

**NT 001-2024-COINFRA-FINDES**  
**BR 101-ES – ANÁLISE DA PROPOSTA DE RENEGOCIAÇÃO DO CONTRATO DE**  
**CONCESSÃO DA ECO 101**

Vitoria, 25 de novembro de 2024.

Autor: Romeu Rodrigues, Mestre em Engenharia de Produção, Consultor de Logística;  
Especialista do Coinfra/Findes

Promotor: Conselho de Infraestrutura e Energia da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (Coinfra/Findes).

**Resumo:** Esta nota técnica faz uma breve análise dos pontos mais importantes para a indústria capixaba da proposta de renegociação do contrato de concessão da Eco 101. A proposta está sob a Consulta Pública ANTT 1-2024 com prazo para contribuições até 23/12/2024. Tendo em vista todo o histórico da concessão e a urgência em continuar as obras de duplicação com modicidade tarifária, conclui-se que a proposta é benéfica e tem o apoio do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo (Coinfra/Findes).

## I – INTRODUÇÃO

Não se vai aqui fazer um retrospecto dos problemas do contrato de concessão da BR 101 no ES, pois já é do conhecimento de todos a morosidade e o ínfimo percentual de execução das obras de duplicação previstas e os impactos negativos que resultaram daí para a população usuária da rodovia. Destacam-se apenas a seguir alguns dados relevantes para uma análise do contexto em que a renegociação do contrato está sendo proposta.

### I.1 – DADOS DO CONTRATO EM VIGOR

A seguir são apresentados alguns dados relevantes do contrato que se encontra vigente e que é objeto da readequação proposta na Consulta Pública ANTT 1-2024.

- o Trecho Objeto da Concessão: BR 101/ES/BA - Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) até a Divisa ES/RJ, com 478,7 km de extensão.

- o Início da Concessão: 10/05/2013 (há 11 anos).
- o Prazo da Concessão: 25 anos (até 09/05/2038; faltando 14 anos).
- o Início da Cobrança de Pedágio: 18/05/2014.
- o Data de reajuste anual da tarifa de pedágio: 18/05.
- o Liberação para início de obras no trecho Sul: Retificação da Licença de Instalação (LI) Ibama N° 1.120/2016, de 30/05/2017, autorizou a duplicação de Viana/ES à divisa com o Rio de Janeiro (4 anos após o início do contrato).
- o Liberação do trecho Norte: LI Ibama N° 1445/2022, de 15/09/2022 autorizou a duplicação entre Serra/ES e João Neiva/ES (9 anos após o início do contrato).
- o Total de trechos duplicados: 61,9 km (13% - até 27/08/2024).

## I.2 – IMPORTÂNCIA DA RODOVIA BR 101-ES/BA

A CNT – Confederação Nacional do Transporte mostra, em seu Painel CNT de Acidentes Rodoviários, que ocorreram, nos seis primeiros meses de 2024, 375 mortes por acidentes na BR 101 no país, 58 delas (15,5%) no Espírito Santo.

O Instituto Jones dos Santos Neves informa, em seu painel “Investimentos Anunciados e Concluídos no Espírito Santo 2023-2028”, que foi concluído em 2023 o montante de R\$ 3.75 bilhões em investimentos nas microrregiões Nordeste, Rio Doce, Central Serrana, Metropolitana e do Litoral Sul do Espírito Santo. Todas elas diretamente servidas pela BR 101. Os investimentos anunciados apenas nessas microrregiões do estado até 2028 são estimados em R\$ 90.75 bilhões.

Apenas com esses dados já é possível perceber a importância de se urgenciar a solução para a retomada das obras de ampliação da capacidade e de melhorias em geral nesse trecho rodoviário, fundamental para a logística do estado. Principalmente tendo em vista a vasta atividade portuária desenvolvida ao longo de todo o litoral capixaba e de seu posicionamento central em relação a outros estados e regiões do país. Isso significa que pela BR 101-ES flui parte considerável do transporte de cargas e passageiros do país, no sentido Nordeste/Sul.

## I.3 – RAZÕES DA NECESSIDADE DE READEQUAÇÃO DO CONTRATO

Em seu Acórdão N° 1.996/2024 do Plenário, o Tribunal de Contas da União (TCU) reconheceu 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...”

Efetivamente, como se nota no Item I.1 acima, as licenças ambientais para execução de obras de duplicação dos trechos sul e norte só foram emitidas 4 e 9 anos, respectivamente, após o início da concessão.

Com tantos impedimentos e consequentes inadimplementos, as alternativas de solução seriam a relicitação ou a renegociação. Esta última se mostra mais rápida e com menor impacto para o usuário do ponto de vista de modicidade tarifária.

Pois, em resumo e a grosso modo, segundo o acórdão do TCU, a tarifa média será bem inferior às de outras concessões, permanecendo como uma das menores do país, mesmo com os aumentos revistos. Pois o acórdão diz, na pag. 4 do voto:

“A Infra/SA, a fim de **comparar a tarifa proposta** na solução **com a da média dos estudos em andamento** já levados à audiência pública, como prevê a Portaria MT 848/2023, atualizou os valores do MEF da Eco101 para outubro/2023. Como resultado, **as tarifas da solução ficaram abaixo da média dos estudos já realizados**: R\$ 0,0654 contra R\$ 0,1493 para o ano 1 e R\$ 0,1601 contra R\$ 0,1755 para a tkm homogênea.”

## II – CONSULTA PÚBLICA ANTT 1/2024

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela gestão do contrato de concessão da Eco 101, abriu consulta pública para colher opiniões a respeito do processo de renegociação do contrato, conforme recomendado pelo Tribunal de Contas da União. A seguir, os principais pontos da consulta aberta.

### II.1 – OBJETIVO

A Consulta Pública tem o objetivo de tornar público o projeto, colher sugestões e contribuições às minutas de Edital de processo competitivo, Termo aditivo e seus anexos, ao Programa de Exploração da Rodovia e ao Modelo Econômico-Financeiro, que visa à proposta de readaptação e otimização do contrato de concessão relativo a BR-

101/ES/BA, atualmente sob concessão da ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A, com extensão total de 478,7 km.

