

COINFRA Infraestrutura e Energia

INFORME ESTRATÉGICO



Alguns aspectos relevantes do edital de concessão das BR 381 e 262

1. Introdução

Em 2018, o Coinfra identificava que “O Espírito Santo precisa muito que a BR 262 – um dos dois grandes eixos rodoviários que cruzam o Estado – seja duplicada, a fim de prover a capacidade de tráfego exigida pelas cargas a caminho dos portos e do abastecimento da região metropolitana de sua capital e também pelo fluxo de turistas nos dois sentidos, tanto praia quanto montanhas. E tão importante quanto elaborar os projetos e obter os licenciamentos ambientais necessários é garantir verbas no Orçamento da União suficientes em volume e ajustadas aos cronogramas, de forma a não se ter interrupções com os conhecidos prejuízos que elas causam.”

Assim o conselho se posicionou na audiência pública da ANTT AP 10/2019: em carta à ANTT na ocasião, apoiava a concessão, ressaltando, porém, a necessidade de se urgenciar os investimentos no trecho capixaba da rodovia, de vez que apenas o trecho mineiro havia sido contemplado com significativos investimentos públicos pre-privatização.

2. Resultado

Como resultado da ação institucional liderada pelo Coinfra/Findes nos últimos anos, a ANTT propôs, no edital recentemente lançado, a antecipação da duplicação do trecho de Viana a Vitor Hugo, de cerca de 54 km, inicialmente prevista para acontecer entre o 3º e o 8º ano, para agora ter sua execução e conclusão previstas entre o 3º e o 4º anos.

Como se pode ver do quadro a seguir, extraído do Programa de Exploração Rodoviária (PER) e publicado com o edital de concessão em 01/09/2021, pode-se destacar:

O trecho 1 vai de Viana a Domingos Martins e deve ser duplicado até o 4º ano do contrato. Os trechos 2 e 3, adjacentes e subsequentes, seriam duplicados antes, no 3º ano. Os três trechos perfazem 54 km que vão de Viana a Vitor Hugo, coincidindo com o trecho que já possui licença prévia do Ibama.

Há previsão de duplicação de todo o trecho (178 km) da rodovia BR 262 no Espírito Santo (km 16 ao km 194). E, para quem viaja para Belo Horizonte, é importante destacar que o Contorno de Manhauçu deverá estar pronto no 6º ano.

3. Previsão de duplicação no ES segundo o PER:

Segundo o Plano de Exploração Rodovia (PER) publicado junto com o edital, são as seguintes as etapas de duplicação da BR 262 no seu trecho capixaba.

COINFRA Infraestrutura e Energia

INFORME ESTRATÉGICO



Alguns aspectos relevantes do edital de concessão das BR 381 e 262

As intervenções para duplicação na BR-262/ES deverão ser implantadas de acordo com a localização, tipo e prazo dispostos na tabela a seguir:

Cód.	UF	km inicial	Latitude Inicial	Longitude Inicial	km final	Latitude Final	Longitude Final	Ext. (km)	Ano de Concessão
1	ES	015+900	20° 23' 3,46" S	40° 27' 43,73" O	039+200	20° 23' 0,8" S	40° 38' 27,05" O	23,24	4°
2	ES	039+200	20° 23' 0,8" S	40° 38' 27,05" O	045+350	20° 24' 38,56" S	40° 40' 38,29" O	6,21	3°
3	ES	045+350	20° 24' 38,56" S	40° 40' 38,29" O	069+900	20° 25' 9,93" S	40° 52' 39,03" O	24,55	3°
4	ES	069+900	20° 25' 9,93" S	40° 52' 39,03" O	081+630	20° 24' 22,82" S	40° 58' 15,22" O	11,73	8°
5	ES	081+630	20° 24' 22,82" S	40° 58' 15,22" O	093+400	20° 21' 53,6" S	41° 3' 44,63" O	11,77	17°
6	ES	093+400	20° 21' 53,6" S	41° 3' 44,63" O	109+400	20° 20' 15,02" S	41° 11' 39,14" O	16,00	18°
7	ES	109+400	20° 20' 15,02" S	41° 11' 39,14" O	137+340	20° 13' 57,12" S	41° 21' 45,13" O	27,94	9°
8	ES	137+340	20° 13' 57,12" S	41° 21' 45,13" O	144+000	20° 13' 47,89" S	41° 24' 51,09" O	6,66	7°
9	ES	144+000	20° 13' 47,89" S	41° 24' 51,09" O	167+600	20° 25' 9,93" S	40° 52' 39,03" O	23,60	8°
10	ES	167+600	20° 25' 9,93" S	40° 52' 39,03" O	194+400	20° 16' 35,95" S	41° 46' 44,47" O	26,80	19°

PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA - PER 54

4. Ganhos com a duplicação:

Ainda de acordo com o PER, que usa o Highway Capacity Manual americano, versão 2010, para classificar o nível de serviço nas duas rodovias, o primeiro trecho da BR 262 capixaba está classificado atualmente nos níveis D e E e passará para níveis A e B após a duplicação. A grosso modo, numa interpolação livre dos conceitos, isso significa saltar de uma velocidade média de percurso em torno de 60km/h para algo em torno de 80 km/h e redução pra um terço do tempo viajando em pelotões. Os ganhos nos tempos de deslocamento dos veículos de modo geral implicam em redução de custos, mas, principalmente, na redução de emissões de carbono e na queda dos altos índices de acidentes atualmente verificados, ganhos inestimáveis para a sociedade.

5. Alguns pontos sensíveis do contrato a serem monitorados:

Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio

A Concessionária deverá submeter à ANTT, no prazo máximo de 6 (seis) meses da Data da Assunção, plano contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas de desocupação da Concessão. Os custos referentes à desapropriação são de responsabilidade da Concessionária.

À ANTT cabe providenciar a Declaração de Utilidade Pública (DUP), mediante solicitação justificada da Concessionária e em conformidade com a legislação vigente e regulamentos da ANTT.

A Concessionária deverá obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão. Ela sucederá o DNIT quanto ao processo de licenciamento ambiental existente, assumindo todas as condicionantes e quaisquer outras obrigações pertinentes.

COINFRA Infraestrutura e Energia

INFORME ESTRATÉGICO



Alguns aspectos relevantes do edital de concessão das BR 381 e 262

6. Dados relevantes da concessão

Prevista a realização do leilão em 25/11/2021 e a assinatura do Contrato de Concessão até 11/03/2022.

Informações do projeto, segundo a Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos:

- Prazo: 30 anos, prorrogáveis por mais 5 anos
- Extensão: 686,10 km (que passarão a 670,64 km a partir das intervenções previstas em contrato)
- Investimento previsto (Capex): R\$ 7,37 bilhões
- Custos operacionais previstos (Opex): R\$ 6,03 bilhões
- Taxa Interna de Retorno (TIR): 8,47%
- Critério de julgamento do leilão: menor tarifa (deságio limitado a 15,53%) + maior outorga
- Audiência Pública AP 010/2019 ANTT: disponível em: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=392>.
- Empregos: 109.777 (diretos, indiretos e efeito-renda).

O projeto consiste na proposta de concessão para a exploração da infraestrutura e da prestação de serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e manutenção do nível de serviço do trecho que vai de Belo Horizonte/MG a João Monlevade/MG e Governador Valadares/MG, na BR-381/MG; de João Monlevade/MG à divisa entre Minas Gerais e Espírito Santo, na BR-262/MG; e de Viana/ES à divisa entre os estados do Espírito Santo e Minas Gerais, na BR-262/ES.

Obras – De acordo com o Programa de Exploração da Rodovia (PER), as principais melhorias incluem o contorno de Manhuaçu, com 9,74 km de extensão; 402 km de obras de duplicação; 228 km de faixas adicionais; 131 km de vias marginais; 247 melhorias de acessos; 125 correções de traçado; 115 obras de estabilização de taludes; 40 passarelas; 288 paradas de ônibus; três túneis, entre outros.

COINFRA **Infraestrutura e Energia**

INFORME ESTRATÉGICO



Alguns aspectos relevantes do edital de concessão das BR 381 e 262

6. Dados relevantes da concessão (cont.):

Praças de Pedágio – Estão previstas 11 praças de pedágio distribuídas da seguinte forma:

- BR-381/MG: cinco praças de pedágio localizadas em Caeté/MG, João Monlevade/MG, Jaguaraçu/MG, Belo Oriente/MG e Governador Valadares/MG.
- BR-262/MG: três praças de pedágio localizadas em São Domingos do Prata/MG, Matipó/MG e Reduto/MG
- BR-262/ES: três praças de pedágio localizadas em Ibatiba/ES, Venda Nova do Imigrante/ES e Viana/ES

Inovações – O projeto desta concessão tem uma série de inovações. Podemos destacar:

- Critério híbrido de julgamento do leilão: menor tarifa + maior outorga
- Tarifa diferenciada para pista dupla e pista simples
- Desconto de 5% para usuários de dispositivos de pagamento eletrônico
- Pontos de parada para caminhoneiros
- Estoque de melhorias, com a possibilidade de execução de obras ao longo da concessão.

Romeu Rodrigues – Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa – presidente do Conselho