianos houve preferência pela realização das obras de duplicação no Estado do Goiás:

Tabela 1 - Comparação de VDMA e Realização do Investimento

Trecho	Estado	VDMA (2020)	Início da realização do investimento
Aliança - Gurupi	TO	1.527.973 veículos	2040
Figueirópolis - Alvorada	TO	1.803.540 veículos	2039
Talismã - Novo Planalto	GO	1.999.436 veículos	2038
Sta Tereza - Estrela do Norte	GO	2.395.810 veículos	2026
Campinorte – Uruaçu	GO	2.868.899 veículos	2022
Barro Alto – São Luiz do Norte	GO	1.755.271 veículos	2025
BR 070 – São Francisco do Goiás	GO	3.386.090 veículos	2022
BR153/GO342 – GO438	GO	765.098 veículos	Não duplicação
Corumbá – Planalmira	GO	1.300.196 veículos	2023

Fonte: Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414.

27. Conforme pode ser observado na tabela acima, apesar do VDMA das rodovias tocantinenses serem compatíveis com dos trechos goianos, o início da realização do investimento de duplicação no Estado do Tocantins, de fato, é tardio sem justificativa técnica por ausência de VDMA suficiente para tal decisão.

28. Em termos financeiros, apenas a concessão da malha tocantinense da BR-153 deverá render financeiramente à concessionária cerca de R\$ 4,3 bilhões de reais ao longo da execução do contrato. Receita essa que

supera em mais de 6,4 vezes o valor necessário para se investir na duplicação da pista presente no território do Tocantins.

29. Se fragmentarmos as receitas ao longo dos anos da concessão, logo é possível perceber que as receitas tocaninenses pagarão o investimento nos seus primeiros anos. Veja a tabela abaixo:

Tabela 2 – Receitas Previstas com a Concessão nas Vias da BR-153 no Tocantins

Ano da Concessão	Receita anual			Receita Acumulada dos Trechos ao Longo da Concessão
	Trecho Aliança-Gurupi	Trecho Figueirópolis-Talismã	Total	
1º	R\$ 34.588.826,95	R\$ 54.881.265,37	R\$ 89.470.092,33	R\$ 89.470.092,33
2º	R\$ 35.605.840,52	R\$ 56.499.805,31	R\$ 92.105.645,83	R\$ 181.575.738,15
3º	R\$ 36.645.158,47	R\$ 58.156.211,57	R\$ 94.801.370,04	R\$ 276.377.108,20
4º	R\$ 37.712.342,37	R\$ 59.855.003,54	R\$ 97.567.345,91	R\$ 373.944.454,11
5º	R\$ 39.061.514,33	R\$ 61.942.338,83	R\$ 101.003.853,16	R\$ 474.948.307,27
6º	R\$ 40.186.754,71	R\$ 63.724.213,99	R\$ 103.910.968,70	R\$ 578.859.275,97
7º	R\$ 41.341.494,53	R\$ 65.554.386,80	R\$ 106.895.881,33	R\$ 685.755.157,30
8º	R\$ 42.522.403,01	R\$ 67.423.829,62	R\$ 109.946.232,63	R\$ 795.701.389,93
9º	R\$ 43.920.432,14	R\$ 69.586.308,40	R\$ 113.506.740,54	R\$ 909.208.130,47
10º	R\$ 45.133.390,85	R\$ 71.501.377,89	R\$ 116.634.768,74	R\$ 1.025.842.899,21

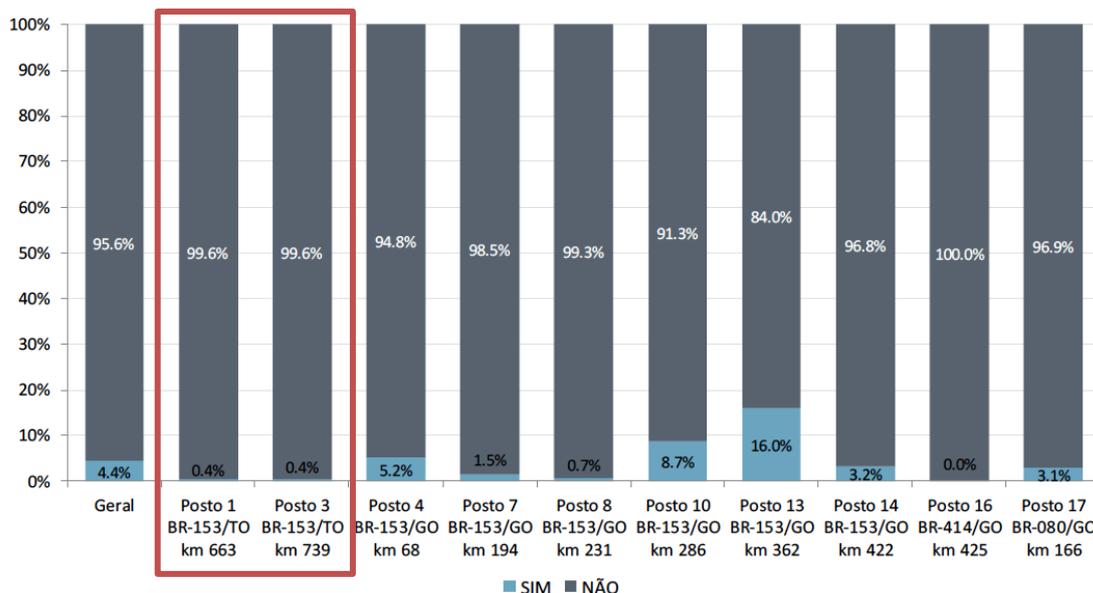
Fonte: Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414.

