

# Concessão Eco101 BR-101 ES/BA



**eco101**

Março 2018

# INVESTIMENTOS REALIZADOS

- 300 Km de Recuperação estrutural de pavimento concluídos;
- Mais de 200 km de nivelamento entre pista e acostamento concluídos;
- Revitalização da Sinalização Horizontal e Vertical de todo o trecho concedido;
- 15 km de Vias locais; (Fundão, Serra, Viana, P. Canário, Sooretama, Aracruz, J. Neiva)
- Recuperação do sistema de drenagem;
- Instalação de mais de 10 km de barreiras rígidas.
- Instalação de mais de 28 km de defensas metálicas;
- Recuperação de 19 terraplenos e estruturas de contenção.
- Recuperação estrutural de 18 pontes e viadutos;



# INVESTIMENTOS REALIZADOS



- **Implantação 11.000 placas de sinalização;**
- **Implementação de 8 passarelas;** (Conceição da Barra, S. Mateus, Ibiraçu, Serra(2), Cariacica e Viana(2));
- **12 Bases Operacionais;**
- **Estrutura operacional para atendimento ao usuário** (frota e equipamentos);
- **Centro de Controle Operacional;**
- **Reformas de 6 postos e delegacias da PRF's;**
- **Recuperação estrutural e modernização de 3 postos de pesagem (balanças) .**



# RESULTADOS OBTIDOS APÓS O INÍCIO DA CONCESSÃO



Redução de 34%  
no número de  
acidentes 13/17



Redução de  
37% no  
número de  
mortes 13/17

Óbitos

## PROGRAMA DE OBRAS 2018

DESCRIÇÃO	SUBTRECHO	EXTENSÃO	2017		2018				
			4º tri	1º tri	2º tri	3º tri	4º tri		
<b>DUPLICAÇÕES - TRECHO NORTE</b>	<b>C</b>	<b>7,00</b>							
Subtrecho: C - Km 205,4 - Km 207,9 - SEG 3	C	2,50	EM ANDAMENTO						
Subtrecho: C - Km 215,9 - Km 220,4 - SEG 4		4,50	EM ANDAMENTO						
<b>DUPLICAÇÕES - TRECHO SUL</b>	<b>E / F / G</b>	<b>40,50</b>							
Subtrecho: E - Km 305,2 - Km 308,2	E	3,00	A INICIAR						
Subtrecho: F1 - Km 308,2 - Km 320,8	F	12,60	A INICIAR						
Subtrecho: F2 - Km 320,8 - Km 335,2		14,40	A INICIAR						
Subtrecho: G - Km 362,1 - Km 369,5 - SEG 5 (parcial)	G	2,50	CONCLUÍDO (2,5Km)						
Contorno de Iconha		8,00	EM ANDAMENTO						
<b>AMPLIAÇÕES TRECHOS DUPLICADOS / URBANOS</b>	<b>E</b>								
Passarelas*			EM CONTRATAÇÃO						

\* (km262+050, 285+800,286+140,287+307,288+354,295+237,309+500,315+050)

