

NOTA TÉCNICA Nº 040/2016/GEINV/SUINF

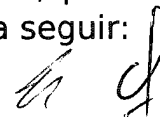
Referência: Processo nº 50515.087442/2016-04

Assunto: Proposta de 6ª Revisão Ordinária e 9ª Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia (PER), BR-116/BA, BR-324/BA, BA-526 e BA -528 – VIABAHIA Concessionária de Rodovias S.A. – Complementar

Brasília, 25 de outubro de 2016

I – INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica tem por objeto apresentar a análise da proposta de recomposição do equilíbrio do Contrato de Concessão em razão do desgaste do pavimento, decorrente da aprovação da Lei nº 13.103/2015, Lei dos Caminhoneiros.
2. Cabe ressaltar que somente em 7/10/2016 a Concessionária protocolou na URBA a Carta VB-GEC-1300/2016, por meio da qual apresentou a proposta relativa ao desgaste do pavimento em função da Lei nº 13.103/2015, que aumenta tolerância máxima do peso bruto total por eixo.
3. Em 11/10/2014, a Concessionária protocolou na URBA a Carta VB-GEC-1320/2016, por meio da qual apresentou complemento a proposta inicial.
4. Ainda, em 18/10/2016, por meio da Carta VB-GEC-1330, a VIABAHIA informou que alguns elementos rodoviários afetados pelo excesso de peso não foram contemplados nas planilhas de cálculo anteriormente apresentadas, em razão disso, reapresentou à área, discriminando os elementos, além disso, apresentou proposta de cronograma.
5. Destaca-se que, embora intempestiva, a proposta será analisada, em caráter excepcional, tendo em vista o Memorando nº 790/2016/SUINF, de 3/8/2016, por meio do qual a SUINF solicitou a inclusão dos custos adicionais de manutenção do pavimento, decorrentes do aumento da tolerância do excesso de peso, em caráter provisório, para todas as concessionárias de rodovias federais, conforme disposto a seguir:



- 1. Trata-se da Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida também como Lei dos Caminhoneiros, que estabeleceu o aumento da margem de tolerância do peso bruto total por eixo dos veículos, de 5 % para 10 %.*
- 2. Considerando que o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio da Instrução Técnica nº TC 014.618/2015-0, de 25/06/2015, reconheceu o aumento da degradação do pavimento e, conseqüentemente, a redução da vida útil do pavimento, em detrimento à Lei dos Caminhoneiros.*
- 3. Considerando que, por meio da Nota Técnica nº 001/CFEP/2015, de 25/02/2015, a Superintendência de Fiscalização (SUFIS) se manifestou a respeito dos impactos negativos na estrutura do pavimento, em virtude da criação da referida Lei Federal.*
- 4. Considerando que a referida Lei trouxe implicações às Concessionárias das Rodovias Federais, tais como a diminuição da vida útil do pavimento e maiores custos com manutenção e conservação do pavimento.*
- 5. Considerando que, da matriz de risco dos Contratos de Concessão, depreende-se que as Concessionárias, no mérito, fazem jus ao direito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, devido à entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros.*
- 6. Solicito que essa GEINV adote, como valor preliminar nas revisões tarifárias das Concessionárias das Rodovias Federais, o Estudo do DNIT em anexo, o qual apresenta a "Análise do impacto financeiro das propostas de peso por eixo da ANFAVEA e do MERCOSUL utilizando Modelo HDM-4".*
- 7. Por fim, para estimar o valor a ser incorporado em Fluxo de Caixa Marginal, além de adotar o percentual de 10,50 % sobre o custo de manutenção do pavimento, deve-se considerar o valor médio de manutenção (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT para um ciclo de manutenção (vida útil) de 8 anos.*

6. Em atendimento ao Memorando nº 790/2016/SUINF, para estimar o valor a ser incorporado ao Cronograma Financeiro, será considerada a metodologia apresentada na Nota Técnica 014/2016/GEINV/SUINF, de 19/5/2016, e Nota Técnica nº 21/2016/GEINV/SUINF, de 11/7/2016, que trataram da revisão das obrigações estabelecidas no PER da Concessionária BR-040 S.A. - Rodovia BR-040/DF/GO/MG.

7. Conforme disposto na referidas Notas, a ANTT considerou o estudo do DNIT, que apresenta a "Análise do impacto financeiro das propostas de peso por eixo da ANFAVEA e do MERCOSUL utilizando Modelo HDM-4".