O prazo para contribuições escritas se estende a 23/12/2024, com audiências públicas presenciais em Vitória, no dia 26/11/2024 e em Brasília

## II.2 – EDITAL

Destacam-se a seguir alguns itens do edital publicado na consulta pública.

O OBJETO do edital é o PROCESSO COMPETITIVO voltado à alienação de 100% (cem por cento) das ações de emissão da SPE, de propriedade da CONTROLADORA (a Eco 101), nos termos, prazos e condições especificados no EDITAL e em seus ANEXOS.

O OBJETO será ofertado em lote único, não sendo permitida a aquisição de ações em percentual inferior à sua totalidade.

Quaisquer projeções, estimativas e avaliações apresentadas não devem ser consideradas como garantia do estado ou dos resultados futuros da SPE, podendo oscilar, para mais ou para menos, por diversos motivos.

O PREÇO do OBJETO e a TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO foram definidas com base nas avaliações econômico-financeiras realizadas no âmbito do processo de solução consensual e acordados no TERMO DE AUTOCOMPOSIÇÃO aprovado no ACÓRDÃO Nº 1.996/2024 – Plenário do TCU.

## II.3 – CRONOGRAMA

O edital foi publicado no dia 01/11/2024 e prevê o seguinte cronograma de atividades para a realização de PROCESSO COMPETITIVO, que vai até a assinatura do TERMO ADITIVO ao contrato.

Com a publicação do resultado definitivo do processo competitivo no dia 08/04/25, caso a própria Eco 101 seja homologada, a assinatura do aditivo poderia ser antecipada. Caso haja outro vencedor, a assinatura do aditivo está prevista para 29/05/2025.

<b>EVENTO</b>	<b>DATA</b>
<b>Publicação do EDITAL em Português – D</b>	<b>01/11/24</b>

Abertura do Data Room, conforme ANEXO 3 - MANUAL DE PROCEDIMENTOS DE AUDITORIA – (D+2)	03/11/24
Início dos prazos para solicitação de esclarecimentos ao EDITAL, apresentação de impugnações ao EDITAL e início do AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS – (D+2)	03/11/24
Publicação do Manual de Procedimentos do Processo Competitivo – (D+7)	08/11/24
Publicação do EDITAL na versão em Inglês – (D+7)	08/11/24
Término do prazo para solicitação de esclarecimentos ao EDITAL – (D+33)	04/12/24
Término do prazo de divulgação das respostas aos esclarecimentos – (D+66)	06/01/25
Atualização do PREÇO do OBJETO – (D+73)	13/01/25
Término do prazo para apresentação de impugnações ao EDITAL – [(D+99) – 3 dias úteis]	04/02/25
Término do AMBIENTE DE PERGUNTAS E RESPOSTAS – [(D+99) – 3 dias úteis]	04/02/25
Término do prazo para divulgação dos julgamentos das impugnações ao EDITAL – [(D+99) – 1 dia útil]	06/02/25
ENTREGA DE DOCUMENTOS pelas PROPONENTES dos envelopes dos Volumes 1 e 2, na B3, localizada na Rua XV de Novembro, 275, Centro, São Paulo – SP – (D+99)	08/02/25
Término do prazo para acesso ao DATA ROOM – (D+99)	08/02/25
Término da análise pela COMISSÃO dos documentos constantes do Volume 1 – PRÉ-IDENTIFICAÇÃO E GARANTIA DE PROPOSTA – (D+103)	12/02/25
Divulgação da lista das PROPONENTES aptas a participarem da SESSÃO PÚBLICA no site do PROCESSO COMPETITIVO – (D+103)	12/02/25
<b>SESSÃO PÚBLICA com a abertura do envelope do Volume 2 – PROPOSTA ECONÔMICA, contendo a PROPOSTA ECONÔMICA das PROPONENTES e eventual disputa de lances viva-voz, a ocorrer na B3 – (D+104)</b>	<b>13/02/25</b>
Divulgação do resultado da SESSÃO PÚBLICA do PROCESSO COMPETITIVO no site do PROCESSO COMPETITIVO – (D+104)	13/02/25

Entrega dos DOCUMENTOS do envelope do Volume 3 da PROPONENTE VENCEDORA – [(D+104) + 5 dias úteis]	20/02/25
<b>Divulgação da ata de julgamento – [(D+104) + 10 dias úteis]</b>	<b>27/02/25</b>
Divulgação do resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO – [(D+104) + 10 dias úteis]	27/02/25
Início do prazo de eventuais recursos contra o resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO – [(D+104) + 10 dias úteis]	27/02/25
Término do prazo para interposição de eventuais recursos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO – [(D+104) + 15 dias úteis]	11/03/25
Término do prazo para interposição de contrarrazões aos eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO – [(D+104) + 20 dias úteis]	18/03/25
Publicação da ata de julgamento de eventuais recursos interpostos quanto ao resultado preliminar do PROCESSO COMPETITIVO – [(D+104) + 25 dias úteis]	25/03/25
<b>Publicação do resultado definitivo do PROCESSO COMPETITIVO, HOMOLOGAÇÃO, ADJUDICAÇÃO do OBJETO e anuência prévia da Diretoria da ANTT – [(D+104) + 35 dias úteis]</b>	<b>08/04/25</b>
Convocação da adjudicatária para assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA – [(D+104) + 35 dias úteis]	08/04/25
Apresentação da GARANTIA DO CCVA – [(D+104) + 37 dias úteis]	10/04/25
Fim do prazo para o cumprimento das condições precedentes à assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA – [(D+104) + 55 dias úteis]	08/05/25
CONSUMAÇÃO DO PROCESSO COMPETITIVO – ((D+104) + 57 dias úteis]	12/05/25
Assinatura do CONTRATO DE COMPRA E VENDA – ((D+104) + 57 dias úteis]	12/05/25
LIQUIDAÇÃO DO CONTRATO DE COMPRA E VENDA – [(D+104) + 60 dias úteis]	15/05/25
<b>Assinatura do TERMO ADITIVO – [(D+104) + 70 dias úteis]</b>	<b>29/05/25</b>

Datas estimadas conforme conteúdo do ANEXO 02 – CRONOGRAMA do edital

Isso significa dizer que, se não houver outra empresa postulante a assumir a SPE, o processo poderá ter solução em fevereiro de 2025. Caso contrário, a solução somente se dará em maio do mesmo ano.