➤ Duplicação Segmento 3 (João Neiva) – Km 205,4 - Km 207,9 = 2,5 Km

**Obra em andamento  
65% de avanço**



➤ Duplicação Segmento 4 (Ibiraçu) – Km 215,9 - Km 220,4 = 4,5 km

**Obra em andamento  
40% de avanço**



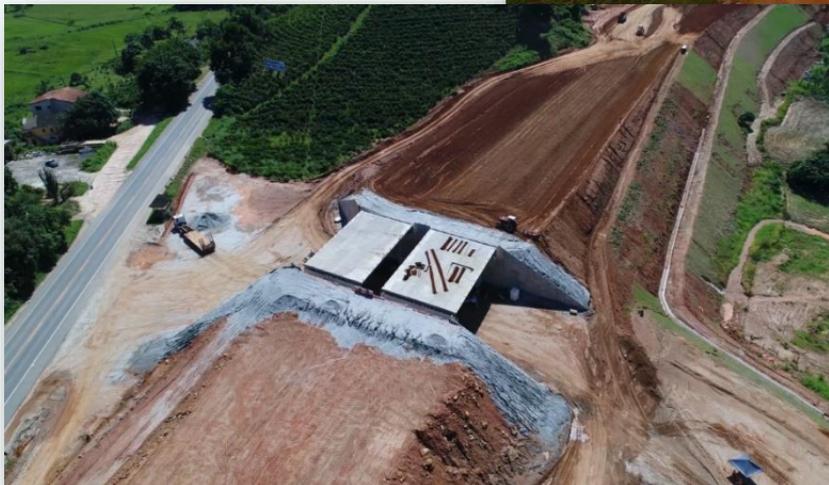
➤ Contorno de Iconha – 8 Km

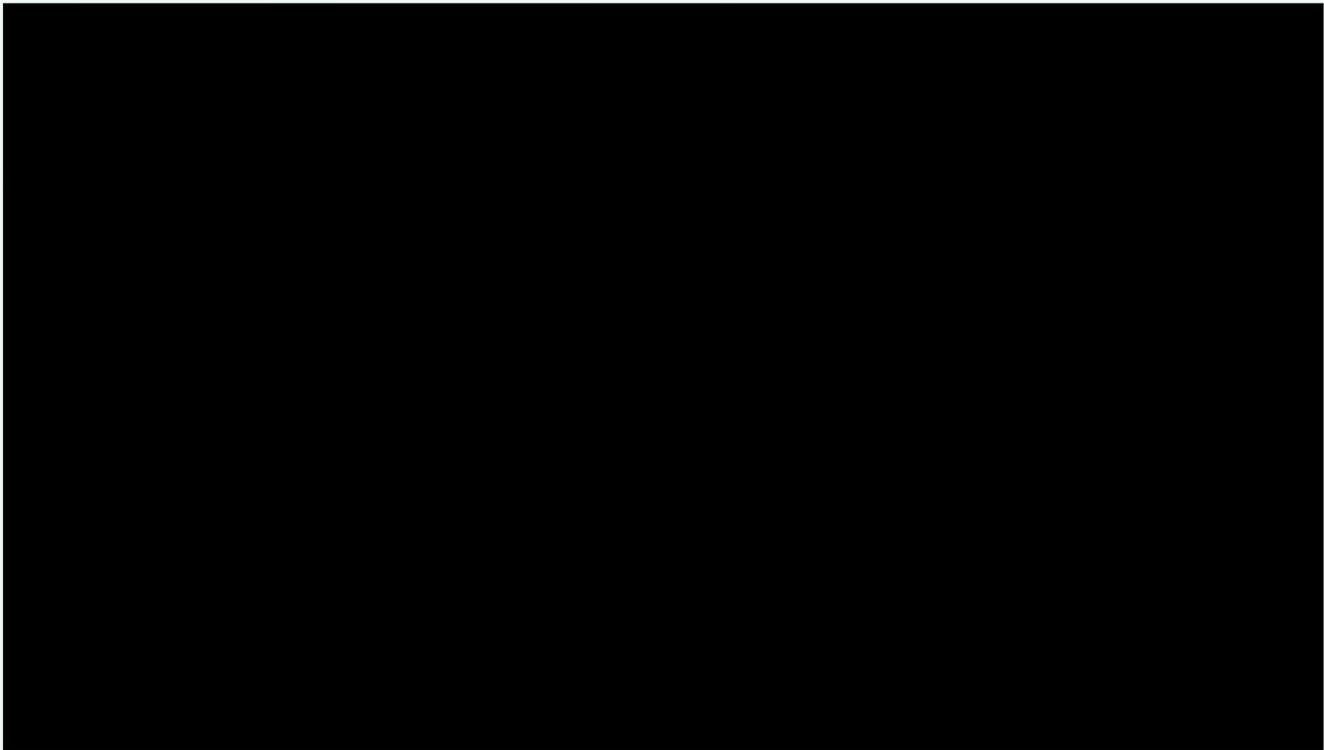
**Obra em andamento  
60% de avanço**



## ➤ Contorno de Iconha – 8 Km

**Obra em andamento  
60% de avanço**





➤ **Viana Km 305 (Trevo de Viana) até Guarapari Km 335 (trevo de Guarapari) – 30 km**



**Início em abril**

*(Pendente assinatura da licença pelo Ibama)*





Em 18 de maio de 2017, a tarifa de pedágio das praças de pedágio da Eco101 foram reajustadas em 15,42% (sem arredondamento).