8. No estudo do DNIT foi previsto um percentual de acréscimo de desgaste do pavimento entre 10,50 % (ANFAVEA) e 16,30 % (MERCOSUL), conforme apresentado no quadro a seguir:

Tabela 2 Resultados do impacto econômico segundo cenários utilizados no HDM-4

	Atual	Anfavea	Mercosul
TOTAL/km no período da análise (30anos)	R\$5.821.197,84	R\$6.432.872,24	R\$6.768.796,01
Custos médios em R\$/km/ano	R\$194.039,93	R\$214.429,07	R\$225.626,53
Incremento percentual de custo por km/ano		10,5%	16,3%

9. Assim, como estimativa, esta ANTT adotou o percentual de 10,50 % sobre o custo de manutenção do pavimento como forma preliminar de inclusão deste valor no fluxo de caixa marginal - FCM

10. Para determinar o custo adicional de manutenção, considerou o Custo Médio Gerencial (CMG/DNIT) para manutenção do pavimento (R\$/m²), adotando-se o ciclo de manutenção (vida útil) de 8 anos, conforme parâmetros de projetos e orientações apontadas no Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos do DNIT (IPR-720/2006).

2 CONCEITUAÇÃO DO MANUAL

(...)

2.2 CONCEITOS E TERMINOLOGIA

(..)

2.2.1 ASPECTOS CONCEITUAIS

(...)

Para atender aos preceitos de otimização de custo total de transporte conforme mencionado anteriormente, o pavimento deve dispor da devida Habilitação, isto é: Estar permanentemente dotado de adequados atributos de natureza estrutural e de natureza funcional - atributos estes que, para serem mantidos dentro dos níveis desejáveis/admissíveis exigem que o pavimento seja submetido a um contínuo e adequado processo de Manutenção.

Tal processo de Manutenção envolve a execução de conjuntos de intervenções diversas, cuja natureza é função da finalidade proposta.

O pavimento que, conforme se expôs, é assumido ante uma perspectiva de longo prazo, por questões de ordem técnico-econômica, é dimensionado para atender a ciclos de vida de média duração (8 a 10 anos) - ciclos de vida que se sucedem e que, a cada renovação são dimensionados com base no valor estrutural (residual) do pavimento remanescente e nos valores dos parâmetros do tráfego esperado para o novo ciclo.