30. Conforme os dados disponibilizados pelo Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414, o valor a ser investido para a duplicação do trecho tocantinense da rodovia BR-153 já seria pago pelas receitas oriundas no próprio trecho já nos 7 primeiros anos de concessão. Dessa forma, o que fosse obtido ao longo dos demais 23 anos de concessão rodoviária serviriam para custear custos de operação, manutenção e receita líquida para a companhia concessionária. É, portanto, viável financeiramente a duplicação do trecho indicado sem a necessidade de subsídios, sejam eles diretos ou cruzados.

31. Somado a isso, destaca-se que conforme apresentado pelo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414 (p. 117) inexistem rotas rodoviárias alternativas ao trecho da BR-153 que será concedida no Estado do Tocantins capaz de atender a demanda de transporte de produtos agropecuários, industrializados, minerários. Veja a imagem abaixo:

Imagem 3 – Conhecimento de rotas alternativas pelos transportadores de veículos pesados

Gráfico 5-25 -Conhece alguma rota alternativa – Veículos Pesados



Fonte: Estudo de Viabilidade Técnica da Concessão da BR-153/80/414.

32. Essa informação pode significar duas coisas. A primeira de que há monopólio rodoviário na região para escoamento da produção agropecuária, industrial e minerária e que, portanto, todo o volume de cargas que percorre o trecho goiano da rodovia também passará pelo trecho tocantinense e vice-versa. Desse modo, não há o porquê não realizar a duplicação do trecho tocantinense aos mesmos moldes do investimento proposto ao Estado do Goiás.

33. A segunda conclusão a ser levantada por tal dado é a de que por não existirem possibilidades de escoamento produtivo por outras vias rodoviárias, a não duplicação da BR-153 em seu trecho tocantinense pode estrangular a onda de desenvolvimento produtivo do Estado. Afinal, o sobrecarregamento das vias em território tocantinense com a paralela duplicação das vias goianas cria disparidades logísticas e incentiva a instalação produtiva além da divisa estadual.

34. A Bancada do Tocantins destaca, portanto, que não vê razões políticas, econômicas e técnicas que impeçam o investimento na duplicação das vias da BR-153 que passam pelo território tocantinense nos mesmos moldes como foi apresentado ao investimento no Estado do Goiás.

IV – Considerações finais

35. Este documento buscou esclarecer pontos que a Bancada do Tocantins considera relevantes na apreciação do Edital e Contrato de Concessão da BR-153/80/414 e contribuir, portanto, com a discussão em andamento na Audiência Pública nº 12/2019 da Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT.

36. Para tal, foi questionado a decisão de inclusão da duplicação dos trechos goianos da concessão sem o atendimento, ainda no início do contrato, do investimento em ampliação da malha rodoviária do Estado do Tocantins.

37. A Bancada do Tocantins reforça que não aceita a existência de qualquer distinção entre os Estados do Goiás e Tocantins na concepção da concessão rodoviária da BR-153.

Carlos Henrique Gaguim
Coordenador da Bancada do Tocantins
Deputado Federal

Eduardo Gomes
Senador

Irajá Abreu
Senador

Kátia Regina de Abreu
Senadora

Célio Moura
Deputado Federal

Dorinha Seabra
Deputada Federal

Dulce Miranda
Deputada Federal

Eli Borges
Deputado Federal

Osires Damaso
Deputado Federal

Tiago Dimas
Deputado Federal

Vicentinho Júnior
Deputado Federal