#### II.4 – PRINCIPAIS PONTOS DE INTERESSE DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO RODOVIÁRIA (PER)

Esta nota tem como objetivo analisar basicamente o PER, onde estão descritas as obrigações relativas às melhorias da capacidade da rodovia, como as duplicações, as implantações de terceiras faixas e interseções, bem como as premissas operacionais para que seja mantida sempre em ótimas condições operacionais. Também faz parte desta análise itens da minuta de contrato submetida a consulta.

Portanto, não se fixará aqui na análise detalhada do **processo competitivo** previsto no edital e objeto do cronograma acima exposto.

##### II.4.1 – Descrição do Sistema

O Sistema Rodoviário objeto desta Concessão apresenta uma extensão total de 478,7 km, sendo 17,7 km na Bahia e 461 km no Espírito Santo.

Após celebração do Termo Aditivo de Transferência de Bens, a CONCESSIONÁRIA se tornará responsável pelo Contorno do Mestre Álvaro, sendo que o antigo traçado da rodovia, paralelo ao contorno, incluindo parte do atual Contorno de Vitória, será assumido pela União (DNIT).

O trecho apresenta a seguinte composição das faixas de rolamento: Pista Simples: 362,91 km e Pista Dupla: 115,79 km.

##### II.4.2. Frentes da Concessão

###### II.4.2.1. Obras de Ampliação da Capacidade

As obras de ampliação de capacidade estão previstas de serem realizadas até o sexto ano do novo contrato. A tabela a seguir mostra os trechos a serem duplicados nesse

período.

Km inicial	Local inicial	Km final	Local final	Extensão (km)	Ano
347,5	Posto Jaqueira	354,7	Entr ES 146 (Jabaquara)	7,2	1º ano
231,9	Fim do Contorno de Fundão	247,1	Entr ES 264 (Timbuí)	15,2	2º ano
207,9	Proximidades de J Neiva	210,9	Início do Contorno de Ibiraju	3,0	3º ano
214,1	Parada Ibiraju	215,0	Fim do Contorno de Ibiraju	0,9	3º ano
218,8	Proximidades de Pendanga	222,9	Início do Contorno de Fundão	4,1	3º ano
190,5	Entr ES 124 (Guaraná)	205,4	Entr BR 259 (J Neiva)	14,9	4º ano
357,0	Entr ES 146 (saída pra Alfredo Chaves)	426,7	Entr ES 289 (saída pra A. Vivacqua)	69,0	5º ano
160,1	Entr ES 440 (Bebedouro)	190,5	Entr ES 124 (Guaraná)	30,4	7º ano
426,7	Entr ES 289 (saída pra A. Vivacqua)	461,1	Divisa ES/RJ	34,4	7º ano
<b>TOTAL</b>				<b>179,1</b>	

Quilometragens extraídas da Tabela 4 - Obras de Duplicação BR-101/ES/BA - PER - Vol. II

#### II.4.2.2. Contornos Urbanos

O plano prevê a execução dos Contornos de Ibiraju e Fundão nos quatro primeiros anos do novo contrato.

Trecho Urbano	km Inicial	Local inicial	km Final	Local final	Extensão (km)	Ano
Ibiraju	210,9	Subida de Ibiraju pra J Neiva	215,0	Curva da Parada Ibiraju	4,2	4º ano
Fundão	222,9	Guerreiros Clube de Tiros	231,9	Proximidades Haras Briela	11,4	4º ano

Quilometragens extraídas da Tabela 5 - Obras de Contornos Urbanos da BR-101/ES/BA - PER - Vol. II

O Contorno de Linhares será implantado nas seguintes etapas:

- o Apresentação de um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) até o 4º ano do novo contrato;
- o Entrega de projeto executivo do Contorno até o 5ª ano;
- o Início das obras do Contorno até o 6º ano e
- o Prazo máximo para o final e entrega das obras do Contorno: 8º ano.

A inclusão do Contorno de Linhares no contrato de concessão poderá ser promovida mediante deliberação da Diretoria em termo aditivo contratual.

#### II.4.2.3. Faixas Adicionais (terceiras faixas)

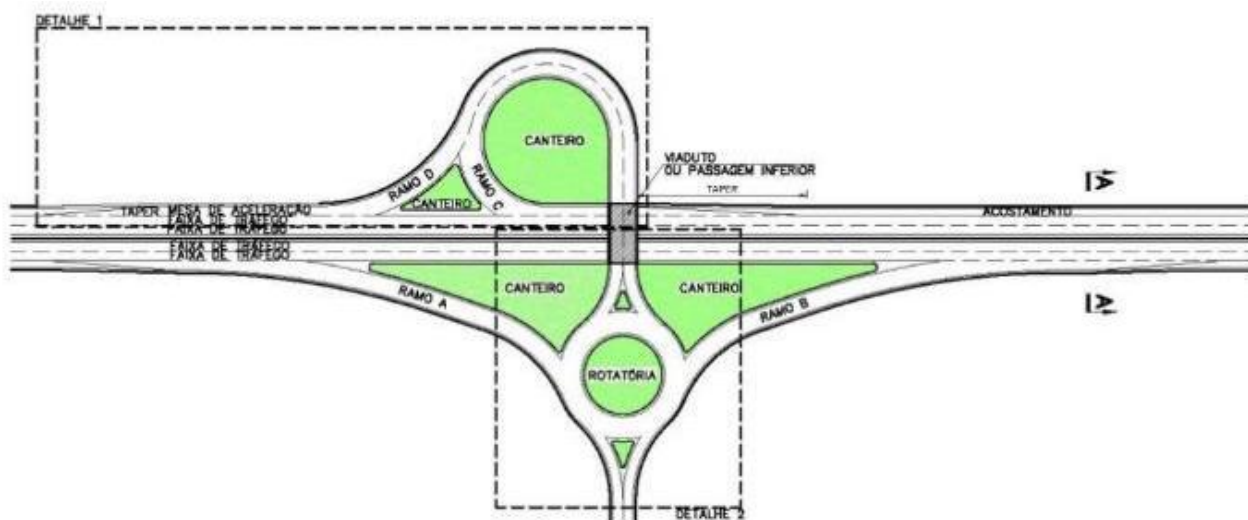
Município	Extensão (km)	Execução até
Mucuri/BA	5,1	7º ano
Pedro Canário	7,8	
Conceição da Barra	3,9	
São Mateus	12,3	9º ano
Jaguaré	2,4	
Sooretama	9,6	
<b>Total</b>	<b>41,1</b>	