Em 26 de maio de 2017, a tarifa de pedágio das praças de pedágio da Eco101 foram reduzidas em 3,98% (retirado **-4,55%** e incluído **+0,57%**), conforme definição do TCU, referente a alteração no reequilíbrio do desgaste do pavimento - Lei dos Caminhoneiros.

Publicação veiculada no DOU em **19/01/2018**, aprovou a 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, com **efeitos negativos de 7,22%**, composto por:

- **5,23%** - Postergação reequilíbrio retificações traçado pista existente
- **1,77%** - Antecipação do efeito da postergação de investimentos
- **0,22%** - Postergação implantação Callbox, outras postergações

Isto significa que, para os cálculos do reajuste da tarifa de pedágio de mai/2018, **inicia-se em -7,22%**, devendo ser inseridos os demais itens contratuais, como por exemplo, a inflação (**IPCA**), a implantação dos **radares** transferidos do **DNIT** para a Eco101, **Trecho Urbano de Serra (não construção Mestre Álvaro)**, etc.

A Resolução Contran **258/2007** estabeleceu o **excesso de limite 5% em 30/11/2007**, e que seria tolerado limite máximo de **excesso de peso por eixo de 7,5%, até 31/12/2008**, ratificando o limite de 5% a partir de 01/01/2009. Conforme foi apresentado pelo TCU.

Em 2011, período da elaboração da proposta comercial da BR 101/ES/BA, estava em vigor a Resolução 365/2010, onde prorrogava a tolerância de **excesso de peso por eixo de até 7,5%, até o dia 31/12/2011**. Podemos observar que era específica a data para cessar a validade da resolução, **sem indícios que seria prorrogado** o prazo de validade dela, ou seja, não seria prudente considerar a alteração do limite de excesso de peso de **5% para 7,5%** no cálculo do deságio ofertado, uma vez que não ocorreria até o final da concessão.

Altera o prazo previsto no artigo 17 da Resolução CONTRAN nº 258/2007, que regulamenta os artigos 231, X e 323 do Código de Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das competências que lhe confere o artigo 12 inciso X da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito e;

Considerando a necessidade de que a Câmara Temática de Assuntos Veiculares conclua os estudos relativos aos procedimentos para fiscalização de peso bruto transferidos por eixo de veículos à superfície das vias públicas,

Considerando o que consta do processo administrativo nº 80000.041586/2009-48.

RESOLVE:

Art. 1º Alterar o artigo 17 da Resolução CONTRAN nº 258/2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2011 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo a superfície das vias públicas”.*

Art. 2º Revoga-se a Resolução CONTRAN nº 353/2010.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva  
Presidente

Rui César da Silveira Barbosa  
Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa  
Ministério dos Transportes

Esmeraldo Malheiros Santos  
Ministério da Educação

Elcione Diniz Macedo  
Ministério das Cidades

# LEI DO CAMINHONEIRO

24 DE NOVEMBRO DE 2010

*“Art. 17. Fica permitida até 31 de dezembro de 2011 a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas”.*

[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_365\\_10.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_365_10.pdf)

**Concessionária****R\$ 343.499.078,45**

Considera efeito do desgaste nas Vias Marginais

Considera o efeito do desgaste sobre a implantação das duplicações

Utiliza Custo Médio Gerencial DNIT como base de preço

Considera Efeito de 24,7% no desgaste do pavimento, baseado na Lei da 4ª Potência

