

## **Reunião de apresentação e harmonização da abordagem das portagens que serão instaladas na Estrada Circular de Maputo**

19 de Novembro de 2015

### **Local e data de realização**

<b>Designação</b>	<b>Local e Data</b>
<b>Data</b>	17 de Novembro de 2015
<b>Hora de início</b>	9:00
<b>Hora de término</b>	11:15
<b>Local</b>	Sala de Reuniões da Maputo Sul, EP

### **Participantes**

Maputo Sul, MTC, INATTER, FEMATRO e CTA.

### **Informação da Maputo Sul**

Foi informado que estrada já devia ter terminado mas por causa dos reassentamentos ainda não foi possível. Entretanto, a Maputo Sul espera que até ao final do ano corrente a estrada esteja concluída excepto a ligação com a N4 no Tchumene dado que ainda estão a decorrer as negociações da forma de gestão daquele ponto com a concessionária da N4.

Pelo facto de a construção da estrada estar a ocorrer graças ao financiamento do Exim Bank da China sendo por isso necessário proceder a amortização da primeira prestação em 2019 foi imperioso adoptar o princípio de utilizador pagador que consiste na montagem de portagens. Essencialmente este encontro visava familiarizar a FEMATRO e a CTA sobre o que está a pensar a esse respeito.




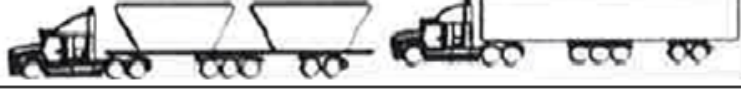
Para além da Estrada Circular, o projecto inclui a reabilitação de algumas ruas secundárias; a reabilitação das estradas da vila de Marracuene a construção de pontos com a que dá acesso a Macaneta e Catembe.

## Pressupostos do Modelo Financeiro

Descrição	Valores
Investimento de construção da estrada	US\$ 315 Milhões <sup>1</sup>
Investimento de instalação de portagens	US\$ 16 Milhões
Taxa de crescimento de tráfego/ano	5%
Tarifas de portagem	(0,6 ; 2,0 e 1,25)MT/Km
Taxa de inflação média	2,5%
Taxa fixa de concessão	US\$ 1.4 Milhão
Taxa variável de concessão	3,0%
Custo de manutenção de rotina	US\$ 15 Mil/Km
Custo de manutenção periódica	US\$ 600 Mil/Km
Período de exploração	30 anos

## Classes de Veículos

As classes de veículos foram definidas de acordo com a nossa legislação

CLASSE 1	
CLASSE 2	
CLASSE 3	
CLASSE 4	

<sup>1</sup> 5% de Participação do Estado Moçambicano

## Propostas de Tarifas de Portagens

As tarifas propostas resultaram da análise de três cenários de preços a aplicar por Km percorrido durante os 30 anos de concessão:

- i. 0,6 MT/ Km, que permite somente remunerar os custos de produção;
- ii. 2.0 MT/Km, que permite não somente remunerar os custos de produção como a amortização do empréstimo;
- iii. 1,25 MT/Km, que é a tarifa actualmente usada pela concessionária da EN4.

Da análise económico-financeira feita aos três cenários constatou que somente o segundo cenário é que permite cumprir com as obrigações financeiras do Projecto. Nestes termos a Maputo Sul cruzou os cenários tendo decidido recomendar o seguinte ao Conselho de Ministros (entidade a quem compete autorizar o exercícios e aprovar as taxas):

- i. Adoptar da tarifa de 0,6 MT/Km para a classe I. atendendo e considerando que é a classe que abrange a população; e
- ii. Ajustar as taxas das classes II, III e IV na base do cenário I, conforme consta na tabela abaixo

TARIFA:	0,6 MT/ Km									
	C. JOVEM (24.7 Km)		MARRACUENE (26 Km)		ACIPOL (15.5 Km)		TCHUMENE (16.6 Km)		MACANETA PONTE	
	Antes	Ajustado	Antes	Ajustado	Antes	Ajustado	Antes	Ajustado		
<b>Classe 1</b>	15		15		10		10		50	
<b>Classe 2</b>	40	60	40	60	25	40	25	40	80	
<b>Classe 3</b>	75	110	75	110	50	70	50	70	350	
<b>Classe 4</b>	115	150	115	150	75	100	75	100	900	

## Comparação das taxas em vigor na N4 e as Propostas pela Maputo Sul

Classes	Casa Jovem e Marracuene	ACIPOL e Tchumene	N4 Maputo	N4 Moamba
Classe 1 (MT)	15	10	25	135
Classe 2 (MT)	60	40	85	330
Classe 3 (MT)	110	70	220	850
Classe 4 (MT)	150	100	370	1,100

### Alguns aspectos sociais de implementação

A Maputo Sul mostrou-se disponível a:

- Definir um desconto para residentes próximos das portagens;
- Providenciar descontos para os utilizadores frequente da via; e
- Definir uma modalidade (tarifa e modus operandus) específica para os transportadores semi-colectivos de passageiros de modo que as portagens não tenham um impacto assinalável na estrutura de custos deste segmento.

### Questões que foram colocadas

Antes de mais o Presidente da FEMATRO e do Pelouros dos Transportes da CTA reconheceram a utilidade da Estrada Circular no escoamento do tráfego entre a Cidade e Província de Maputo mesmo estando a funcionar numa fase piloto.

### Questões e comentários

- Foi questionado a lógica da aplicação dos 1.25MT/Km da concessionária da N4. Foi respondido que não era do seu conhecimento porquanto esta informação foi extraída de documentos oficiais emanadas da Administração de Estradas (ANE) e tidos como preço de referência.
- Depois acrescentou que a taxa de 1,25MT/Km parecia razoável na medida e poderia concorrer para estimular o uso da estrada circular em detrimento das alternativas porquanto taxas mais elevadas poderiam propiciar a apetência a fuga das portagens.
- Para a FEMATRO e a Direcção do Pelouro dos Transportes da CTA as taxas propostas foram bem apreciadas tanto que se recomendou a Maputo Sul devia preparar um plano de comunicação mesmo

antes do início da cobrança das portagens que se prevê tenha início depois da aprovação das taxas pelo Conselho de Ministros.

iv. Igualmente foi questionado que estratégias tinham sido definidas pela Maputo Sul para fazer face à fuga as portagens.

Ao que foi infirmado que a Maputo Sul está a preparar-se para fiscalizar a rodovia. Mas isso passa também pela aplicação de taxas que vão de encontro ao poder de compra dos utentes para desencoraja-los a tal prática.

v. Outra preocupação que foi levantada foi a ausência de pontes para a travessia dos ruões.

Relativamente ao assunto foi esclarecido que o projecto inicial não previa entretanto, é um assunto que está em estudo.

Por fim, o Presidente da FEMATRO agradeceu pela aproximação feita pela Maputo Sul, manifestou conforto da proposta avançada e reforçou a disponibilidade da agremiação que dirige para cooperar com a Maputo Sul na operacionalização deste projecto. Entretanto deixou claro que este posicionamento não reflectia a posição do sector privado pelo seria necessário remeter este documento a conhecimento e consideração dos restantes membros da CTA.