

NOTA TÉCNICA Nº 003 /2015/GEINV/SUINF

Referência: Processo nº 50500.162388/2014-82

Proposta de Revisão Tarifária para inclusão de retornos em nível nos trechos de duplicação dos Contratos de Concessão da 3ª Etapa – Fases I e III.

Brasília, 09 de janeiro de 2015.

I- INTRODUÇÃO


1. A presente Nota Técnica tem como objetivo apresentar análise acerca da viabilidade de incorporação de dispositivos adicionais de retorno em nível nos projetos de duplicação das rodovias da 3ª Etapa – Fases I e III de concessões.

2. Destacamos que, para a elaboração do presente documento, foram consideradas as manifestações das Concessionárias: CRO, por meio da Carta 117/2014; VIABAHIA, por meio da Carta VB-GEC-1680/2014; MGO, por meio da Carta MGO-GEC-0174/2014; e MSVia, por meio da Carta DO-000203/2014.

II- ANÁLISE

Da Necessidade

3. Os Programas de Exploração da Rodovia dos Contratos de Concessão da 3ª Etapa – Fases I e III estabelecem as localizações dos dispositivos em desnível, sejam eles interconexões tipo diamante, trevo completo, trombeta ou retornos em desnível, que deverão ser implantados





concomitantemente à duplicação dos trechos de rodovia atualmente empista simples.

4. No entanto, a partir da análise dos anteprojetos apresentados pelas Concessionárias das obras integrantes da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, identificou-se que alguns trechos da rodovia não foram contemplados com dispositivos que permitam movimento de retorno aos usuários dentro de distâncias razoáveis.

5. Em geral, o Programa de Exploração priorizou a regularização dos conflitos existentes junto às áreas urbanas, perfazendo, em trechos rurais, até 90 km sem dispositivos que permitam retornos na rodovia.

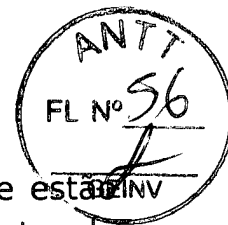
6. A título de exemplo, observa-se trechos na rodovia BR-040/MG com distâncias entre dispositivos que variam entre 30 a 60 km, podendo chegar, em casos excepcionais, em 81, 98 e até mesmo 107 km. Ao mesmo tempo, nesta mesma rodovia, constata-se trechos onde foram previstos uma grande quantidade de dispositivos em desnível, que permitem movimentos de retorno com conforto aos usuários, como é o caso da região de Luziânia/GO, com distância média entre dispositivos de 5 km.

7. Com a duplicação das rodovias, os movimentos de retorno que hoje são realizados sem qualquer impedimento não serão mais possíveis. Além disso, usuários que hoje acessam áreas lindeiras à rodovia através de conversão à esquerda serão forçados a utilizar os novos dispositivos em desnível, aumentando significativamente a distância de viagem.

8. Diante disso, surge a necessidade de implantar dispositivos que permitam aos usuários executarem movimentos de retorno na rodovia dentro de distâncias consideradas razoáveis, diminuindo os tempos de viagem das populações lindeiras, promovendo, paralelamente, a melhoria do trajeto para o usuário de longa distância. Para tanto, as alternativas possíveis são os retornos em nível ou em desnível.

#### Do Contrato de Concessão

9. Primeiramente, no que diz respeito aos retornos em nível, o PER dispõe somente sobre a possibilidade de manutenção de retornos existentes, desde que atendidas determinadas condições de projeto. Não há, portanto, qualquer disposição explícita contrária à implantação desses retornos nos trechos a serem duplicados.



10. É importante destacar que no item 3.2.5 do PER, onde estão descritos os parâmetros técnicos e gerais das obras da frente de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço, não há previsão de execução de novos dispositivos de contorno em nível. Assim, a inclusão destes novos investimentos entre as obrigações das Concessionárias ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos

11. O entendimento desta área técnica é que os dispositivos de retorno em nível podem ser implantados nas rodovias, desde que não comprometam a segurança dos usuários.

12. Importante destacar que o PER da BR-101/ES/BA prevê a implantação de retornos em nível em trechos em pista simples sempre que possível, respeitando-se, obviamente, determinados critérios de projeto rodoviário, corroborando com o argumento apresentado, de que retornos em nível podem ser implantados nas rodovias das Concessões da 3ª Etapa – Fases I e III.