Quilometragens extraídas da Tabela 6 - Obras de Faixas Adicionais da BR-101/ES/BA - PER - Vol. II

#### II.4.3. Obras de Melhoria

##### II.4.3.1. Interseções Trombeta

Uma interseção tipo trombeta, também conhecida como interseção trompette, é uma configuração utilizada para conectar uma rodovia principal a uma estrada menor ou de acesso.



Formato extraído da Figura 13 – Croqui Básico Trombeta do PER II

Local	km	Execução até
Entr BR 259 (João Neiva)	203,6	4º ano
Entr ES 421 (Conceição da Barra)	50,0	14º ano
Entr ES 430 (Jaguaré)	94,0	14º ano

Quilometragens extraídas da Tabela 9 – Interseções tipo Trombeta da BR-101/ES/BA - PER - Vol. II

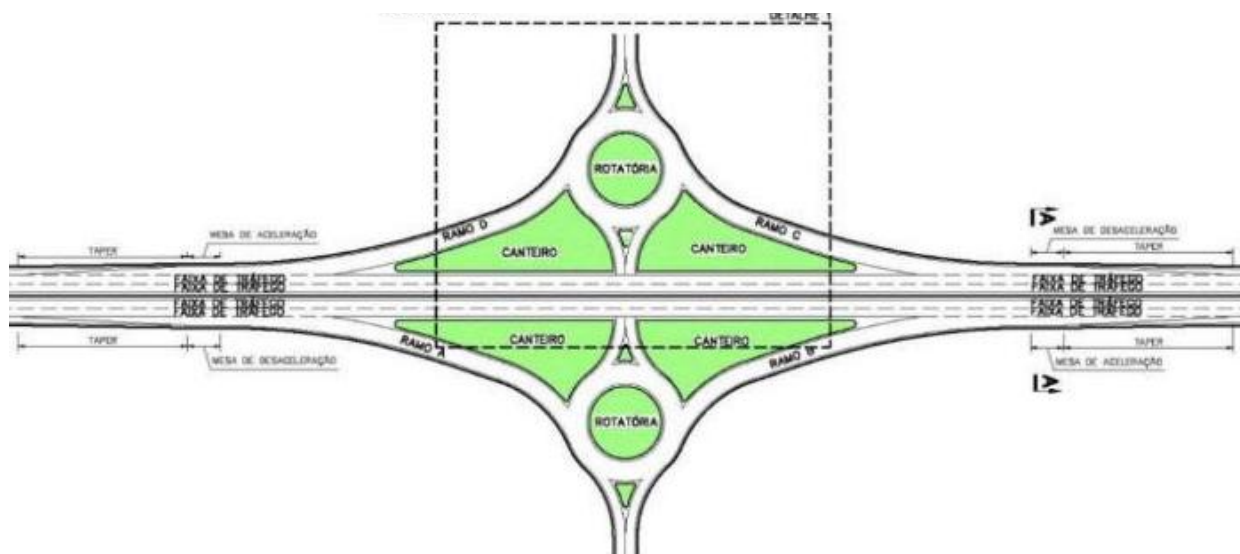
### II.4.3.2. Interseções Diamante

Uma interseção tipo diamante é um tipo de interseção de rodovias com viadutos, onde a rodovia principal passa por cima ou por baixo de uma estrada secundária.

Local	km	Execução até
Entr ES 375 (acesso a Piúma)	370,0	2º ano
Entr ES 289 (?) Entr ES 488 Fig. 49	402,5	4º ano
Entr ES 162 (acesso a Presidente Kennedy)	421,4	5º ano
Entr ES 445 (Acesso a Barra do Riacho)	181,0	7º ano
Entr ES 289 (Atílio Vivacqua)	426,8	7º ano
Entr ES 297 (Lanchonete Trevo)	457,8	8º ano
Entr ES 209 (Pedro Canário)	16,5	12º ano
Entr ES 315 (acesso a Jacarandá - Campus UFES)	61,0	12º ano
Palmito (Jaguaré)	90,0	12º ano
Sooretama	126,0	12º ano
São Mateus (Trevo da Base 61 Petrobras)	68,0	14º ano

Quilometragens extraídas da Tabela 10 – Interseções tipo Diamante da BR-101/ES/BA - PER - Vol. II

Considerando que as interseções do tipo diamante são próprias para cruzamentos com outras rodovias e as do tipo trombeta são próprias para derivações para outras rodovias, nota-se que aquelas previstas para os km 181,0, 421,4 e 457,8 deveriam ser do tipo trombeta.



Formato extraído da Figura 14 – Croqui Básico Diamante do PER II

Levando-se em conta que as interseções diamante têm custo de implantação bem inferior às trombeta, essa alteração certamente significará uma redução de Capex que pode ser aproveitada para antecipar outros investimentos prioritários.

#### II.4.3.8. Resumo

<b>Tipo de Infraestrutura</b>	<b>Unidade</b>	<b>Valor</b>
Duplicação	km	179
Faixas Adicionais	km	41
Contornos Urbanos	km	16
Vias Marginais	km	35
Correção de Traçado	un	7
Trombetas	un	3
Diamantes	un	11
Retorno em Desnível	un	2
Retornos em Nível em X ou U	un	39
Rotatórias alongadas	un	8
Passarelas	un	40
Acessos	un	109
Pontos de ônibus	un	75
Ciclovias	km	6
Passagem de Fauna	um	34

Dados extraídos da Tabela 19 - Tabela Resumo Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias - PER Vol II

## II.5 – PRINCIPAIS PONTOS DO TERMO ADITIVO AO CONTRATO

Os pontos a seguir estão **numerados segundo os itens** da própria **minuta de termo aditivo** ao contrato.

