

RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 132/2013

1. Introdução

As rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integram a 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Fase III, previstas no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997, o qual foi alterado pelos Decretos nº 5.432/2005 e nº 6.892/2009, compondo ainda o Programa de Investimentos em Logística lançado pelo Governo Federal em 15/08/2012.

O projeto consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das rodovias e visa integrar as regiões Norte e Centro-Oeste às regiões Sudeste e Sul do país por meio de rodovias com um nível de serviço e qualidade superior, necessário para o escoamento da produção e transporte de bens e pessoas com segurança, conforto e agilidade. O sistema rodoviário compreendendo os sete lotes de concessão tem extensão de 5.849,2 km, incluindo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais ou locais, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas às concessões.

Os lotes rodoviários a serem concedidos apresentam as seguintes características:

- BR-262/ES/MG, entre o entroncamento com a BR-101, no município de Viana, no estado do Espírito Santo, e o entroncamento com a BR-381, em João Monlevade, no estado de Minas Gerais, totalizando 375,6 km;
- BR-050/GO/MG, entre o entroncamento com a BR-040, em Goiás, até a divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo, totalizando 436,6 km;

- BR-060/153/262/DF/GO/MG, sendo 630,2 km da BR-060 e BR-153, desde o entroncamento com a BR-251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 546,3 km da BR-262, do entroncamento com a BR-153 ao entroncamento com a BR-381, no estado de Minas Gerais, totalizando 1.176,5 km;
- BR-153/TO/GO, sendo 751,9 km da BR-153, entre o entroncamento da BR-060 em Anápolis, no estado de Goiás, e o entroncamento com a TO-080 em Paraíso do Tocantins, e um trecho de 62,1 km da TO-080, fazendo a ligação entre Paraíso do Tocantins e Palmas, totalizando 814,0 km;
- BR-101/BA, entre o entroncamento com a BR-324, no município de Feira de Santana, e o km 938,8, no entroncamento com a BA-698, no município de Mucuri, totalizando 772,3 km;
- BR-163/MT, com início na divisa com o estado do Mato Grosso do Sul, e término no km 855,0 (MT), no entroncamento com a rodovia MT-220, totalizando 850,9 km;
- BR-163/267/262/MS, sendo 847,2 km da BR-163 (início na divisa com o estado do Mato Grosso e término na divisa com o Paraná), 249,3 km da BR-267 (início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo) e 326,8 km da BR-262 (início no entroncamento com a BR-163 e término na divisa com o estado de São Paulo), totalizando 1.423,3 km.

A proposta de concessão das rodovias segue o novo modelo de Concessões de Rodovias Federais, com foco nos parâmetros de desempenho, no desconto de reequilíbrio e no fluxo de caixa marginal com taxa interna de retorno variável ao longo do projeto.

O projeto inova a medida que os melhoramentos de duplicação total das rodovias deverão estar concluídos até o final do 5º ano de concessão, e ainda, a cobrança de pedágio só iniciará após a conclusão de 10% de toda a duplicação prevista para os cinco primeiros anos.

2. Objetivo

Foram realizadas sessões presenciais em janeiro de 2013 nos dias 15 em Belo Horizonte/MG, 16 em Vitória/ES, 17 em Salvador/BA, 18 em Brasília/DF, 21 em Palmas/TO, 22 em Goiânia/GO, 23 em Campo Grande/MS e 24 em Cuiabá/MT, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 132/2013, com período para envio de contribuições das 9 horas do dia 9 de janeiro de 2013 até as 18 horas do dia 25 de janeiro de 2013, sendo prorrogado até o dia 9 de fevereiro de 2013 por meio do Comunicado Relevante nº 01, de 25 de janeiro de 2013, publicado na Edição Extra do Diário Oficial da União, em 25 de janeiro de 2013. A audiência teve por objetivo colher sugestões, contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Fase III.

3. Justificativa

Compete à ANTT regular e fiscalizar a exploração da infraestrutura rodoviária concedida. Desta forma, a Audiência Pública se impõe em respeito à Resolução nº 3.705/2011:

“Art. 2º Para fins desta Resolução são instrumentos de Participação e Controle Social:

(...)

IV – Audiência Pública: instrumento utilizado para consolidar proposta final de ação regulatória, aberto ao público, que possibilita participação oral ou escrita em sessões presenciais, sobre matéria que afete restritivamente direitos de agentes econômicos e usuários.”