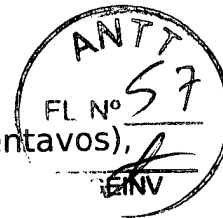
13. Deve-se atentar que a execução dos dispositivos em análise nesta Nota Técnica tem o objetivo único de garantir condições de conforto e segurança aos usuários da rodovia. A implantação de dispositivos de retorno necessários para cumprimento dos parâmetros de desempenho de atendimento aos usuários deverá ser realizada às custas da Concessionária, sem direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

14. A implantação dos retornos deverá ser realizada até o final do 5º Ano Concessão, período em que a duplicação das rodovias também deverá estar concluída. Destaca-se que o cronograma das obras da frente de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço contempladas nos Programas de Exploração das Rodovias não será alterado com a inclusão dos retornos entre as obrigações das Concessionárias.

#### **Do Projeto e Orçamento**

15. As orientações relativas ao projeto dos dispositivos de retorno em nível e seus orçamentos estão contempladas no Relatório de Análise de Projeto nº 1687/2014, elaborado pela CPROJ em 19/11/2014.

16. Tendo como referência as contribuições das Concessionárias, a CPROJ/SUINF propôs o valor de 2.158.214,34 (dois milhões, cento e



cinquenta e oito mil, duzentos e quatorze reais e trinta e quatro centavos), para a data base de junho de 2014, por retorno em nível.

### Do Quantitativo de Retornos

17. Para a definição do quantitativo de retornos a serem implantados nas rodovias concedidas da 3ª Etapa de Concessões – Fases I e III, conforme contribuições das Concessionárias, foi considerada a distância média de 10 quilômetros entre dispositivos que possibilitem retorno, em nível ou em desnível, dentro da extensão a duplicar, respeitando-se esta mesma distância de áreas urbanas.

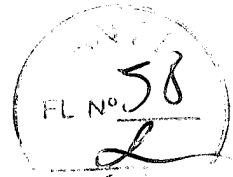
18. Assim, as concessionárias poderão estudar localizações com distâncias que se apresentarem mais adequadas às demandas das rodovias, respeitando-se o quantitativo proposto na presente Nota Técnica

19. Como apresentado anteriormente, os dispositivos de retorno em nível deverão ser executados apenas em áreas rurais, tendo em vista que a execução deste tipo de dispositivo em trechos urbanos pode gerar problemas na fluidez do tráfego e risco à segurança dos usuários da rodovia. Com base nos diagramas unifilares encaminhados pelas Concessionárias, foi determinado o quantitativo de dispositivos de retorno em nível a serem incluídos nos Contratos de Concessão da 3ª Etapa – Fases I e III, conforme segue:

| Concessionária | Dispositivos de retorno (unifilar) | Valor (junho de 2014) |
|----------------|------------------------------------|-----------------------|
| MGO            | 10                                 | R\$ 21.582.143,40     |
| CONCEBRA       | 41                                 | R\$ 88.486.787,94     |
| MSVIA          | 38                                 | R\$ 82.012.144,92     |
| CRO            | 30                                 | R\$ 64.746.430,20     |
| VIA 040        | 45                                 | R\$ 97.119.645,30     |
| TOTAL          | 164                                | R\$353.947.151,76     |

### III- PROPOSTA DE REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DE TARIFA

20. Diante do exposto, propõe-se incluir no Fluxo de Caixa Marginal das Concessionárias integrantes da 3ª Etapa de Concessões – Fases I e III, um novo item (investimento) correspondente à implantação de retornos em nível nos trechos em duplicação, conforme tabela abaixo:



| Concessionária | Fluxo | 1º Ano Concessão<br>(data base junho de 2014) |
|----------------|-------|---|
| MGO            | FM    | R\$ 21.582.143,40                             |
| CONCEBRA       | FM    | R\$ 88.486.787,94                             |
| MSVIA          | FM    | R\$ 82.012.144,92                             |
| CRO            | FM    | R\$ 64.746.430,20                             |
| VIA 040        | FM    | R\$ 97.119.645,30                             |

21. Salientamos que caberá à Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias – GEROR/SUINF definir e aplicar o Índice de Reajuste tarifário – IRT adequado para atingir os respectivos valores a Preços Iniciais de Contrato.

#### IV- CONCLUSÃO

22. Do exposto, segue a presente Nota Técnica para apreciação superior, sugerindo a inclusão dos retornos em nível nos Contratos de Concessão da 3ª Etapa – Fases I e III. Tal inclusão visa permitir aos usuários destas rodovias a execução de movimentos de retorno dentro de distâncias consideradas razoáveis, diminuindo o tempo de viagem das populações lindeiras e promovendo a melhoria do trajeto para os usuários de longa distância.