### 3. Prazo da Concessão

3.1 O **Prazo da Concessão será de 24 (vinte e quatro) anos**, contados a partir do início de vigência do presente Termo Aditivo, ressalvado o disposto na subcláusula 45.4.

3.2 A presente Concessão não poderá ser objeto de prorrogação antecipada ou contratual, nos termos da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017, sendo somente admitida a alteração ou extensão de prazo conforme previsto nas subcláusulas 3.3 e 3.4.

3.3 **O Prazo da Concessão poderá ser alterado** para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, **pelo prazo máximo de 5 (cinco) anos, prioritariamente** para a inclusão dos investimentos referentes às obras do Contorno de Linhares.

5 Autorizações Governamentais

5.2 ... a Concessionária deverá comprovar à ANTT...:

(i) **Emissão do Termo de Referência (TR)** pelo órgão ambiental competente até **36 (trinta e seis) meses antes** do prazo previsto para o **início das obras**;

(ii) **Expedição da Licença Prévia (LP)** pelo órgão ambiental competente **até 8 (oito) meses antes** do prazo previsto para o início das obras; e

(iii) Expedição da Licença de Instalação (LI) pelo órgão ambiental competente até o prazo previsto para o início das obras.

5.3 **O atraso na obtenção de licenças e autorizações ambientais para o qual a Concessionária não tenha contribuído não poderá ensejar a aplicação de penalidades** relacionadas à execução das obras correspondentes, sem prejuízo da aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

5.4 A Concessionária não poderá se eximir da responsabilidade pelo cumprimento dos prazos de execução de obras e serviços previstos no PER em função da obtenção parcial de licenças e autorizações.

### **5.6 Compartilhamento de Risco de Condicionantes de Licenças Ambientais**

5.6.1 A Concessionária considerou no presente Termo Aditivo, para fins de cumprimento das condicionantes de licenças ambientais, o montante de **R\$ 206.465.484,51** (duzentos e seis milhões, quatrocentos e sessenta e cinco mil, quatrocentos e oitenta e quatro reais e cinquenta e um centavos), na data-base de janeiro de 2023, a ser reajustado anualmente pelo IRT.

5.6.1.1 O montante previsto para cumprimento das condicionantes ambientais deverá ser utilizado para o custeio dos dispêndios relativos aos atos referidos na subcláusula 5.1.3. (cumprir condicionantes relativas a indígenas, quilombolas e sítios arqueológicos. Nota do Autor).

### **6.3 Compartilhamento de Risco de Desapropriações, Regularizações e Desocupações**

6.3.1 A Concessionária considerou, para fins de Desapropriação e Desocupação, o montante de **R\$ 41.218.259,17** (quarenta e um milhões, duzentos e dezoito mil, duzentos e cinquenta e nove reais e dezessete centavos), na data-base de janeiro

de 2023, a ser reajustado anualmente pelo IRT, a partir da assinatura do presente Termo Aditivo.

6.3.2 **Os valores efetivamente dispendidos pela Concessionária serão contabilizados anualmente e atualizados pelo IRT** para a adequada comparação com o montante previsto nesta subcláusula, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

6.3.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos..., sendo realizada a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro correspondente a **80%** (oitenta por cento) **do valor efetivamente aplicado que exceder o montante previsto...**, mediante prestação de contas aprovada pela ANTT.

## 8. Obras e Serviços

8.5.1 As **Obras de Manutenção de Nível de Serviço correspondem às obras e serviços de ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário condicionadas ao volume de tráfego**, cuja execução dependerá do atingimento de **Gatilho Volumétrico**, na forma prevista neste Contrato e no PER.

8.5.2 A localização do ponto de medição do Gatilho Volumétrico será definida pela ANTT com base no critério de maior representatividade do Trecho Homogêneo.

(i) **O Gatilho Volumétrico será medido até o 19º (trigésimo) Ano de Concessão**, uma vez que o **seu atingimento após esse período não acarretará novas obrigações** para a Concessionária.

8.5.3 O atingimento do Gatilho Volumétrico somente constituirá a obrigação contratual de execução das obras de ampliação de capacidade correspondentes, conforme previsto no PER, caso a ANTT autorize a sua execução e, nesta hipótese, também obrigará a Concessionária a realizar o monitoramento permanente do tráfego nos respectivos Trechos Homogêneos ampliados, inclusive adaptando todos os equipamentos operacionais necessários.

Neste ponto, voltamos ao PER para esclarecer com o conteúdo do item

### “3.2.3 OBRAS DE MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO

**A concessionária deverá apresentar um levantamento com os gatilhos de ampliação de capacidade para faixas adicionais de cada trecho homogêneo (TH) até o final do 3º ano**, baseado na alteração **do Nível de Serviço (NS) de C para D**, o qual deverá ser aprovado pela ANTT.”

A seguir são descritos alguns conceitos contidos no Highway Capacity Manual (HCM, 2000), reconhecido internacionalmente como referência para o dimensionamento de vias, a fim de esclarecer o significado do nível de serviço.

A capacidade de uma via corresponde ao fluxo máximo de veículos que ela pode suportar. A capacidade da via é determinada em função de suas características geométricas e das características do tráfego. Quando uma via tem volume de tráfego próximo ao seu limite de capacidade, significa que a quantidade de veículos é tal que passa a gerar dificuldades para os motoristas, tais como redução significativa da velocidade média, dificuldade para mudar de faixa e fazer ultrapassagens, exigindo grande concentração e, ao mesmo tempo, gerando tensão emocional sobre eles.

O Nível A representa o excelente nível de tráfego, enquanto o nível de serviço F representa congestionamento.

Segundo o HCM, são conceituados seis níveis de serviço: A, B, C, D, E e F.

No NÍVEL A, o fluxo é livre. A concentração exigida é muito baixa e o motorista tem muita liberdade para escolher a velocidade e facilidade total para ultrapassar. O conforto e a conveniência são considerados ótimos.

