

Nota Técnica nº 030 /2014/GEINV/SUINF

Brasília, 10 de Setembro de 2014.

Assunto: Solicitação do DNIT de execução de obras não previstas no PER, no trecho concedido na BR-163/MT.

Referência: Processo nº 50500.043346/2014-43

INTRODUÇÃO

1. Por meio da presente Nota Técnica, apresenta-se a análise da proposta de execução de obras na rodovia BR-163/MT, não previstas no Programa de Exploração de Rodovias - PER, apresentada pela Concessionária Rota do Oeste S/A em decorrência de solicitação exarada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e pelo Ministério dos Transportes.
2. É importante ressaltar que o presente documento tem o objetivo de subsidiar a Diretoria Colegiada da ANTT na tomada de decisão quanto à inclusão dessas obras no PER da BR-163/MT, sem entrar no mérito da pertinência da execução das mesmas neste momento.

APRESENTAÇÃO DO PLEITO

3. Inicialmente, recebemos o Ofício nº 218/14-SR/DNIT/MT, de 15/04/2014, e o Ofício nº 292/14-SR/DNIT/MT, de 19/05/2014, por meio dos quais o DNIT solicitou:

- Assunção, por parte da Concessionária, da execução das obras de Duplicação entre os km 117,6 (entroncamento com o futuro contorno de Rondonópolis) ao km 119,9 (entroncamento com a BR-364/MT) incluindo a reformulação da interseção existente no km 119,9;
- Inclusão, no escopo das obras da Concessionária, das obras remanescentes de duplicação da BR-364, entre a interseção citada no item anterior e o Córrego Lourencinho (km 197,0 ao km 201,0 de 4 km de extensão) a título de acesso a Rodovia BR-163/MT, ordenando e disciplinando o tráfego advindo ou desviado dessa rodovia;
- Inclusão das obras/dispositivos de melhoramentos no segmento da Travessia Urbana de Rondonópolis já arrolado à

Concessionária (km 119,9 ao km 125,2 – acesso a Av. Fernando Corrêa) tais como ruas laterais, passarelas, passagens inferiores, as quais julgam imprescindíveis para organização e disciplina do tráfego, além de segregar o tráfego de longa distância, as quais estavam previstas no Edital RDC 556/2013-11 revogado pelo DNIT;

- Assunção, por parte da Concessionária, da execução das obras Remanescentes de Duplicação entre o km 125,2 (entroncamento com a Av. Fernando Corrêa) ao km 130,1 (início do trecho em duplicação pelo DNIT), segmento que já foi duplicado, estando pendente a restauração da pista antiga e a conclusão das vias marginais.

4. No processo, observa-se, também, outras manifestações reiterando a importância das obras de travessia urbana de Rondonópolis no trecho de concessão da BR-163 e BR-364 e solicitação de inclusão desses trechos à concessão em vigor para execução das obras de melhoramentos.

5. O processo foi, então, encaminhado ao Ministério dos Transportes para orientações quanto à solicitação do DNIT, propondo a execução de obras na Rodovia BR-163/MT, não previstas no PER, pela Concessionária responsável pelo trecho em questão.

6. Em resposta ao Ofício nº 1738/2014/SUINF, de 16/06/2014, o Ministério dos Transportes enviou o Ofício nº 073/2014/DECON/SFAT/MT, de 11/07/2014, solicitando, por oportuno, que a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) alinhasse junto à Concessionária responsável as medidas necessárias para a efetivação das alterações indicadas pelo DNIT e realizasse os ajustes necessários ao contrato de concessão.

7. Diante disso, apresenta-se, a seguir, a análise da proposta encaminhada pela Concessionária por meio do Ofício 088/2014, de 07/08/2014, a respeito da solicitação do Ministério dos Transportes no documento citado no parágrafo anterior, para decisão por parte da Diretoria Colegiada da ANTT.

8. Cabe informar que os valores apresentados correspondem à data base de maio de 2014, salvo os casos em que está indicado o contrário.

