

NOTA TÉCNICA Nº 082/GEROR/SUINF/2009

Brasília, 17 de junho de 2009,

Referência: 50500.038540/2009-40

Interessado: SUINF

Assunto: Pedido de revisão nº 17 e de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Rio – Teresópolis S. A. (CRT)

1. OBJETO

1. Trata-se do pleito apresentado pela CRT para a revisão nº 17 e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da rodovia BR-116/RJ. Os itens considerados pela concessionária são os seguintes:

- cumprimento do acórdão nº 168/2004 do TCU (plenário);
- ajuste da receita pela utilização do IRT provisório e arredondamento em 2008;
- inclusão de receitas extraordinárias em 2008;
- comprovação dos valores gastos com RDT em 2008;
- aumento da verba referente a desapropriações;
- contadores do tráfego na fuga de PN2;
- isenções concedidas em PN2;
- correção dos itens 5.2.3 e 5.2.4 do PER;
- exclusão da praça de pedágio PN2 do fluxo a partir de 02 de setembro de 2009;
- exclusão da praça de pedágio PN3 do fluxo.

2. A análise completa deste pleito depende da aprovação do projeto de desativação das praças de pedágio PN2 e PN3 da CRT a partir de setembro de 2009. Essa nova configuração das praças de pedágio é resultante da análise de diversas alternativas discutidas em consulta

pública em face do agravamento gradual da situação local que se arrasta desde 1999 sem uma solução.



2. HISTÓRICO

3. O contrato PG-156/95-00, celebrado entre a União, por intermédio do DNER, e a Concessionária Rio – Teresópolis S. A., foi assinado em 22 de novembro de 1995, com o seguinte objeto: a recuperação, a monitoração, o melhoramento, a manutenção, a conservação, a operação e a exploração da rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba – Teresópolis – Entroncamento BR-040(A) e respectivos acessos, mediante cobrança de pedágio, pelo prazo de 25 anos.

4. A cobrança de pedágio foi inicialmente prevista da seguinte forma:

- praça Eng. Pierre Bergman (PN1), localizada no km 133,5, no município de Magé;
- praça auxiliar Santa Guilhermina (PA1), localizada no km 122,0, no município de Magé;
- praça auxiliar Santo Aleixo (PA2), localizada no km 114,5, no município de Magé;
- praça Três Córregos (PN2), localizada no km 071,0, no município de Teresópolis;
- praça PN3, localizada no km 14,0, no município de Sapucaia.

5. A cobrança de pedágio foi estabelecida da seguinte maneira:

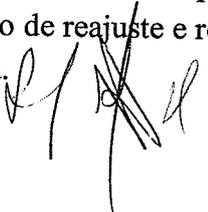
- ao final dos Trabalhos Iniciais para a PN1;
- no 4º ano da concessão para a PN2;
- no 8º ano da concessão para a PN3.

6. A cobrança para a PN2 iniciou-se em 14 de abril de 1999. Desde então, observou-se uma forte oposição da comunidade vizinha, marcada por uma série de ações e protestos, cujos momentos mais marcantes estão listados a seguir:

- moradores iniciam a abertura de uma via alternativa à cobrança de pedágio (21/04/1999) e constroem em seguida uma ponte nesta via que liga a Estrada do Caxambú ao Holiday (06/08/1999);
- o movimento “Pedágio Não!” faz manifestações em Pessegueiros, chegando a fechar a pista por 2 horas (14/05/2000), em razão de uma medida tutelar ordenando o fechamento da via alternativa (12/05/2000). Frente a esta situação, a Justiça manda reabrir a via alternativa (25/05/2000);
- é realizada uma audiência pública da Comissão de Viação e Transporte da Câmara Federal requerida por deputados para discutir com a comunidade a alteração da localização da praça de pedágio (26/09/2003);