No NÍVEL B, o fluxo é estável. A concentração exigida é baixa e o motorista tem ainda liberdade para escolher a velocidade e facilidade para ultrapassar, embora não totalmente. O conforto e a conveniência são bons.

No **NÍVEL C**, o fluxo é estável. Concentração média é exigida e a liberdade para escolher a velocidade e a facilidade para ultrapassar são relativamente prejudicadas pelo fluxo de veículos. **O conforto e a conveniência são regulares.**

No **NÍVEL D**, o fluxo se aproxima da instabilidade. A concentração exigida é alta e o motorista tem já reduzida sua liberdade para escolher a velocidade de tráfego e tem grande dificuldade para ultrapassar. **O conforto e a conveniência são ruins.**

Voltando à minuta do termo aditivo ao contrato:

8.5.3 O atingimento do Gatilho Volumétrico somente constituirá a obrigação contratual de execução das obras de ampliação de capacidade correspondentes, conforme previsto no PER, caso a ANTT autorize a sua execução.

(i) A Concessionária é responsável por iniciar todos os trâmites necessários, com antecedência suficiente, de forma que **as obras sejam iniciadas no ano imediatamente subsequente ao atingimento dos gatilhos e autorização da ANTT para a sua execução.**

(ii) A ANTT consultará o Ministério supervisor quanto à oportunidade e conveniência da execução das obras acionadas pelo Gatilho Volumétrico e, em

caso positivo, **a ANTT autorizará a execução das obras e o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.**

8.5.4 **Serão objeto de reequilíbrio econômico-financeiro** do Contrato os custos relacionados a **desapropriações, atendimento de condicionantes ambientais, elaboração de projetos, execução, operação, monitoração, conservação e manutenção das** Obras de Manutenção de Nível de Serviço.

8.5.6 As Obras de Manutenção de Nível de Serviço **somente serão executadas após** a execução das obras de ampliação de capacidade dos respectivos Trechos Homogêneos, **conforme previsão do PER**, mesmo que o Gatilho Volumétrico seja atingido anteriormente.

## 8.6 Contornos Alternativos

8.6.1 **Caso a solução** de travessia urbana prevista originalmente **não atenda mais** os preceitos de segurança viária e modicidade tarifária, nos termos do PER, ou haja algum impedimento do ponto de vista socioambiental para a sua adequação, **a Concessionária poderá propor à ANTT a implantação de novas pistas que contornem o trecho urbano.**

(iii) Caso a ANTT decida pela inclusão do trecho de contorno, a Concessionária deverá apresentar dois projetos executivos, do trecho original e do contorno, no prazo de até 8 (oito) meses, para a respectiva aprovação.

(iv) Serão aplicáveis, no que couber, as disposições relativas a desapropriações, regularizações e desocupações da faixa de domínio, constantes da Cláusula 6 do Contrato.

## 16.10 Verba de Fiscalização

16.10.1 Será recolhida da Conta Centralizadora, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a Verba de Fiscalização, que será destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da Concessão, tendo início no primeiro mês após a Data da Assunção.

(i) O valor a título de Verba de Fiscalização consistirá num montante anual de **R\$ 10.320.000,00** (dez milhões, trezentos e vinte mil reais), a ser atualizado pelo IRT.

## 17 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT

17.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data da Assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar o montante de **R\$ 1.720.000,00** (um milhão, setecentos e vinte mil reais), a ser atualizado pelo IRT, a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, relativos ao objeto da Concessão, conforme previsto na regulamentação da ANTT.

19 Tarifa de Pedágio

19.2 Degraus Tarifários

19.2.1 Por meio da celebração do presente Termo Aditivo, ficam estabelecidos os seguintes Degraus Tarifários, que incidirão sobre a Tarifa Básica de Pedágio de forma progressiva e acumulada ao longo do Período de Transição, no âmbito das Revisões Ordinárias, com base no acompanhamento das metas trimestrais definidas no Plano de Ação nos termos do PER.

<b>Ano de Concessão após a Assinatura do Termo Aditivo</b>	<b>Meta Trimestral Correspondente</b>	<b>Percentual</b>
1	3 meses	28,53%
2	15 meses	25%
3	27 meses	35%

19.2.2 Os Degraus Tarifários **só serão implementados caso a Concessionária demonstre o cumprimento mínimo de 90% (noventa por cento) da meta de execução de obras** e serviços prevista no PER para o período de sua incidência.

(i) Caso a Concessionária não atinja 100% (cem por cento) da meta de execução de obras e serviços correspondente a um determinado Degrau Tarifário, este será descontado na proporção do dobro do percentual da meta descumprido.