A – Proposta da Concessionária

9. A Concessionária propõe, primeiramente, a execução da duplicação de 2,3 km de rodovia (do km 117,6 ao km 119,9 da BR-163/MT), classificada pelo PER como “Trecho de Travessia Urbana em Pista Simples a ser Contornado” no valor de R\$ 4.845.000,00/km, totalizando R\$ 11.143.500,00, segundo Tabela Custos Médios Gerenciais do DNIT de maio

de 2014, a ser iniciada, segundo cronograma previsto apresentado, em setembro de 2014 e término em outubro de 2015.

10. Além disso, solicita a implantação de interconexão tipo trombeta no km 119,9, em troca de dispositivo tipo trevo completo (previsto no PER no km 342,7 e não aprovado no RAP nº 0982/2014), sob a alegação da equivalência da área de pavimento, conforme demonstrativo apresentado no Ofício 088/2014.

11. Propõe, também, a implantação de vias marginais de 2,3 km de rodovia (do km 117,6 ao km 119,9 da BR-163/MT) no valor de R\$ 2.054.000,00/km, totalizando R\$ 4.724.200,00, segundo Tabela Custos Médios Gerenciais do DNIT de maio de 2014, a ser iniciada, segundo cronograma apresentado, em março de 2015 e término em setembro de 2015.

12. Em sua proposta, a Concessionária contempla, ainda:

- a. A recuperação de Vias Marginais de 2,3 km de rodovia (do km 117,6 ao km 119,9, da BR-163/MT) no valor de R\$ 740.000,00/km, segundo Tabela Custos Médios Gerenciais do DNIT, totalizando R\$ 1.702.000,00, a ser iniciada, segundo cronograma previsto apresentado, em março de 2015 e término em setembro de 2015;
- b. Reversão Total do Trecho Urbano de Rondonópolis à respectiva Prefeitura, após a implantação do novo contorno, prevista para o 7º (sétimo) ano da concessão;
- c. Antecipação da recuperação da rodovia existente, originalmente prevista para o 5º ano da concessão, de 2,3 km de rodovia (do km 117,6 ao km 119,9, da BR-163/MT) no valor de R\$ 217.294,00/km, segundo Tabela Custos Médios Gerenciais do DNIT, totalizando R\$ 499.775,00, a ser iniciada em setembro de 2014 e término em julho de 2015;
- d. Execução de restauração da pista nova no 7º ano de concessão, de 2,3 km de rodovia (do km 117,6 ao km 119,9 da BR-163/MT) no valor de R\$ 740.000,00/km, segundo Tabela Custos Médios Gerenciais do DNIT, totalizando R\$ 1.702.000,00, para fins de adequação da pista nova antes da reversão à Prefeitura;
- e. A conservação de rotina da pista nova de 2,3 km de rodovia (do km 117,6 ao km 119,9 da BR-163/MT) no valor de R\$ 37.800,00/km/ano, conforme valor médio do item Conservação Rotineira Pista Simples da Tabela Custos Médios Gerenciais do DNIT, totalizando R\$ 550.620,00.



13. Por fim, a Concessionária solicita a consideração de um percentual, nos termos da Portaria SUINF nº 46/2014, referente à elaboração dos projetos executivos das novas obras, bem como a incidência de 6,24% sobre o valor total a título de Administração da Concessionária em decorrência dos novos encargos.

14. Quanto aos demais pleitos apresentados pelo DNIT, a Concessionária entende necessário maiores estudos sobre a viabilidade e até mesmo pertinência de sua inclusão no contrato de concessão, e serão, portanto, objeto de análises posteriores.

