



INFORME ESTRATÉGICO

COINFRA

21 de outubro
de 2024

ECO 101 tem proposta de renegociação aprovada pelo TCU

INTRODUÇÃO

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta quarta-feira, 25/09/2024, a proposta de solução consensual apresentada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para o contrato de concessão da Eco101, relativo à BR 101 no trecho que corta o Espírito Santo.

A seguir destacam-se trechos do Acórdão 1996/2024 – TCU- Plenário, disponível em <chrome-extension://efaidnbnmnnibpcajpcglclefindmkaj/https://portal.tcu.gov.br/data/files/28/63/E3/6A/0AA229102B9F7619F18818A8/033.444-2023-4-WAR%20-%20Solucao_consensual_BR-101-ES_Eco101.pdf>.

Segundo o TCU, “As principais adaptações no contrato se referem à realização de novos investimentos no valor de R\$ 7,07 bilhões, sendo R\$ 1,17 bilhão investidos nos três primeiros anos.” O tribunal considerou “a necessidade da exequibilidade dos investimentos propostos”, reconhecendo a necessidade de atualização dos valores unitários dos investimentos em obras, do volume de tráfego para o fluxo de veículos real e atual e da taxa interna de retorno para 9,21%, dentro dos parâmetros atualmente adotados pela ANTT.

A proposta aprovada contempla também a extensão do prazo contratual em 10 anos, além dos 9 anos ainda restantes no contrato.

O acórdão diz ainda: “Assim, foi calculado novo valor de pedágio que resulta em tarifas com degraus tarifários iniciando em R\$ 7,10 para cada 100 km e chegando a R\$ 15,60 ao final do contrato. Houve renúncia aos processos administrativos e judiciais, com valores de pleito em torno de R\$ 280 milhões e compromisso de pagamento de R\$ 439,45 milhões em multas.”



No acórdão, o TCU também pondera: “Ademais, mister ressaltar que a Concessionária foi convincente em suas justificativas, ficando caracterizado que muitas das falhas e transgressões contratuais detectadas não ocorreram por sua exclusiva responsabilidade, mas sim por conta das demoras dos processos de licenciamento ambiental, emissão de DUP e processos judiciais de remição da faixa de domínio, além de atrasos de obras do DNIT e divergência na contagem de tráfego de subtrecho homogêneo para fins de verificação do gatilho das obras condicionadas ao volume de tráfego.”

TRECHOS A DUPLICAR, TERCEIRAS FAIXAS E CONTORNOS

A imagem a seguir, elaborada pela Eco 101, mostra os subtrechos em que a concessão está dividida para efeito de execução de obras e a posterior é um quadro resumo do TCU informando para cada um deles o prazo para entrega da obra de duplicação.





<i>Subtrecho</i>	<i>Km inicial</i>	<i>Km final</i>	<i>Extensão (km)</i>	<i>Ano de entrega da obra</i>
<i>Duplicação do Subtrecho B</i>	<i>km 160+090</i>	<i>km 190+500</i>	<i>30,41</i>	<i>7º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho C</i>	<i>km 190+500</i>	<i>km 205+400</i>	<i>14,90</i>	<i>4º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho C</i>	<i>km 207+900</i>	<i>km 210+400</i>	<i>3,00</i>	<i>3º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho C</i>	<i>km 215+000</i>	<i>km 215+900</i>	<i>0,90</i>	<i>4º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho C</i>	<i>km 218+800</i>	<i>km 222+900</i>	<i>4,10</i>	<i>4º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho D</i>	<i>km 231+900</i>	<i>km 247+100</i>	<i>15,20</i>	<i>2º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho F</i>	<i>km 308+200</i>	<i>km 357+700</i>	<i>49,50</i>	<i>1º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho G</i>	<i>km 357+000</i>	<i>km 426+700</i>	<i>69,00</i>	<i>5º ano</i>
<i>Duplicação do Subtrecho I</i>	<i>km 426+700</i>	<i>km 461+100</i>	<i>34,40</i>	<i>7º ano</i>
	Total		221,41	

Estão previstos um total de 221,41 km de duplicações, incluindo as que estão sendo realizadas no ano de 2024. Serão mantidas obras de duplicação dos subtrechos B, C, D, F, G e I previstas no contrato original, mas as duplicações nos subtrechos A e H serão substituídas por faixas adicionais. Os quadros a seguir informam os prazos para implantação de terceiras faixas (ou faixas adicionais) e dos contornos de Ibirapu e Fundão.

168. Estão previstos um total de 41,10 km de faixas adicionais a serem implantadas entre os subtrechos H e A.

<i>Subtrecho</i>	<i>Km inicial</i>	<i>Km final</i>	<i>Extensão (km)</i>	<i>Ano de entrega da obra</i>
<i>Subtrecho H</i>	<i>A definir</i>	<i>A definir</i>	<i>16,80</i>	<i>7º ano</i>
<i>Subtrecho A</i>	<i>A definir</i>	<i>A definir</i>	<i>24,30</i>	<i>9º ano</i>
	Total		41,10	

Tabela 3: Cronograma de Faixas Adicionais

169. Estão previstas as construções dos Contornos de Fundão e Ibirapu, localizados no subtrecho C, para o 4º ano concessão.

<i>Subtrecho</i>	<i>Km inicial</i>	<i>Km final</i>	<i>Extensão (km)</i>	<i>Ano de entrega da obra</i>
<i>Contorno de Ibirapu</i>	<i>210+900</i>	<i>215+000</i>	<i>4,20</i>	<i>4º ano</i>
<i>Contorno de Fundão</i>	<i>222+900</i>	<i>231+900</i>	<i>11,40</i>	<i>4º ano</i>
	Total		15,60	

Como o contorno de Linhares, com valor estimado em R\$ 500 milhões não contava com projetos ou licenciamentos, ficou definido que tais investimentos serão incorporados ao contrato em momento posterior, utilizando-se a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal – FCM, conforme normatização vigente da ANTT.