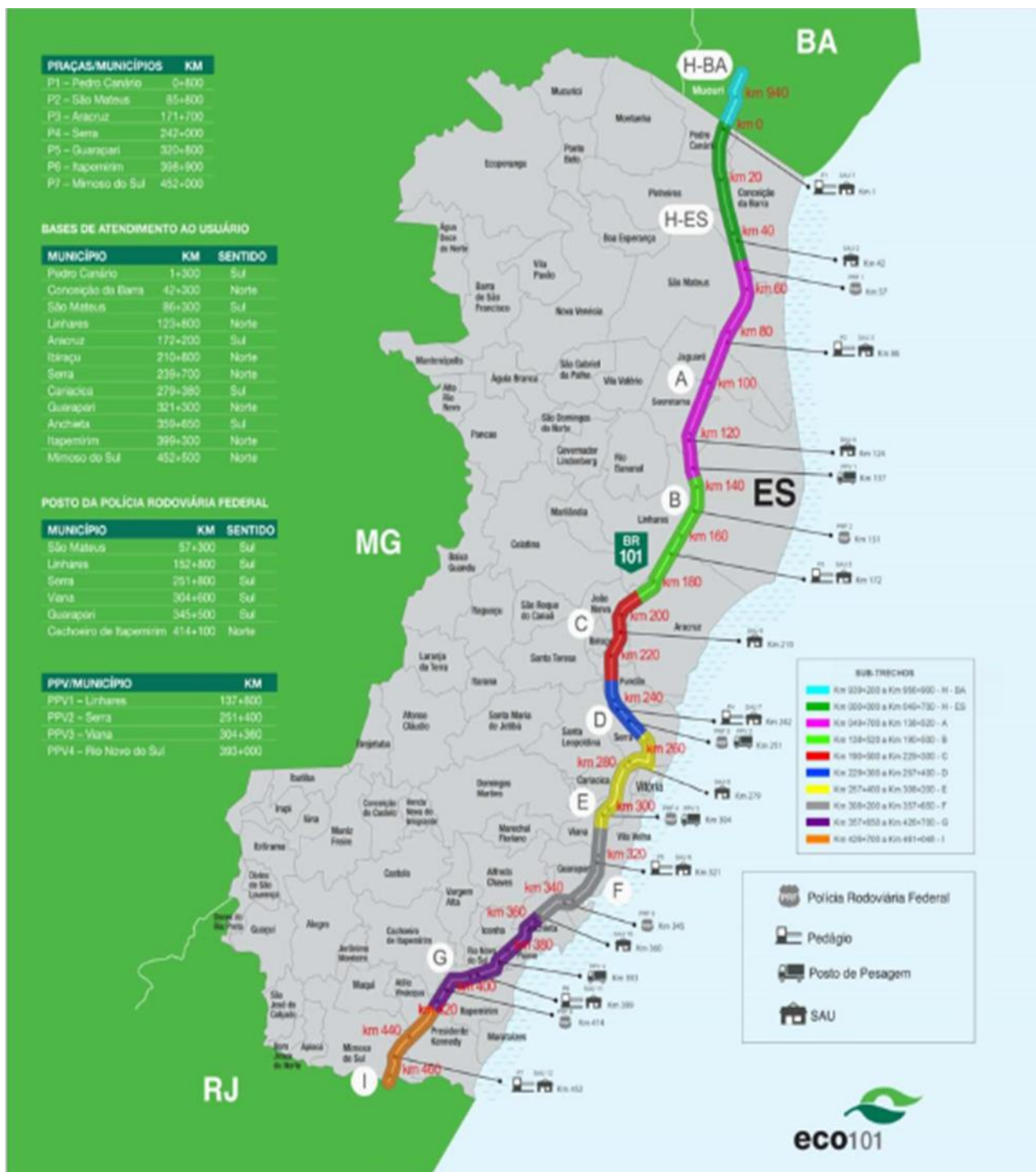
(ii) Em caso de não atingimento da meta de 90% (noventa por cento) prevista na subcláusula 19.2.2 em um determinado trimestre, o Degrau Tarifário correspondente somente poderá incidir a partir da Revisão Ordinária subsequente.

(iii) Caso a Concessionária atinja a meta de 90% (noventa por cento) referente a um determinado período de apuração ao longo do período de apuração subsequente, os efeitos da não incidência do Degrau Tarifário de que trata o item (ii) somente serão compensados após o Período de Transição, com base na data de efetivo ateste do atingimento da meta pela ANTT, observado o desconto previsto no item (i), devendo os efeitos da aplicação do Fator C serem diluídos ao longo da vigência remanescente do Contrato.

**Período de Transição:** período de **três anos** a partir do início da vigência do presente Termo Aditivo, em que incidirão regras diferenciadas de acompanhamento das metas de execução contratual, nos termos previstos neste Termo Aditivo (Item 1.1.1. (lxxxiii) das Definições).

19.2.3 Durante o Período de Transição, não haverá a incidência de Desconto de Reequilíbrio, de forma que a apuração do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do acompanhamento do Plano de Ação nos termos do PER, cujo cumprimento é condição para incidência dos Degraus Tarifários.

Os trechos ou segmentos homogêneos são aqueles nomeados de A a H, conforme mapa a seguir.



### 19.3 Reclassificação Tarifária

### 19.3.3 ...

(i) Para cada praça de pedágio estão previstos pesos referentes aos seus respectivos Trechos Homogêneos ou grupo de Trechos Homogêneos, conforme Anexo 13, de modo a produzir os efeitos da Reclassificação Tarifária para a ampliação prevista no PER, quando atestada pela ANTT. (A Tabela 13 prevê Fator de **acréscimo de 5% na tarifa para faixas adicionais** e Fator de **acréscimo para duplicação de 30%**. Nota do autor).

(ii) Em cada praça de pedágio, para fins de cobrança da Tarifa de Pedágio reclassificada, somente deverão ser considerados os Trechos Homogêneos inteiramente ampliados.

19.3.4 Na impossibilidade de conclusão integral das obras de determinado Trecho Homogêneo, a ANTT poderá autorizar a aplicação da Reclassificação Tarifária, desde que os segmentos efetivamente concluídos representem, no mínimo, 90% (noventa por cento) da extensão total do Trecho Homogêneo, e que todas as Obras de Melhorias correspondentes aos segmentos entregues estejam concluídas, sem prejuízo da obrigação da Concessionária de concluir o percentual pendente.

### 19.4 Desconto de Usuário Frequente

19.4.1 A Concessionária deverá assegurar, durante todo o Prazo da Concessão, a aplicação do Desconto do Usuário Frequente, **restrita aos usuários que disponham de Sistema de Cobrança Eletrônica (AVI)** e trafeguem em veículos das categorias 1, 3 e 5 (**Automóvel, caminhonete e furgão Automóvel e caminhonete com semirreboque Automóvel e caminhonete com reboque**), consoante indicado na tabela de Multiplicadores de Tarifa, de acordo com a quantidade de passagens realizadas em uma mesma praça de pedágio, no mesmo sentido de fluxo e **dentro de um mesmo mês calendário**, observadas as demais regras previstas no Anexo 12.

### 19.5 Sistema de Livre Passagem ou Fluxo Livre (Free Flow)

19.5.1 A implantação de sistema de arrecadação de Tarifa de Pedágio na modalidade Free Flow poderá partir de determinação da ANTT ou proposta da Concessionária, nos termos da legislação aplicável e do disposto neste Contrato.

(i) **A Concessionária deverá, no prazo de 3 (três) anos** a partir da assinatura do presente Termo Aditivo e às suas próprias expensas, **elaborar estudos** voltados à **avaliação da vantajosidade e à precificação dos investimentos** para

implementação de toda a estrutura de equipamentos e sistemas necessários à viabilização da **cobrança pela modalidade Free Flow**.