4. Desenvolvimento

A partir da análise e da constatação de que o projeto se apresenta potencialmente viável, submeteu-se os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e o Programa de Exploração das Rodovias integrantes da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – Fase III ao Processo de Participação e Controle Social.

No período de 15 a 24 de janeiro de 2013, foram realizadas sessões presenciais da Audiência Pública nº 132/2013 para colher sugestões, contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e Programas de Exploração das Rodovias, fornecendo elementos importantes aos interessados pelas referidas concessões. As mesas diretoras foram sucessivamente compostas pelos servidores:

- Mirian Ramos Quebaud e Cintia Ferreira Barreto, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Márcio Luis Galindo, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Belo Horizonte/MG, em 15 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada

pelos servidores Viviane Esse e Stéphane Louis Georges Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão.

- Cinthia Santiago Sobreira e Cintia Ferreira Barreto, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Diogo Souza Moraes, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Vitória/ES, em 16 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Stéphane Louis Georges Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão.
- Mirian Ramos Quebaud e Cintia Ferreira Barreto, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Diogo Souza Moraes, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Salvador/BA, em 17 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Stéphane Louis Georges Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão.
- Cinthia Santiago Sobreira e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Márcio Luis Galindo, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Brasília/DF, em 18 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Stéphane Louis Georges Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão.
- Mirian Ramos Quebaud e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores Leonardo Mesquita Cavalcanti e Diogo Souza Moraes, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Palmas/TO, em 21 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Stéphane Louis Georges Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão.

- Mirian Ramos Quebaud e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores César Augusto Santiago Dias e Márcio Luis Galindo, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Goiânia/GO, em 22 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Stéphane Louis Georges Quebaud, que realizou a apresentação do projeto de concessão.
- Cinthia Santiago Sobreira e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores César Augusto Santiago Dias e Diogo Souza Moraes, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Campo Grande/MS, em 23 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Érico Reis Guzen, que realizou a apresentação do projeto de concessão.
- Cinthia Santiago Sobreira e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, os servidores César Augusto Santiago Dias e Diogo Souza Moraes, representantes da Ouvidoria e Procuradoria-Geral para a sessão presencial realizada em Cuiabá/MT, em 24 de janeiro de 2013. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada pelos servidores Viviane Esse e Érico Reis Guzen, que realizou a apresentação do projeto de concessão.

Após a Audiência nº 132/2013, foi realizada a análise das sugestões apresentadas pela equipe técnica/jurídica da ANTT, as quais estão respondidas no Anexo I.

Encontra-se, no Anexo II, a Nota Técnica nº 318/2013/STN/SEAE/MF, que estabelece nova TIR de 7,2 % para os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica dos projetos de concessão em tela.

5. Contribuições Recebidas

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 132/2013, compreendido de 9 de janeiro a 9 de fevereiro de 2013, foram recebidas 140 (cento e quarenta) contribuições, sendo 88 (oitenta e oito) contribuições por meio eletrônico, 36 (trinta e seis) presenciais por meio oral e 16 (dezesesseis) presenciais por meio escrito.

As contribuições apresentadas reproduzem as colocações dos contribuintes e são acompanhadas das respostas da área técnica.

6. Relação das instituições e pessoas que apresentaram manifestações

- Adeildo Nunes Caetano
- Ademar de Oliveira
- Aguinaldo Pereira de Sousa
- Aldo Lamárcio Castro Pereira
- Alexandre Verona
- Alonso Mata Trindade
- Álvaro Gustavo Aroso
- Amauri Souza Lima
- André Kresch
- Antonio Jonas Pinheiro Barros
- Ary de Oliveira Silva
- Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística
- Braulino Sena Leite
- Carlos Eduardo Pena
- Carlos Henrique dos Santos Castelo Branco
- CCR S. A.
- Célio César Ramos
- Claudinei Domingues Iophuacues
- Cleber Luis Recaldes
- Dálcio Cristiano Chaves
- Danilo S. Freitas

- Demétrio Cury de Souza
- Deputado Federal Vander Loubet
- Deputado Federal Wellington Fagundes
- Dorival Oliveira
- Douglas Longhi
- Eduardo Bernardo de Souza
- Edmilson Custódio
- Eleus Vieira de Amorim
- Eliane Rasseli Pezzin
- Eliseu da Silva Xavier
- Esterlino Luciano Campos Medrano
- Everton Siqueira
- Fabiano Jandrei Bogo
- Fernando de Almeida de Souza
- Francisco Saulo Velisário
- Grazielle Reis
- Grupo de Trabalho de Infraestrutura do CREA-ES
- Gustavo Fernandes
- Hebert Gottzandt
- Helcio Cassia Cardoso Alves
- Herminio J. Barreto
- Heron Ferreira Dutra
- Higor Reis
- Idalberto Luiz Moro
- Iram Garcia
- Issac Barros
- João Paulo Santos de Lima
- Jorge Hélio Leal
- Jose Ananias Arruda
- José Antonio Fiorot
- José Henrique Marinho de Oliveira
- Joselia Leal