- a Prefeitura asfalta a via alternativa (09/2004), levando a CRT a implantar defensas metálicas no eixo da pista (08/11/2004), o que provoca nova manifestação dos moradores, com danos materiais (11/11/2004);
- ocorrem diversas reuniões e estudos sobre o deslocamento da praça, com diferentes mecanismos (construção de barreira à passagem de caminhões na Estrada do Caxambú, isenção aos caminhões de verduras);
- a CRT obtém permissão judicial para construção da rampa de acesso à rodovia aos moradores de Três Córregos (11/10/2005). Sua conclusão permitiria à CRT fechar a via alternativa (24/03/2006), porém, perante as notícias de possíveis novas manifestações violentas na rodovia, a ANTT assume compromisso de não fechar a via alternativa e manter isenção de ônibus e caminhões cadastrados até a solução definitiva do problema (03/04/2006);
- diante do impasse, a CRT solicita que o tráfego não pagante seja incorporado à tarifa de pedágio, até que haja uma solução definitiva. A PRG reconhece a gravidade da situação, bem como o fato das soluções aventadas levarem ao desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, mas afirmou que esse reequilíbrio deve ser transitório (03-04/2006);
- a CRT encaminha em seguida um ofício à ANTT informando que ante prejuízos que vinham ocorrendo e respaldo de decisão judicial, iria fechar a via alternativa, provocando outra repercussão na imprensa e novas manifestações questionando a ausência de medidas para solução do pleito;
- a CRT concorda em assumir os custos da implantação do sistema de contagem e classificação de veículos e compensar as perdas de receita devido às isenções provisórias e à fuga mediante reequilíbrio por remanejamento de investimentos (15/01/2007);
- é autorizado a implantação do sistema de contagem e classificação de veículos na praça de pedágio dos km 71 e 74 da BR-116/RJ e o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em virtude da perda de receita ocasionada pela rota de fuga, por meio do remanejamento de investimentos, sem alteração da tarifa (02/04/2007);
- é entregue o relatório técnico nº 0129/08, da LOAR Engenharia Ltda, contendo o estudo e as propostas de realocação da PN2;
- dá-se início ao processo da consulta pública nº 001/2009 (12/03/2009).

7. No que tange à PN3, diante dos problemas encontrados com a PN2, a concessionária adiou a sua implantação e operação, por recear enfrentar as mesmas dificuldades no início da cobrança. Em 2005, fez um pedido oficial para exclusão desta praça, o que foi aceito pela ANTT. Desde então, as receitas desta praça, assim como os custos de operação, estão sendo retirados a cada processo de reajuste e revisão (os custos de implantação foram mantidos), até a definição do problema.

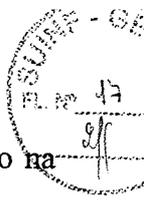


8. Há de salientar outro fato: com o início da cobrança da Rodovia do Aço (BR-393/RJ) em Sapucaia desde 30 de maio de 2009, caso a PN3 estivesse em operação, os moradores da região estariam sujeitos à cobrança em duas rodovias no município (uma praça de pedágio em cada saída da cidade em razão da presença de duas rodovias pedagiadas).

3. SIMULAÇÕES PARA ALTERAÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO

9. Diante do visível descontentamento da comunidade em relação à cobrança de pedágio, demonstrado na referida consulta pública, foram elaboradas em 2009, simulações para saber qual era o impacto das praças PN2 e PN3 sobre a tarifa de pedágio. Essas simulações foram realizadas com base em dados encaminhados pela concessionária, e analisados anteriormente pela Agência:

- 1ª alternativa: *manter somente a PN1 e as cabines avançadas (PA1 e PA2)* – Seria considerado o tráfego na PN2 até setembro de 2009, retirando os custos operacionais de PN2 e PN3 e o custo de implantação da PN3. Desconsiderando os ajustes de arredondamento da tarifa e a inflação do período vigente, o impacto na tarifa praticada seria de + 24,02 %;
- 2ª alternativa: *desativar a PN2 e construir a PN3* – Seria considerado o tráfego da PN2 até setembro de 2009, retirando os seus custos operacionais. Desconsiderando os ajustes de arredondamento da tarifa e a inflação do período vigente, o impacto na tarifa praticada seria de + 13,82 %;
- 3ª alternativa: *realocar a PN2 no km 45* – Seria considerado o tráfego da PN2 até setembro de 2009 no km 71, retirando os custos operacionais da PN3, com uma relação de tráfego de 79,86% (sem considerar o efeito de impedância) e a construção de 4 cabines avançadas (não incluindo custos de operação). Desconsiderando os ajustes de arredondamento da tarifa e a inflação do período vigente, o impacto na tarifa praticada seria de + 11,31 %;
- 4ª alternativa: *realocar a PN2 no km 45 e manter a PN3* – Seria considerado o tráfego da PN2 até setembro de 2009 no km 71, com uma relação de tráfego de 79,86% (sem considerar o efeito de impedância) e a construção de 4 cabines avançadas (não incluindo custos de operação), assim como a construção da nova PN2, e a construção de PN3 em setembro. Desconsiderando os ajustes de arredondamento da tarifa e a inflação do período vigente, o impacto na tarifa praticada seria de + 03,28 %;
- 5ª alternativa: *realocar a PN2 no km 104 e manter a PN3* – Seria considerado o tráfego da PN2 até setembro de 2009 no km 71, com uma relação de tráfego de 270,84% (sem considerar o efeito de impedância) e a construção de 1 cabine avançada (não incluindo custos de operação), assim como a construção da nova PN2, e a construção de PN3 em setembro. Desconsiderando os ajustes