B – Análise da proposta da Concessionária

15. Primeiramente, quanto às obras de duplicação de 2,3 km da rodovia e de implantação de Via Marginal em um dos lados da rodovia (sentido Sinop), entre o km 117,6 ao km 119,9 da rodovia BR-163/MT, é importante pontuar, com fundamento no Ofício apresentado pela DECON/SFAT/MT:

- Para o trecho em questão, no Programa de Exploração de Rodovias – PER, está prevista apenas a recuperação da rodovia, sem previsão de melhorias ou ampliação de capacidade;
- O PER prevê a construção de um contorno rodoviário na cidade de Rondonópolis/MT, com início no km 117+600, com aproximadamente 10 km de extensão, deixando um remanescente de aproximadamente 2,3 km de pista simples, sem previsão de duplicação;
- O trecho em questão representa ponto crítico no corredor da BR-163/MT, uma vez que trafegam por esse segmento mais de 10.000 veículos/dia, sendo cerca de 70% dos veículos de 7 e 9 eixos e responsáveis pelo transporte da produção de grãos do Estado do Mato Grosso rumo aos terminais ferroviários localizados ao sul de Rondonópolis e aos portos da região Sudeste do Brasil, e que esse tráfego de longa distância, na travessia urbana, se confunde com tráfego urbano, gerando assim diversos transtornos, dos mais diferentes graus de risco à segurança, tanto à população daquela cidade quanto aos usuários da rodovia;
- O DNIT desenvolveu Estudos de Viabilidade Técnico-econômica e Ambiental (EVTEA) e Projetos de Engenharia para a Duplicação de Segmento entre Terminal da Ferrovia “FERRONORTE” localizado no km 94,9 e o entroncamento com a BR-364/MT, no km 119,9. No entanto, o DNIT/MT revogou o

edital de RDC para execução das obras de melhoria nesse segmento, em decorrência à sobreposição com o objeto da concessão da BR-163/MT;

- A emissão da Licença Ambiental de Instalação (LI) pela Secretaria de Estado de Infraestrutura do governo do Estado de Mato Grosso para as obras de duplicação da rodovia BR-163/MT entre o km 94,9 e o km 119,9, processo esse iniciado pelo DNIT e transferido à Concessionária Rota do Oeste S.A., uma vez que a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) emitiu anuência acerca do licenciamento em questão, até então, única pendência para tal expedição da L.I.;
- O prazo de 7 anos, a contar do início da concessão, estipulado no PER para a conclusão da construção do contorno de Rondonópolis, período este em que o segmento compreendido pelo km 117,6 ao km 119,9 se manterá em pista simples, constituindo um “gargalo” para esse importante corredor que já estará duplicado, além das condições precárias de operação da interseção localizada no km 119,9, entroncamento com a BR-364/MT que também não possui previsão de readequação de sua geometria no PER, permanecendo um grande transtorno à operação do corredor;
- As obras propostas pela Concessionária estão localizadas em trecho contíguo ao que está sendo duplicado pela Concessionária nos trabalhos iniciais (do km 94,9 e o km 117,6 da BR-163/MT). Assim, se autorizadas com brevidade, a continuidade das obras ocorrerá em sinergia com as obras em execução, otimizando os tempos para início efetivo das melhorias no trecho de 2,3 km.

16. Quanto à recuperação das vias marginais existentes (sentido Mato Grosso do Sul), cabe informar que estão localizadas fora da faixa de domínio da rodovia e, por consequência, não constam do Inventário de Bens da Concessão apresentado pelo DNIT. Desta forma, entende-se não ser pertinente a inclusão, no momento, da recuperação das mesmas. Se houver sua incorporação à concessão, os serviços de recuperação poderão ser incluídos no PER em revisão de tarifa específica.

17. Quanto à proposta de implantação de dispositivo tipo trombeta no km 119,9, em troca de dispositivo tipo trevo Completo (previsto no PER no km 342,7 e não aprovado no RAP nº 0982/2014), cabe analisar da seguinte forma:

- O dispositivo adequado para o km 119,9 é o tipo trombeta;