Handwritten initials/signature

Handwritten mark

CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS					
DNIT		MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT SAM - QUADRA 3 LOTE "A" EOP - NÚCLEO DOS TRANSPORTES - CEP 70042-902 - BRASÍLIA DF		Mês Base (SICRO 2)	mar/15
MODAL RODOVIÁRIO					
OBRA / SERVIÇO	INTERVALO		MÉDIA R\$ / Km	OBSERVAÇÕES	
	Lim. Inferior	Lim. Superior		Limite Inferior	Limite Superior
CONSTRUÇÃO					
Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8089 / Paulo Av. a - ramal 4712).					
IMPLANTAÇÃO PAVIMENTAÇÃO (P Simples) Faixa 3,0m e Acost. 2,5m	2 061 569,86	a 3 483 731,46	2 773 000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm-Pista e Acostamento
IMPLANTAÇÃO PAVIMENTAÇÃO (P Simples) Faixa 3,0m e Acost. 1,0m (até Classe I-1)	1 554 626,30	a 2 256 928,93	1 906 000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e Acostamento
CONSTRUÇÃO DE TERCEIRA FAIXA E RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE	1 910 636,91	a 2 334 969,04	2 123 000,00	Solução 3a Faixa c/ revest. CBUQ 10cm, recapeamento na Pista Existente - CBUQ 3cm e no Acostamento - CBUQ 3cm	Solução 3a Faixa c/ revestimento CBUQ 10cm recapeamento da Pista Existente com CBUQ 3cm e no Acostamento CBUQ 4cm
	4 276 238,08	a 9 071 540,21	6 673 000,00	Solução Pista Nova c/ revest. CBUQ 6cm, recapeam. Pista Existente CBUQ 3cm e Acostamentos/ Afastamentos CBUQ 3cm	Solução Pista Nova c/ revest. CBUQ 15cm, recapeamento da Pista Existente CBUQ 10cm e Acostamentos/ Afastamentos CBUQ 10cm
MANUTENÇÃO					
Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8089 / Paulo Av. a - ramal 4712).					
RESTAURAÇÃO	489 685,64	a 1 576 909,80	1 034 000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD-Acostamento	Solução c/ Fresagem 5cm-reposição CBUQ 5cm (100%) - Recapeamento CBUQ 5 cm-Pista e Acostamento
RECONSTRUÇÃO	1 577 858,04	a 2 517 964,56	2 048 000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD-Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm-Pista e CBUQ 10cm-Acostamento
CREMA	1a ETAPA (previão)	109 620,57	a 299 430,85	250 000,00	Valores obtidos na Coordenação Geral de Restauração - CGREST, Roberto Borges - ramal 4310 - A media aqui apresentada é nacional
	2a ETAPA (previão)	602 697,33	a 795 967,49	699 000,00	
CONSERVAÇÃO					
Valores obtidos utilizando-se a mesma metodologia dos Manuais de Custos Médios Gerenciais. Neste caso específico, utilizou-se os custos das intervenções do Catálogo de Soluções p/ Conserva de uso dos EVTEAs acrescido de mais 40% p/ ocorrer as intervenções de pista (realagem de juntas, tapa buracos, quebras de bordo, etc) p/ rodovias pavimentadas e de pontes de madeira p/ rodovias não pavimentadas - CGPLAN/COVIDE (Andrey Almeida - ramal 8089 / Paulo Av. a - ramal 4712).					
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA SIMPLES	20 121,07	a 75 853,90	48 000,00		
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA DUPLA	34 991,98	a 140 261,28	87 600,00		
CONSERVAÇÃO ROD. NÃO PAVIMENTADA	48 920,69	a 101 853,76	74 300,00		
OBSERVAÇÕES					
1) P/ os casos específicos de TRÁFEGO PESADO, considerou-se as soluções					
PAVIMENTO INVERTIDO - IMPLANTAÇÃO / PAVIMENTAÇÃO - Pista Simples	3 262 936,20	a 4 712 195,81	3 988 000,00	Solução c/ revest. CBUQ 12cm-Pista e CBUQ 7cm-Acost./PAV. INVERTIDO	Solução c/ revest. CBUQ 18cm-Pista e Acost. PAV. INVERTIDO, 17cm-BSTC
PAVIMENTO RÍGIDO - IMPLANTAÇÃO / PAVIMENTAÇÃO - Pista Simples	4 104 276,57	a 6 001 393,94	5 053 000,00	Solução c/ revest. em Placa de Concreto de Cimento Portland c/ espessura - 16cm Pista e 10 cm Acost.	Solução c/ revest. em Placa de Concreto de Cimento Portland c/ espessura - 24 cm Pista e 20 cm Acostamento

11. A planilha de CMG/DNIT cita que os valores de referência são baseados nas premissas dos Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais do DNIT.

12. Uma vez que a ANTT ainda não definiu metodologia para cálculo do efeito da alteração da tolerância de peso no pavimento, considerou-se que, para o momento, o CMG/DNIT é a referência oficial de preços atuais mais adequada a ser utilizada para estimativa dos custos adicionais.

13. Cabe esclarecer que a Concessionária apresentou o CMG de R\$ 1.144.000,00 (Mês base: mar/2016), no entanto, para definição do custo de forma preliminar, a ANTT optou por manter o CMG de R\$1.034.000,00 (Mês base: maio/2015), já considerado nos cálculos do acréscimo de manutenção para outras concessionárias de rodovias, uma vez que não está claro se CMG de março de 2016 considera os efeitos da Lei Federal nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros).

14. Cabe mencionar que para cálculo do valor adicional da manutenção, considerou-se a área apresentada pela Concessionária VIABAHIA, 9.710.930 m² na Carta VB-GEC-1320, que será ratificada quando da aprovação do estudo específico.

15. Destaca-se que o impacto da Lei dos Caminhoneiros na concessão incidirá ao longo de todo o prazo do Contrato, uma vez que não se trata de lei temporária.

16. Ressalta-se que a Concessionária deverá apresentar estudo técnico de engenharia específico sobre o presente tema, para análise e aprovação dos valores definitivos dos serviços de manutenção pela ANTT, ocasião em que os valores aqui apresentados deverão ser revistos.