- Josué da Cruz
- Juvêncio Braga de Lima
- Kleber Recalde Piccolo
- Léa Correa Pinto
- Leandro Machado Pereira
- Leonardo Conde
- Leonardo Almeida Santos
- Licia Barbosa
- Liemar José Pretti
- Lucas Magalhães Barbosa de Oliveira
- Luciano Salgado
- Marcel Adriano Cunha Amaral
- Marco Antônio Dalgado
- Marcos Valério Soares
- Marcos Pereira Cardoso
- Marta Maria de Araújo
- Marina Leiko Higa
- Mário Masakatsu Zaha
- Mário Stamm
- Mário Natali
- Marlene Madeira Borges Paulinelli – ME
- Mirella Broj de Oliveira
- Mateus Horta Oliveira
- Nestor de Paiva Pereira
- Odebrecht Transport
- Otoniel Andrade Costa
- Paulo Bubach
- Paulo Dubberstain Main
- Paulo José Santos Lindoso
- Paulo Pereira
- Paulo Sérgio Brandão
- Regina Affonso

- Reinaldo Marques
- Ricardo Menezes Kawabe
- Roberto F. Barbosa
- Robério Ferreira Alves
- Robinson Holsbach
- Sérgio Vieira
- SETCEMS - Sindicato Empresas de Transporte MS
- Setpes / Jerson Antonio Picoli
- Silvio Padilha
- Silvio Roberto Magalhães Orrico
- Sirlei A. da Guia Gomes
- Sociedade Sinha Laurinha
- Tarcio Baggio de Alencar
- TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda.
- Ulisses Lopes
- Vanessa Borges
- Vinicius Ferreira Pacheco
- Vitor Cesar Rodrigues
- Wagner Ferreira de Freitas
- Wagner Ribeiro Medrano
- Wander Mota Rodrigues
- Washington Fiuza Paulineri
- Wellington Márcio Kubliskas
- Wesley Silas Barbosa da Cruz
- Will C
- Wilson Castilho

7. Considerações Finais

As contribuições recebidas pela Comissão da Audiência Pública nº 132/2013 foram analisadas tecnicamente, e aquelas que foram aceitas serão incorporadas aos referidos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica assim como aos Programas de Exploração das Rodovias e oportunamente disponibilizadas.

8. Conclusão

Concluída a apreciação das manifestações recebidas por intermédio do processo de Audiência Pública nº 132/2013, cuja síntese encontra-se registrada no Anexo I, e considerando a necessidade de tornar público os resultados, propõe-se o encaminhamento do presente Relatório, bem como da Ata da Audiência para análise e aprovação da Diretoria e posterior divulgação.

Em 06 de junho de 2013.

MIRIAN RAMOS QUEBAUD

Presidente da Audiência Pública

CINTIA FERREIRA BARRETO

Secretária da Audiência Pública

Anexo I

**Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 132/2013 e
Considerações da Equipe Técnica**

Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT

(9 de janeiro a 9 de fevereiro de 2013)

1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1271683

Contribuição:

No anexo do programa de exploração de rodovia - Lote 2, na página 34. Não está previsto a execução de retornos nesta via. Como os veículos farão os retornos? Gostaria que contemplassem este item. Será possível nos trechos urbanos contemplar faixas para ciclistas, ou pelo menos prever nos projetos de duplicação a existência destas faixas?

Resposta da área técnica:

O PER exige interseções como diamantes, trevos e trombetas para fazer o retorno, pois estas melhorias situam-se em intervalos não maiores que 20 km. Não estão previstas cicloviárias junto com as rodovias. Ademais, após a Audiência Pública será implementado um retorno no Km 132,5 da BR 262/MG.

2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1281237

Contribuição:

Instalações de balanças móveis e fixas bem como manutenção e aferição pela concessionária. Os postos e del. PRF deverão ser recuperados, ampliados ou construídos novos postos/del. PRF pela concessionária. Área para retenção de veículos nos postos da PRF muradas e monitoradas. muro/gradil nos postos para segurança patrimônio público. Locais ao longo do trecho para fiscalização da PRF. BR050 iluminação pública km 168 ao 173 e 182 ao 186. passarela pedestre KM 182. passagem inferior de veículos KM179.