- Embora a Concessionária tenha indicado, expeditamente, que a área de pavimento da trombeta a ser implantada no km 119,9 seja equivalente à de um trevo completo, sabe-se que esses dois dispositivos apresentam diferenças, sobretudo, nos quantitativos de terraplanagem, drenagem e sinalização, e não somente na pavimentação, conforme indicado no RAP nº 1283/2014, de 21/08/2014;
- O trevo completo é um dispositivo maior e que permite a realização de todos os movimentos de tráfego, ao contrário da trombeta, que não atende a todos os movimentos;
- Entende-se que o trevo completo previsto inicialmente no km 342,7 e não aprovado deverá ser executado em outro local do trecho concedido que necessite de um dispositivo com as funcionalidades de trevo completo;
- Existe a disponibilidade de um dispositivo tipo trombeta no PER da concessão, para ser executado a partir do 61º mês da concessão, nos prazos definidos a critério da ANTT, com o objetivo de manter o traçado e os acessos necessários para atendimento aos Parâmetros Técnicos do PER;
- O Desconto de Reequilíbrio, previsto no contrato de concessão em caso de inexecuções, para as Obras de Melhorias (passarelas, trevos e interconexões), será de 0,03107% por unidade, conforme tabela I (Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para cada subtrecho do Sistema Rodoviário – Aplicável ao Lote BR-163/MT) do Anexo 5 do contrato de concessão, não havendo, portanto, distinção entre o dispositivo do tipo trevo completo e o do tipo trombeta;
- Desta forma, para atender a presente demanda, entende-se que a trombeta disponível no PER deve ser implantada no km 119,9, e que sua execução seja antecipada para ocorrer concomitantemente às obras objetos da presente análise. Consequentemente, de forma a não impactar a tarifa de pedágio, o trevo completo não aprovado na análise do anteprojeto passa a integrar o quantitativo de obras a serem executadas a partir do 61º mês da concessão, cujo prazo e localização serão definidos oportunamente pela ANTT.

18. Quanto à proposta da Concessionária de antecipação das intervenções de recuperação nesse trecho de 2,3 km, entendemos não ser pertinente, uma vez que as atividades de recuperação da rodovia devem ser planejadas conforme necessidade de adequação aos Parâmetros de

Desempenho estabelecidos no PER, em observância ao item 10.2.3 do contrato de concessão.

19. O fato da Concessionária ter previsto intervir no trecho somente no 5º ano de concessão, conforme cronograma apresentado para entendimento do item 6.7 do contrato, não significa que se criou uma obrigação de recuperar somente no 5º ano. O que deve ser avaliado é o atendimento aos parâmetros de desempenho previstos.

20. Quanto à execução de restauração da pista nova no 7º ano, pleiteado pela Concessionária, entende-se pertinente a execução de intervenção de caráter de manutenção desta pista no último ano de concessão anterior à sua entrega à municipalidade, devendo atingir os parâmetros de desempenho informados no PER quanto à entrega da concessão no seu final.

21. No que se refere à conservação de rotina da pista nova, entende-se pertinente sua inclusão no PER a partir da data prevista para entrega ao tráfego, ou seja, setembro de 2015 até a data de reversão do trecho à municipalidade. Esta adequação se faz necessária para manter os parâmetros de desempenho previstos no PER.

22. Quanto à aplicação da taxa de administração de 6,24% proposta pela concessionária, entende-se não ser pertinente, uma vez que a inclusão dessas obras no rol de obrigações da Concessionária não demanda ampliação da estrutura administrativa da empresa, por tratar-se de obras de mesma natureza das já previstas no contrato, nem mesmo representam obras de grande vulto.

23. Para definição dos valores das obras a serem incluídas no PER, é entendimento desta área técnica a necessidade da apresentação dos projetos executivos e orçamentos, tendo em vista o disposto na Resolução ANTT nº 1187/2005. Para tanto, estima-se um prazo de quatro meses para elaboração dos projetos executivos e orçamentos pela Concessionária, e mais um mês para análise e aprovação por parte da ANTT.

