

Ofício nº. 027 - Sorriso/MT, 24 de junho de 2021.

**Ao Excelentíssimo Senhor
Leandro Carlos Damiani
Presidente da Câmara Municipal de Sorriso
Nesta**



Referência: Ofício nº 443/2021 – GP/SEC

Assunto: Solicita construção de viaduto na rodovia MT 242, no acesso ao Residencial Mário Raiter

Senhor Presidente,

Acusamos o recebimento do expediente referenciado, solicitando a construção de viaduto na rodovia MT 242, no acesso ao Residencial Mário Raiter, conforme indicação do Vereador Damiani da TV, Requerimento nº 181/2021, o qual esclarecemos o seguinte:

2 – A INTERVIAS Concessionária administra a rodovia MT 242, trecho: Sorriso a Nova Ubitatã e Distrito de Boa Esperança do Norte, mediante cobrança de pedágio nos termos do Contrato de Concessão nº. 02/2010/00/00-ASJU, firmado com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística/SINFRA.

3 – Subordina-se integralmente a execução de serviços que estão previstos no Programa de Exploração da Rodovia/PER.

4 – Os serviços e obras fora do PER, depende necessariamente de ser autorizado pela SINFRA, Poder Concedente, e da elaboração de estudo de reequilíbrio da equação financeira do contrato, que pode ser efetivado por aumento do valor do pedágio ou aumento no prazo de concessão.

5 – A obra solicitada não consta do PER, elaborado em 2009, quando da licitação da concessão.

6 – Aliás, essa demanda surgiu quando da entrega das 1.272 unidades habitacionais do Residencial Mário Raiter, em julho/2017.

7 – A INTERVIAS Concessionária apresentou à SINFRA, em 22/06/2017, um Plano Conceitual visando a solução do problema, pois já se previa ocorrer o confronto gerado pelo tráfego rodoviário, com destaque aos caminhões de cargas pesadas, que utilizavam o segmento do Entº da BR 163 até o acesso do Residencial Mário Raiter,



com o tráfego urbano que seria constituído por veículos leves, com predominância de motocicletas, que acessavam o referido bairro.

8 - Não obtendo nenhuma resposta da SINFRA, a INTERVIAS Concessionária protocolou, para análise, o Estudo do Reequilíbrio Econômico-Financeiro relativo à execução das obras de Adequação da Capacidade e Segurança da Rodovia MT 242, que foi encaminhado pelo Ofício nº 043/2017/INTERVIAS, de 27/11/2017, Protocolo nº 635560/2017.

9 – Por esse estudo a INTERVIAS propunha a execução de todas as obras de melhoramento da capacidade e segurança da rodovia, de responsabilidade do Estado, com seus próprios meios financeiros, sem que o Estado participasse com qualquer valor (participação zero por parte do Estado).

10 – Era destaque nesse estudo, além de outras obras, a duplicação das pistas e o solicitado viaduto no acesso ao Residencial Mário Raiter.

11 – O reequilíbrio, para não onerar os usuários, a INTERVIAS propôs por alongamento do prazo contratual que, devido o alto custo conduziria a mais de 40 anos, mas, segundo interpretação legal, deveria ser respeitado o limite de 35 anos.

12 – Com esse alongamento de prazo, se pretendia a obtenção de empréstimo a longo prazo para execução das obras.

13 – O projeto foi aprovado considerando todas as obras necessárias (estadual e municipal) para a solução dos problemas gerados com o conflito dos tráfegos urbanos e rodoviários e, recebeu, evidentemente, o acompanhamento da Prefeitura Municipal. A parte do Estado estaria contida dentro da faixa de domínio da MT 242 que, partindo do eixo da rodovia, 20,0 m para cada lado, num total de 40,0 m e, a parte da Prefeitura que estaria situada fora dessa faixa.