ANEXO:

1 De ordem do Sr. Superintendente e em atenção ao Aviso de **Audiência Pública 132/2013**, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos levantamentos preliminares para estruturação da 3ª Etapa – Fase III do Programa de Exploração da Rodovia - PER constituída pelo lote 4: BR – 050/GO/MG trecho Cristalina/GO – Delta/MG.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como, às reformas/ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instalados às margens da rodovia BR 050.

3 Com o intuito de tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, sugere-se que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão. Tal medida contribuirá com a preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os custos de manutenção deste patrimônio da União.

4 Também, sugerimos a inserção na redação dos seguintes itens do PER BR-050/GO/MG, trecho Cristalina/GO - Delta/MG, integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais - Fase 3, os quais sejam:

4.1 - No item - Procedimentos executivos :

4.1.2 - Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ou implantados novos postos, observando as Características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidade da Polícia Rodoviária Federal (Anexo I).

4.1.3 - Todas as unidades deverão ser adequadas visando o atendimento às normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004) e sustentabilidade (Instrução Normativa nº 01/2010 do MPOG). O padrão de qualidade das edificações também deve ser garantido nas bases da PRF a serem construídas e ainda, os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

– Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.

– Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público.

OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.

Localização dos postos da Polícia Rodoviária Federal

POSTO PRF	LOCALIZAÇÃO	SITUAÇÃO
Uberaba	Entre Km 172 ao Km 174	A CONSTRUIR (400 m2)
Araguari	Km 42	REFORMAR/AMPLIAR

4.1.4 - Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ) (anexo II), cabendo à CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida (anexo III).

4.1.5 - Visando tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações de trânsito, e em especial as relativas à excesso de peso, deverão ser instaladas coberturas de pistas, (anexo IV), balanças móveis e/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais) nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão, bem como a criação de pontos de parada/estacionamento a cada 10km ou em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, velocidade e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

5 - Na oportunidade renovamos protestos de elevada estima e consideração.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1281245

Contribuição:

Instalações de balanças moveis e fixas bem como manutenção e aferição pela concessionária. Os postos e del. PRF deverão ser recuperados, ampliados ou construídos novos postos/del. PRF pela concessionária. Área para retenção de veículos nos postos da PRF muradas e monitoradas. muro/gradil nos postos para segurança patrimônio público. Locais ao longo do trecho para fiscalização da PRF.

ANEXO:

1 De ordem do Sr. Superintendente e em atenção ao Aviso de **Audiência Pública 132/2013**, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos levantamentos preliminares para estruturação da 3ª Etapa – Fase III do Programa de Exploração da Rodovia - PER constituída pelo lote 5: BR – 060/153/262/DF/GO/MG trecho Fronteira/MG – Brasília/DF - Betim/MG.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como, às reformas/ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instalados às margens das rodovias BRs 153 e 262.

3 Com o intuito de tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, sugere-se que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão. Tal medida contribuirá com a preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os custos de manutenção deste patrimônio da União.

1 Também, sugerimos a inserção na redação dos seguintes itens do PER BR– 060/153/262/DF/GO/MG trecho Fronteira/MG – Brasília/DF - Betim/MG., integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais - Fase 3, os quais sejam:

4.1 - No item - Procedimentos executivos :

4.1.2 - Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ou implantados novos postos, observando as Características Morfológicas e Tecnológicas para

Ambientes de Unidade da Polícia Rodoviária Federal (Anexo I).

4.1.3 - Todas as unidades deverão ser adequadas visando o atendimento às normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004) e sustentabilidade (Instrução Normativa nº 01/2010 do MPOG). O padrão de qualidade das edificações também deve ser garantido nas bases da PRF a serem construídas e ainda, os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público.

OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.

Localização dos postos da Polícia Rodoviária Federal

POSTO PRF	LOCALIZAÇÃO	SITUAÇÃO
Bom Despacho	KM 474,1	REFORMAR/AMPLIAR
Campos Altos	KM 575,2	REFORMAR/AMPLIAR
Araxá	KM 678,8	A CONTRUIR (400 M ²)

4.1.4 - Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ) (anexo II), cabendo a CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida (anexo III).