24. No entanto, caso seja de interesse da Diretoria da ANTT a autorização imediata das obras, em decorrência da solicitação do Ministério dos Transportes para inclusão dessas obras no Contrato de Concessão da BR-163/MT, da caracterização de atendimento ao interesse público desenhada pelo DNIT e Ministério dos Transportes, bem como a possibilidade da continuidade das obras de duplicação em andamento no trecho contíguo, a Concessionária apresentou proposta orçamentária com base nos Custos Médios Gerencias do DNIT, da seguinte forma:

- a. Duplicação c/ construção de pista nova (2 faixas) + Restauração de pista existente e canteiro central – do valor médio proposto pelo DNIT (R\$ 5.560.000,00/km) retirou-se a parcela

Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003
Fone: (61) 3410.1741

correspondente à restauração da pista existente (R\$ 740.000,00/km), visto que esse serviço já consta do PER da concessão;

- b. Implantação/Pavimentação (pista simples) Faixa 3,6 m e Acost. 1,0 m (até Classe III) – R\$ 2.038.000,00/km – valor adotado para a implantação das vias marginais;
- c. Restauração – R\$ 740.000,00/km – valor adotado para a campanha de manutenção da pista nova, no final do 7º ano de concessão;
- d. Conservação Rotineira Pista Simples – R\$ 37.800,00/km – valor adotado para a conservação da nova pista da duplicação

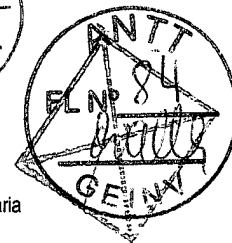
25. Aos valores divulgados pelo DNIT, para os investimentos, foi acrescido o percentual de 2,5%, referente à elaboração do projeto executivo, por tratar-se de projeto de alta complexidade, conforme critério estabelecido na Portaria SUINF nº 46/2014. O valor proposto pelo DNIT foi retroagido à data base do contrato (maio de 2012) utilizando-se o IPCA, conforme tabela abaixo:

		Duplicação (R\$/km)	Marginal (R\$/km)	Restauração (R\$/km)	Conservação (R\$/km)
Valor dos serviços		4.820.000,00	2.038.000,00	740.000,00	37.800,00
Projeto	2,50%	120.500,00	50.950,00	18.500,00	-
Total (maio/14)		4.940.500,00	2.088.950,00	758.500,00	37.800,00
Total (maio/12)		4.317.522,44	1.825.541,65	662.856,14	33.033,57

* IRT = 1,14429

26. Sendo assim, apresenta-se, em anexo, o cronograma de investimentos a ser considerado caso a Diretoria da ANTT decida pela inclusão imediata das novas obras no PER da Concessionária Rota do Oeste S/A.

27. Importante ressaltar, por fim, que a obrigação do cumprimento a todos os parâmetros de desempenho previstos no contrato de concessão estende-se a todas às novas obras incorporadas ao PER.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003
Fone: (61) 3410.1741

CONCLUSÃO

28. Considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação e decisão superior a análise da proposta de alteração do Programa de Exploração da Rodovia BR-163/MT, da Concessionária Rota do Oeste S.A.

CRONOGRAMA FINANCEIRO DE INVESTIMENTOS E CUSTOS OPERACIONAIS

Item	Descrição	Tipo	Fluxo	Total*	1º ano	2º ano	3º ano
1	Duplicação da Rodovia (do km 117+600 ao km 119+900)	INV	FM	9.930.301,62	5.163.756,84	4.766.544,78	
2	Implantação de Vias Marginais (do km 117+600 ao km 119+900 - sentido Sinop)	INV	FM	4.198.745,79	-	4.198.745,79	
3	Manutenção da Rodovia (do km 117+600 ao km 119+900 - pista nova)	INV	FM	1.524.569,13	-	-	-
4	Conservação de Rotina (do km 117+600 ao km 119+900 - pista nova)	COP	FM	427.751,69	-	47.865,64	75.977,21

* Valores a PI

Item	Descrição	Tipo	Fluxo	4º ano	5º ano	6º ano	7º ano
1	Duplicação da Rodovia (do km 117+600 ao km 119+900)	INV	FM				
2	Implantação de Vias Marginais (do km 117+600 ao km 119+900 - sentido Sinop)	INV	FM				
3	Manutenção da Rodovia (do km 117+600 ao km 119+900 - pista nova)	INV	FM	-	-	-	1.524.569,13
4	Conservação de Rotina (do km 117+600 ao km 119+900 - pista nova)	COP	FM	75.977,21	75.977,21	75.977,21	75.977,21