14 – Porém, no Diário Oficial do Estado do dia 22/04/2020, primeira página, foi publicada a Lei nº 11.109, de 20/04/2020, que dispôs sobre a gestão patrimonial da Administração Pública do Estado de Mato Grosso, sendo que pelo inciso IV do art. 49, foi estabelecido o prazo máximo de 30 (trinta) anos para concessão de obras públicas, ou seja:

“Art. 49 A concessão de obra pública é admitida desde que cumpridos os seguintes requisitos:

...

IV - prazo não superior a 30 (trinta) anos;

(...).”

15 - Dessa forma, além da necessidade de refazer o estudo considerando esse novo limite de prazo, foi solicitado, também, à INTERVIAS, a reapresentação do Projeto Executivo de Engenharia, considerando os preços do novo SICRO e, referindo somente as obras de responsabilidade do Estado.

16 – A redução do prazo inviabilizou a obtenção de empréstimo a longo prazo e, também o prazo para restabelecimento do equilíbrio da nova equação financeira e, nessas condições, no novo projeto apresentado, excluiu-se a execução do viaduto cujo valor era significativo.



17 – Mas o tema não se esgota aí, pois no Edital, no item “69. Dos Acréscimos ou Supressões de Obras e Serviços”, está previsto o seguinte, com destaque ao subitem 69.3:

69. Dos Acréscimos ou Supressões de Obras e Serviços

69.1. *Eventuais acréscimos ou supressões dos serviços devem ser objeto de ajustes específicos a serem formalizados entre a SINFRA e a Concessionária.*

69.2. *Os acréscimos e as supressões de serviços referidos nos itens anteriores e que tenham comprovada repercussão nos custos da concessionária implicarão na revisão do valor da tarifa básica de pedágio, para mais ou para menos, conforme o caso.*

69.3. *Sem prejuízo das disposições desta Seção, a SINFRA, durante o período da concessão, com o objetivo de não pressionar os valores das tarifas ou preservar o equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão, poderá executar, total ou parcialmente, obras de ampliação da capacidade técnica da RODOVIA.*

69.4. *Todavia, as obras mencionadas no item anterior também poderão ser objeto de negociação específica com a concessionária, para que a mesma assuma a construção total ou parcial ou, ainda, se for o caso, a manutenção e conservação das mesmas, hipóteses nas quais poderão ser revistos os valores das tarifas de pedágio, nas condições previstas neste EDITAL e no correspondente contrato de concessão.*

18 – Para fundamentar os estudos apresentados, a INTERVIAS Concessionária contratou uma contagem de tráfego local, durante 7 (sete) dias consecutivos, nos dois sentidos de tráfego, entre os dias 04 de junho de 2.018 e 10 de junho de 2.018, durante vinte e quatro horas, sendo o posto de contagem foi localizado no Posto Dallas, próximo ao quilômetro zero (Entº BR 163 – Entº MT 242).

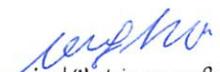
19 - O tráfego identificado no período pesquisado, foi de 7.466 veículos/dia, sendo que no mesmo período a Praça de Pedágio registrou 2.181 veículos/dia, tráfego esse que verdadeiramente utiliza a rodovia, ou seja, é o tráfego rodoviário.

20 - A diferença de 5.285 veículos/dia é, o que pode ser considerado tráfego urbano que, utilizando o trecho inicial, entra em conflito com aquele tráfego rodoviário, sendo que desse total 2.264/dia, são motocicletas.

21 – É fácil observar que o conflito surgiu, basicamente, com o Residencial Mário Raiter, donde esta Concessionária se permite sugerir que essa Câmara Municipal, que se preocupa com a segurança dos moradores locais, reivindique junto a SINFRA recursos para execução do viaduto, com base no que estabelece o subitem 69.3 do Edital.

22 – Com essas informações apresentadas, a INTERVIAS Concessionária se coloca a disposição de Vossas Excelências, para quaisquer informações complementares que entenderem necessárias.

Atenciosamente.



Lourival Rodrigues da Silva
Gerente Geral

Itacir José Picinin
Diretor Presidente

INTERVIAS Concessionária