**ANTT****R\$ 139.275.010,20**

Não considera efeito do desgaste nas Vias Marginais

Não Considera o efeito do desgaste sobre a implantação das duplicações

Utiliza Custo Médio Gerencial DNIT como base de preço

Considera Efeito de 10,5% no desgaste do pavimento

**EVTEA****R\$ 40.965.430,68**

Não considera efeito do desgaste nas Vias Marginais

Não Considera o efeito do desgaste sobre a implantação das duplicações

Utiliza valor do Plano de Negócios sem desconto ofertado no leilão como base de preço

Considera Efeito de 10,5% no desgaste do pavimento

**Cálculo TCU****R\$ 23.803.642,37**

Não considera efeito do desgaste nas Vias Marginais

Não Considera o efeito do desgaste sobre a implantação das duplicações

Utiliza valor do Plano de Negócios com desconto ofertado no leilão como base de preço

Considera Efeito de 10,5% no desgaste do pavimento

## Diminuição da vida útil do pavimento

Além das perdas ocasionadas pelo impacto sobre a vida útil do pavimento com aumento de custos da respectiva manutenção ocorrerá em função da elevação em 100% o aumento do limite de sobrecarga tolerado dos veículos (de 5% para 10%), o que incorrerá em um desgaste maior e mais acelerado da rodovia.

A Concessionária têm assumido todo o aumento de custo devido à falta de fiscalização das balanças.

**Aumento excessivo do CAP (Principal insumo do pavimento)**, que subiu aproximadamente 88% desde 2013, enquanto os contratos reajustados pelo IPCA, perfizeram variação de aproximadamente 30%.



## Disponibilidade Balanças Eco101 - 2017



### Contorno do Mestre Álvaro;

- **Perda** da indução de crescimento de **tráfego em 5%**;
- **Impossibilidade de realização de investimentos** no trecho que é considerado o **mais perigoso do Brasil** (Km 260 ao Km 270, em Serra) segundo o relatório da PRF.

### Contorno de Vitória;

- Estado precário do pavimento. Transferência do Contorno de Vitória em **fase de transição há três anos**.
- Divulgação da construção de **11 passarelas** pelo **DNIT** não realizadas até o momento.

## Inexecuções do Governo - Não pedagiamento da BR-116 MG

A despeito deste trecho estar situado inteiramente em território mineiro, ele serve como uma **rota alternativa de tráfego ao trecho capixaba da BR-101**, especialmente para os veículos que trafegam em direção à região nordeste do país. É notório que, a partir do momento que se iniciasse a cobrança de pedágio neste trecho da rodovia BR-116, grande parte de seu tráfego acabaria por utilizar a BR-101 como alternativa.

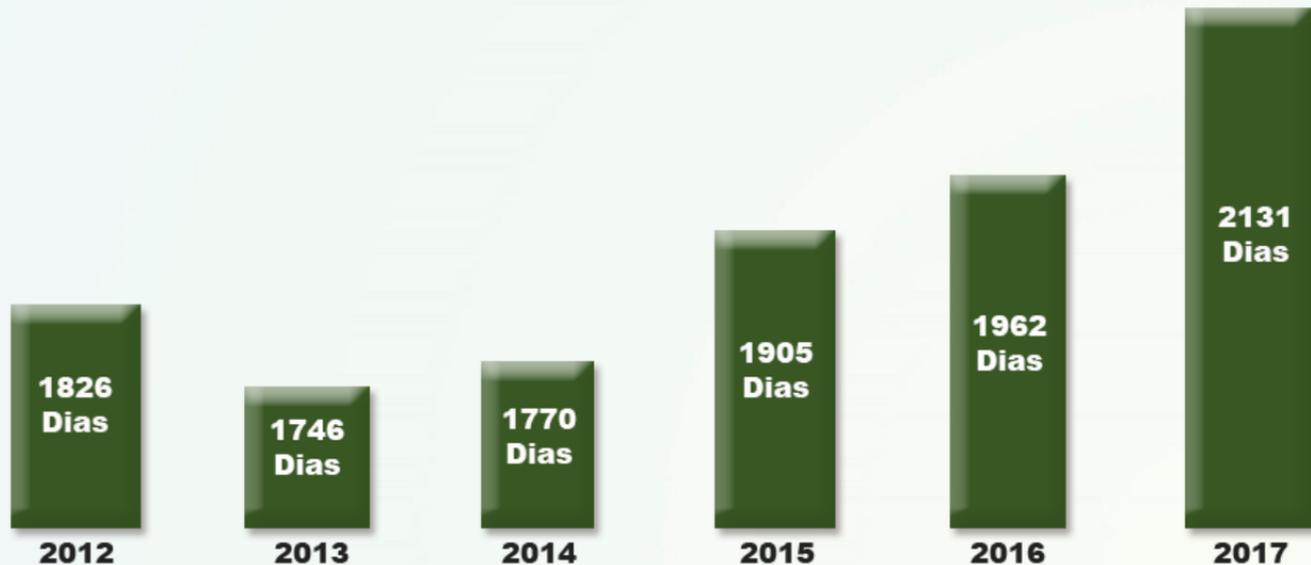
### Licenciamento Ambiental obtido de forma fragmentada.