Isto é, após conclusão prévia de licenciamento ambiental com definição de traçado e aprovação de projeto executivo. Mas o acórdão determina que: “A inclusão de investimentos relativos ao contorno de Linhares poderá ser feita via alteração de prazo, observado o limite máximo de 5 anos.”

A proposta aprovada desconsidera “duplicar os segmentos da rodovia com bloqueios no licenciamento ambiental, como o trecho na Reserva de Sooretama, localizado no segmento Norte do Contrato.”

TARIFA

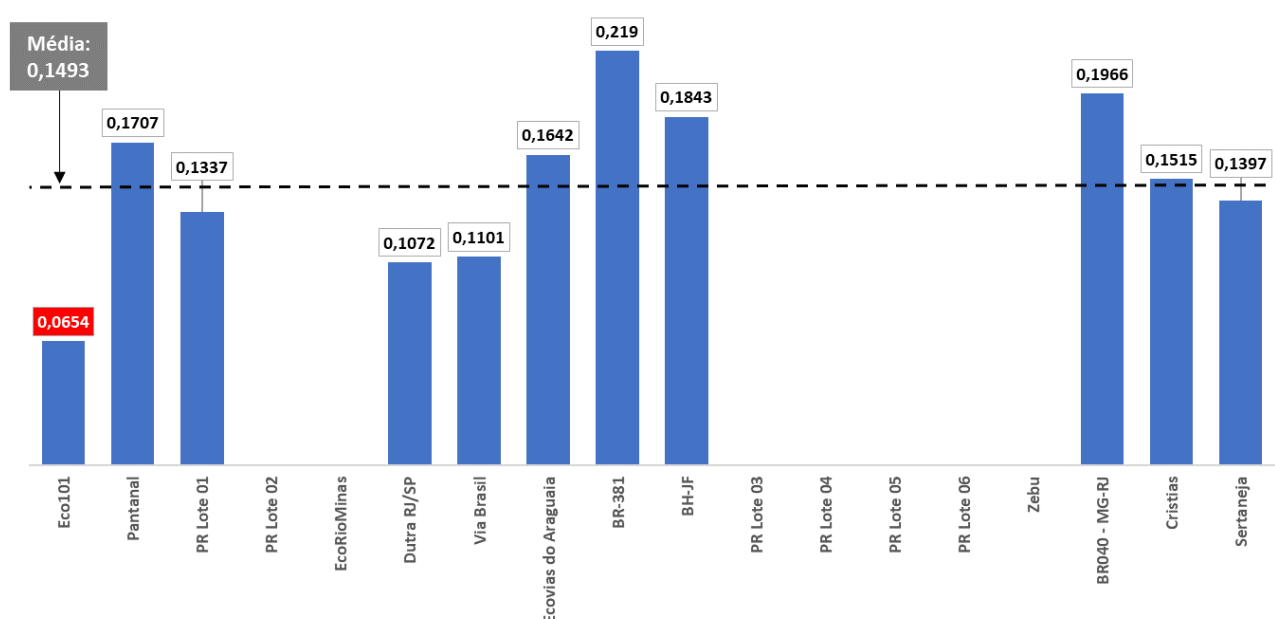
Destacam-se a seguir trechos do acórdão do TCU que tratam da questão tarifária. “A tarifa é calculada a partir do modelo econômico-financeiro, considerando a projeção do tráfego ao longo do prazo da concessão, os investimentos e as despesas administrativas e operacionais necessários para a prestação dos serviços adequados e a taxa interna de retorno.”

“A tarifa de cada praça de pedágio é calculada com base na tarifa quilométrica(TKM), que corresponde a um valor fixo por quilômetro multiplicado pelo trecho de cobertura administrada pela concessionária.”

A solução consensual aprovada propôs que a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) fosse fixada em patamares tarifários menores durante o período de transição (três primeiros anos do projeto), aumentando 28,53% no 18º mês, 25% no 30º e 35% a partir do 4º ano.

“A Concessionária somente será elegível a incrementar a sua tarifa por meio dos Degraus Tarifários caso demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de execução de obras e serviços prevista no PER- Programa de Execução Rodoviária”.

Em resumo e a grosso modo, a tarifa média será de R\$ 14,39 para cada 100km. O gráfico a seguir faz uma comparação com tarifas médias de outras concessões, mostrando que a tarifa média da Eco 101 continuará abaixo da média e permanecerá como uma das menores do país, apesar dos aumentos revistos.





PRÓXIMOS PASSOS

Como passo final do processo antes da assinatura do contrato repactuado, está prevista a realização de processo competitivo, um tipo de leilão recentemente regulamentado pelo Ministério dos Transportes, para fins de validação de valores pactuados. Esse procedimento consiste na oferta das ações pertencentes ao atual grupo controlador da SPE (Eco 101) ao mercado, avaliadas em R\$ 320 milhões.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Coinfra/Findes defendeu desde 2019 o reequilíbrio do contrato através do instrumento nele previsto de revisão quinquenal. A solução ora proposta não soluciona todas as necessidades de melhoria da BR 101 no estado, mas se apresenta como uma solução possível que trará ganhos de redução de acidentes, diminuição de transit time e, por fim, redução de custos no transporte de passageiros e cargas que cruzam o Espírito Santo de norte a sul.

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor em Logística e Energia e Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa

Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia – Coinfra