de arredondamento da tarifa e a inflação do período vigente, o impacto na tarifa praticada seria de - 18,47 %.

10. As consequências na tarifa de pedágio seriam, portanto, para as respectivas alternativas, em relação à situação originalmente apresentada para as praças no item 4, com uma tarifa vigente de R\$ 7,70 (para as PNs) e um universo de 100,0 % de usuários pedagiados (em relação à matriz de tráfego original):

1. pedágio de R\$ 9,60 (pagamento único) e um universo de 76,5 % de usuários pedagiados;
2. pedágio de R\$ 8,80 (valor total de R\$ 17,60) e um universo de 85,2 % de usuários pedagiados;
3. pedágio de R\$ 8,60 (valor total de R\$ 17,20) e um universo de 88,3 % de usuários pedagiados;
4. pedágio de R\$ 8,00 (valor total de R\$ 24,00) e um universo de 96,7 % de usuários pedagiados;
5. pedágio de R\$ 6,30 (valor total de R\$ 18,90) e um universo de 125,0 % de usuários pedagiados.

11. Os aspectos relevantes destas simulações são descritos a seguir:

- 1ª alternativa: onera apenas uma parcela dos usuários da rodovia, que pagará os investimentos para o restante pela diminuição da base de pagantes. A consequência negativa seria uma tarifa mais alta. Uma parcela significativa de usuários não são pedagiados mas são beneficiados pelos serviços da concessão, por outro lado os usuários de longa distância teriam uma redução da tarifa total;
- 2ª alternativa: o fluxo na PN3 é significativamente menor, portanto não gera uma significativa redução da tarifa. Há potencialidade de conflitos semelhantes aos da construção da PN2 no km 71, por insatisfação dos usuários locais, dado a proximidade com o município de Sapucaia, o qual já é pedagiado numa outra rodovia de acesso (vide item 8), com uma tarifa bem mais módica (R\$ 3,20);
- 3ª alternativa: tem um impacto médio na tarifa. Há necessidade de cadastramento e isenção da comunidade local para evitar o mesmo tipo de conflito que hoje ocorre e além disso temos a presença de um mercado CEASA na região;

Foi feito um estudo paralelo com a realocação da PN 2 no km 39 (em vez de 45). Segundo a concessionária, este ponto teria as mesmas características de tráfego do km 45, porém seriam necessárias duas cabines de bloqueio a menos e, conseqüentemente, menos isenções. Não há, porém, dados que

confirmem tal fato, visto que não existe nenhuma contagem volumétrica do local;



- 4ª alternativa: tem a vantagem de aumentar a base de pagantes, resultando assim num menor impacto na tarifa, mas ocorrerão, sem dúvida, todos os problemas apontados para a localização da PN2 no km 45 e a presença da PN3 apontados nas alternativas anteriores;
- 5ª alternativa: onera uma parcela dos usuários da rodovia, que pagará os investimentos para o restante (que fazem o trajeto Teresópolis – Rio ou vice-versa). Terá uma parcela significativa de usuários não pedagiados beneficiados pelos serviços da concessão.

4. CONSIDERAÇÕES GERAIS

12. Diante do exposto acima, com base no histórico, nas simulações efetuadas para estudar a melhor configuração para o sistema de pedágios na rodovia BR-116/RJ, bem como na busca da resolução do conflito existente, sugere-se encaminhamento da presente Nota Técnica, bem como da proposta de revisão da Concessionária, visando a definição pela Diretoria Colegiada da alternativa a ser considerada no processo de revisão.