- **Trecho Sul:** seis anos para obtenção da licença de instalação (L.I). Após esse período a licença possui restrições que não permitem o início das obras (Falta de Autorização de supressão de vegetação[ASV], alteração significativas de projetos já aprovados, não liberação de áreas de jazidas, intervenções em áreas de APP.)
- **Trecho Norte** com processo em andamento há quatro anos, e ainda sem prazo para emissão da L.I..

### Faixa de domínio e não-desapropriações.

- **Desocupações:** **Documentação** recebida do DNIT **precária e insuficiente**. A maioria dos processos de desocupação está judicializada.
- **Desapropriações:** Maioria dos processos de desapropriação também judicializados.

## TEMPO MÉDIO PARA OBTENÇÃO DE LICENÇAS AMBIENTAIS NO IBAMA



FONTE: CNI (Confederação Nacional das Indústrias) com base de dados do IBAMA  
NOTA: Média móvel em cinco anos.

## Fim do FUNDAP

Com o objetivo de gerar estímulos à arrecadação tributária, diversos Estados da federação concediam incentivos fiscais sobre operações de importação.

Estes incentivos acabavam atuando como um vetor de dinamização das importações de produtos por meio de portos que se localizavam relativamente longe dos grandes centros consumidores, como é o caso do **porto de Vitória**.

**No dia 25 de abril de 2012**, o senado aprovou a Resolução nº 13, que **fixou em 4% a alíquota do ICMS** nas operações interestaduais com bens e mercadorias importados.

A medida entrou em vigor no dia **1º de janeiro de 2013** e, embora tenha sido elaborada no sentido de acabar com a chamada "guerra dos portos", acabou atuando no sentido de diminuir as importações que entravam no país por meio de portos mais distantes dos Estados de destino das mercadorias.

## BNDES

- Previsto o financiamento de **80%** dos investimentos, porém na contratação foi aprovado apenas **42%**, podendo chegar a **60%** condicionado a performance econômico-financeira da concessão.
- **Modalidade de financiamento indireto através de reembolso.** Além do montante inferior ao previsto o spread sobre TJLP é de **3,84%**, superior aos **2,80%** pactuado na licitação.

# USOS E FONTES DA CONCESSÃO

A seguir, apresentamos o balanço financeiro da Concessão, até o momento:

*R\$ x mil - Valores em moeda corrente*

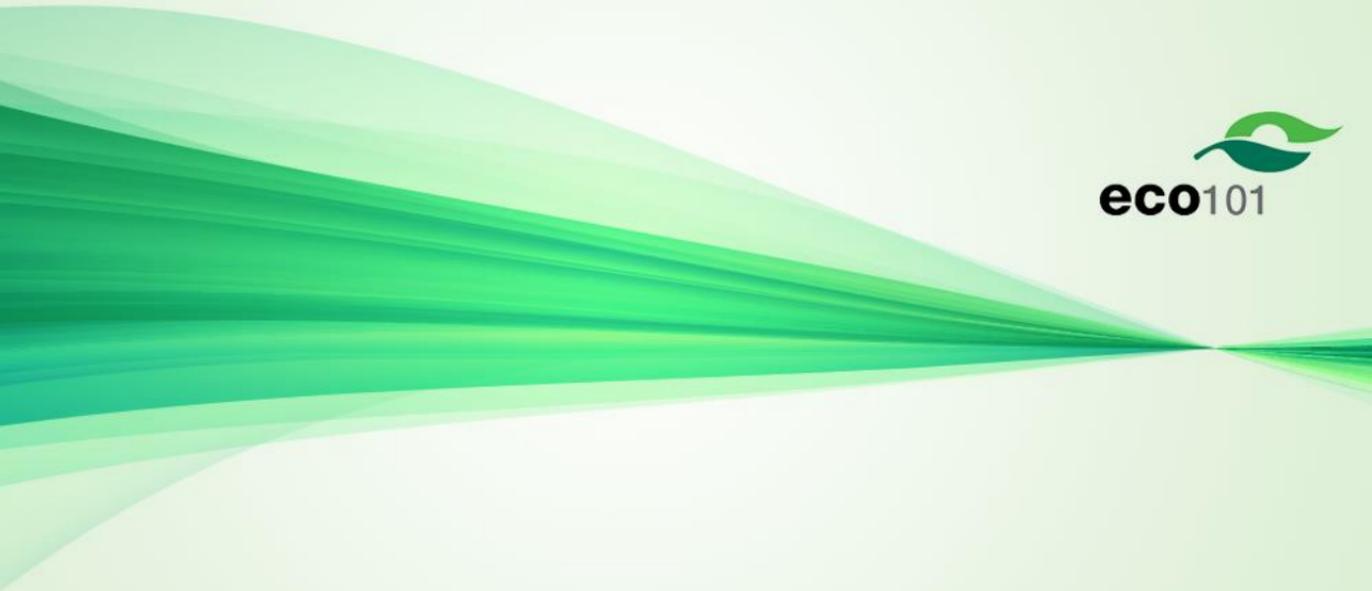
	<b>Entradas</b>	<b>Saídas</b>	
Receita Pedágio	673.000	262.000	Recuperação Inicial da Rodovia
BNDES	285.000	40.000	Construção de instalações operacionais
Debêntures	25.000	165.000	Duplicações e Vias Locais
Aporte Capital Acionista	203.000	55.000	Passarelas e Recuperação Estruturas
		131.000	Equipamentos e Sistemas
		340.000	Serviços aos Usuários
		87.000	Impostos e Tributos
		93.000	Pagamento de Juros Dívida
<b>TOTAL</b>	<b>1.186.000</b>	<b>1.173.000</b>	

## A ECO101 REAFIRMA COMPROMISSO COM O CONTRATO DE CONCESSÃO E COM O ESPÍRITO SANTO

O objetivo da proposta é **REORIENTAR** os **INVESTIMENTOS** à nova realidade da concessão, surgida a partir de fatos alheios à atuação da concessionária, como o atraso nas licenças ambientais, a judicialização excessiva das desapropriações e das ocupações em faixa de domínio, inclusão de obras não previstas, redução drástica do financiamento inicialmente previsto junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (**BNDES**) e, especialmente, a grave, extraordinária e imprevisível crise econômica, que atinge o país há três anos.

A necessidade de rediscussão do contrato **NÃO É EXCLUSIVA DA EC0101**. Todo o setor de concessões no País enfrenta sérias dificuldades. Tanto que o Governo Federal promulgou em novembro/2016 a Medida Provisória 752, convertida na lei nº 13.448/2017 em junho/2017, pela qual algumas concessões puderam, entre outros ajustes, relicitar seus contratos.

A **READEQUAÇÃO MANTÉM** o volume de **INVESTIMENTO** previsto no contrato e o compromisso com a completa modernização da rodovia, e viabiliza a concessão ao eleger **PRIORIDADES** para aplicação de recursos.



**eco101**