17. Assim, apresenta-se a inclusão dos custos operacionais para mitigar os custos incorridos pela Concessionária e reduzir o impacto tarifário futuro, onde será considerado a vida útil de manutenção de 8 anos e a parcela de 10,5 % apenas do custo médio de manutenção do pavimento estabelecido no CMG/DNIT, conforme memória de cálculo apresentada nos quadros a seguir:



LEI DOS CAMINHONHEIROS - AUMENTO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DO PAVIMENTO - CONCESSIONÁRIA VIABAHIA

MEMÓRIA DE CÁLCULO	PERÍODO DE CONCESSÃO											
	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	ANO 10	ANO 11	ANO 12
Se iniciar a partir do 6º ano de concessão (concessão: 20/10/2008, Lei: 02/09/2015)												
TRECHO DUPLICADO												
Largura Pista Dupla:												
Área do Trecho (Estimado):												
Largura Pista Simples (CMG/DNIT):												
Custo por Área (CMG/DNIT):												
Custo Manutenção por Ano:												
Adicional do Custo de Manutenção por Ano:												
CUSTO TOTAL - PREÇO CORRENTE (MAIO/2015)												
ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO (OUTUBRO/2004)												
CUSTO TOTAL - PREÇO INICIAL (DEZ/2009)												
TOTAL 25 ANOS												

PREMISSAS:

- (1) Foi considerada a área informada pela Concessionária (não foi considerado o detalhamento dos elementos, como ruas laterais, trevos, etc)
- (2) Foi considerado os efeitos da Lei Federal nº 13.102/2015 ("Lei dos Caminhoneiros"), de 2/9/2015, a partir do 6º ano de concessão;
- (3) Foi considerado apenas o valor médio de manutenção do pavimento (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT, data base maio/2015, onde não foi considerado custos com conservação do pavimento.

LEI DOS CAMINHONHEIROS - AUMENTO DO CUSTO DE MANUTENÇÃO DO PAVIMENTO - CONCESSIONÁRIA VIABAHIA

MEMÓRIA DE CÁLCULO	PERÍODO DE CONCESSÃO											
	ANO 14	ANO 15	ANO 16	ANO 17	ANO 18	ANO 19	ANO 20	ANO 21	ANO 22	ANO 23	ANO 24	ANO 25
Se iniciar a partir do 6º ano de concessão (concessão: 20/10/2008, Lei: 02/09/2015)												
TRECHO DUPLICADO												
Largura Pista Dupla:												
Área do Trecho (Estimado):												
Largura Pista Simples (CMG/DNIT):												
Custo por Área (CMG/DNIT):												
Custo Manutenção por Ano:												
Adicional do Custo de Manutenção por Ano:												
CUSTO TOTAL - PREÇO CORRENTE (MAIO/2015)												
ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO (OUTUBRO/2004)												
CUSTO TOTAL - PREÇO INICIAL (DEZ/2009)												
TOTAL 25 ANOS												

PREMISSAS:

- (1) Foi considerada a área informada pela Concessionária
- (2) Foi considerado apenas os efeitos da Lei Federal nº 13.102/2015 ("Lei dos Caminhoneiros"), de 2/9/2015, a partir do 7º ano de concessão;
- (3) Foi considerado apenas o valor médio de manutenção do pavimento (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT, data base maio/2015, onde não foi considerado custos com conservação do pavimento.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003 – Fone: (61) 3410-1741

18. Como se trata de valor preliminar, não será considerado, neste momento, os custos de conservação e a taxa de remuneração de custos administrativos de 6,24 %.

19. Portanto, em atendimento ao Memorando da SUINF, propõe-se, a seguir, um novo cronograma financeiro, para inclusão do valor adicional de manutenção do pavimento em detrimento da “Lei dos Caminhoneiros” (Item 3.1.3 - Manutenção - Lei nº 13.103/2015):

<i>Cronograma físico-financeiro para o item valores em R\$ - data base julho/2007</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	5º Ano	6º Ano	7º ao 24º Ano	25º Ano
Vigente	FM					
SUINF - RE	FM	133.176.694		4.514.464	6.771.696	6.771.696

RE – Revisão extraordinária

FM – Fluxo Marginal

OBRAS INCLUÍDAS NO PER (Fluxo marginal)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
3.1.3	Manutenção - Lei nº 13.103/2015	1	6º ao 25º	133.176.694

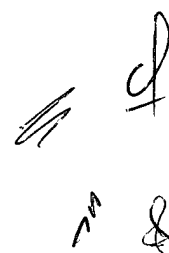
OBRAS EXCLUÍDAS NO PER

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
	Nenhuma			

OBRAS POSTERGADAS (sem considerar Inexecuções)

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R\$)
	Nenhuma			

**Justificativas descritas no corpo do texto*





Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003 – Fone: (61) 3410-1741

IV – CONCLUSÃO

20. Do exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Financeiro, do Contrato de Concessão da VIABAHIA, com a inclusão do item 3.1.3, cujos efeitos financeiros serão contabilizados na Revisão Ordinária da TBP, de acordo com o preconizado pela Resolução nº 675/2004.