(ii) A **ANTT definirá sobre a vantajosidade de implantação do sistema até o final do 5º (quinto) Ano** de Concessão após a assinatura do presente Termo Aditivo, devendo considerar em sua análise o regramento contratual estabelecido, a legislação aplicável e os impactos ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

## 21 Penalidades

- i advertência; ou
- ii multa.

21.3 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso no cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos:

<b>Elemento</b>	<b>Unidade</b>	<b>Valor Inicial (R\$)</b>	<b>Valor Máximo (R\$)</b>	<b>Mora diária (R\$)</b>
Não atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no item Pavimento do PER, inclusive para acostamentos e vias marginais.	por dia, por quilômetro de via impactado	1.166,90	70.014,00	1.166,90
Não cumprimento dos marcos das obras de implantação de (obras até 1 ano de duração): - Pista dupla	por quilômetro de via impactado	280.000,00	1.400.000,00	3.108,00
Não cumprimento dos marcos das obras de construção de: Passagens inferiores ou superiores; Interconexões/Interseções em nível ou desnível; Retornos.	por unidade	340.000,00	1.700.000,00	

## 22 Alocação de Riscos

22.1 A distribuição dos riscos no Contrato de Concessão observará as seguintes regras gerais:

22.1.1 Na ocorrência de qualquer evento de risco previsto no Contrato, a Parte responsável deverá assumir integralmente suas consequências, abrangendo os efeitos extraordinários que possam decorrer, sujeito aos casos de compartilhamento delineados na subcláusula 22.1.2.

22.1.2 Os efeitos extraordinários de eventos que impactem exclusivamente as variações nos preços de insumos e a Receita Tarifária da Concessão, inclusive nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, serão compartilhados entre a Concessionária e o Poder Concedente, conforme disciplinado na subcláusula 22.8.

(i) A caracterização dos efeitos extraordinários será baseada em tratamento estatístico, nos termos da regulamentação da ANTT.

22.1.3 Qualquer compensação efetuada pelo Poder Concedente em decorrência de desequilíbrios causados por efeitos extraordinários na demanda de tráfego deverá ser considerada como tráfego efetivamente percebido, na aplicação do Mecanismo de Compartilhamento do Risco de Demanda.

22.1.4 Com exceção dos eventos especificados na subcláusula 22.1.2, quaisquer outros efeitos extraordinários resultantes dos riscos contemplados neste Contrato devem ser integralmente suportados pela parte a quem foram alocados.

### III – CONCLUSÕES

A proposta de levar a leilão o contrato de concessão da Eco 101 é um bom instrumento de validação do novo contrato proposto.

A avaliação econômica do novo contrato se mostra compatível com os novos patamares de custos dos investimentos, segundo o TCU, e as perspectivas financeiras parecem inteiramente suportáveis por qualquer investidor que venha assumir a concessão.

As tarifas parecem equilibrar adequadamente as obras propostas e se manterem num patamar aparentemente aceitável pelos usuários.

Os instrumentos inseridos no novo modelo de contrato trazem mais conforto com relação às necessidades de adequação ao longo do tempo. Dentre eles se destacam o compartilhamento de riscos de grandes alterações no equilíbrio financeiro e os gatilhos para inclusão de novas obras de aumento de capacidade.

Também as garantias de execução, com prêmios e punições mais claras dão mais segurança de que o contrato venha a ser inteiramente honrado.

Ressalva-se, entretanto, a necessidade de esclarecimento sobre a conveniência, a localização e a temporalidade de algumas obras de melhoria de capacidade propostas, indicadas nas recomendações a seguir.

Além disso, o processo em momento algum abordou questões operacionais, que também poderiam ser objeto de propostas de melhoria.

No seu todo, entretanto, a proposta de renegociação e o processo de submissão a leilão estão aderentes às condições e ao momento em que ela se contextualiza.

#### IV - RECOMENDAÇÕES

As recomendações do Coinfra/Fines são as seguintes:

IV.1 – Reavaliar as interseções dos tipos diamante e trombeta propostas e incluir uma do tipo diamante no km 414,2 Entroncamento com BR 482/ES 490 em Safra. Trata-se de cruzamento com grande intensidade de tráfego, pois o trevo dá acesso de Cachoeiro de Itapemirim às famosas praias de Marataízes.

IV.1 – Antecipar o cronograma de implantação do Contorno de Linhares em dois anos.

IV.1 – Definir desde já os pontos prioritários de implantação de terceiras faixas e antecipar aqueles mais críticos.

IV.1 – Definir previamente os valores de volumes médios diários de tráfego que ensejarão a disparada dos gatilhos para aumento de capacidade para cada segmento homogêneo.

IV.1 – Reavaliar e apresentar publicamente as restrições de tráfego de veículos de grande porte por segmento homogêneo.

#### V – REFERÊNCIAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, 2024. Consulta Pública 1-2024. Disponível em <<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=592>>.

CNT – Confederação Nacional do Transporte, 2024. Painel CNT de Acidentes Rodoviários. Disponível em <https://www.cnt.org.br/painel-acidente>.

IJSN – Instituto Jones dos Santos Neves, 2024. Investimentos Anunciados e Concluídos no Espírito Santo 2023 – 2028. Disponível em <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgltclfindmkaj/https://ijsn.es.gov.br/Media/IJSN/PublicacoesAnexos/cadernos/Investimentos%20Anunciados%20e%20Conclu%C3%ADdos%20no%20Esp%C3%ADrito%20Santo%202023-2028.pdf>.

ECO 101, 2024. Eco101 inicia a duplicação no trecho norte da BR-101. Disponível em ><https://www.eco101.com.br/noticias/obras/eco101-inicia-a-duplicacao-no-trecho-norte-da-br-101-232209>.

Transportation Research Board, 2000. Highway capacity manual. Washington, DC.

TCU – Tribunal de Contas da União, 2024. Acórdão 1996/2024 – Plenário. Disponível em [https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/\\*/KEY%253AACORDAO-COMPLETO-2679920/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/O](https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/KEY%253AACORDAO-COMPLETO-2679920/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/O).