4.1.5 - Visando tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações de trânsito, e em especial as relativas à excesso de peso, deverão ser instaladas coberturas de pistas, (anexo IV), balanças móveis e/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais) nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão, bem como a criação de pontos de parada/estacionamento a cada 10km ou em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, velocidade e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

5 - Na oportunidade renovamos protestos de elevada estima e consideração.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1281258

Contribuição:

Instalações de balanças moveis e fixas bem como manutenção e aferição pela concessionária. Os postos e Del PRF deverão ser recuperados, ampliados ou construídos novos postos/Del PRF pela concessionária. Area para retenção de veículos nos postos da PRF muradas e monitoradas. muro/gradil nos postos para segurança patrimonio publico. Locais ao longo do trecho para fiscalização da PRF. Alargar as pontes estreitas BR 262 km 153 e outras. melhorar traçado das curvas km 159. erosão na pista km 195,194.

ANEXO:

1 De ordem do Sr. Superintendente e em atenção ao Aviso de **Audiência Pública 132/2013**, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos levantamentos preliminares para estruturação da 3ª Etapa – Fase III do Programa de Exploração da Rodovia - PER constituída pelo lote 2: BR – 262/ES/MG trecho Viana/ES – João Monlevade/MG.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como, às reformas/ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instalados às margens da rodovia BR 262.

3 Com o intuito de tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, sugere-se que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos postos e

delegacias localizadas no trecho em questão. Tal medida contribuirá com a preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os custos de manutenção deste patrimônio da União.

4 Também, sugerimos a inserção na redação dos seguintes itens do PER BR – 262/ES/MG trecho Viana/ES – João Monlevade/MG., integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais - Fase 3, os quais sejam:

4.1 - No item - Procedimentos executivos :

4.1.2 - Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ou implantados novos postos, observando as Características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidade da Polícia Rodoviária Federal (Anexo I).

4.1.3 - Todas as unidades deverão ser adequadas visando o atendimento às normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004) e sustentabilidade (Instrução Normativa nº 01/2010 do MPOG). O padrão de qualidade das edificações também deve ser garantido nas bases da PRF a serem construídas e ainda, os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público.

OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.

Localização dos postos da Polícia Rodoviária Federal

POSTO PRF	LOCALIZAÇÃO	SITUAÇÃO
Rio Casca	Km 121	REFORMAR/AMPLIAR
João Monlevade	Km 353	REFORMAR/AMPLIAR

4.1.4 - Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ) (anexo II), cabendo a CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida (anexo III).

4.1.5 - Visando tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e

medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações de trânsito, e em especial as relativas à excesso de peso, deverão ser instaladas coberturas de pistas, (anexo IV), balanças móveis e/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais) nos postos e delegacias localizadas no trecho em questão, bem como a criação de pontos de parada/estacionamento a cada 10km ou em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, velocidade e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

5 - Na oportunidade renovamos protestos de elevada estima e consideração.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

5. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1281279

Contribuição:

BR 153 Construção viaduto ou meio equivalente nos entroncamentos com as rodovias BRs365,br497,br262,br364 (acesso campina verde) MG de acesso a comendador Gomes, BR 364 Acesso frutal, MG255 MG de acesso a aparecida de minas e trincheira no perímetro urbano de fronteira.

Resposta da área técnica:

O PER exige a implantação de Diamantes no entroncamento com BR 497, implantação de trombeta no entroncamento com BR 262, BR 364 (Comendador Gomes) e BR 364 (Frutal) e implantação de trevo no entroncamento com BR 255. Além disso, no entroncamento com a BR 365 há previsão de implantação de interseção pelo Dnit.

6. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286274

Contribuição:

Assistindo ao MGTV segunda edição do dia 15 janeiro 2013 , soube da intenção da ANTT em implantar um pedágio na BR-262 em Pará de Minas - MG. Sou completamente à favor de pedágios e conseqüentemente nas melhorias de nossas rodovias. Minha sugestão , neste caso, é que este pedágio a ser implantado, seja colocado em Juatuba ou após Pará de Minas, pois temo que por ter três opções de entrada, estas se transformem em desvios de pedágios, se tornando estradas perigosas e deterioradas. Grato, Helcio.

Resposta da área técnica:

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. Acrescenta-se que a posição da praça de pedágio em questão está localizada à 5 Km do entroncamento da BR-352 que, além de ter sido considerado no modelo, seria a rota de fuga mais próxima. Assim, além da distância constituir-se como dificultadora de rota de fuga, o modelo previu que tal localização da praça seria aonde as fugas seriam evitadas.

7. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286349

Contribuição:

Quando vai ser feita obra nessa rodovia, pois a prefeitura alega que não pode fazer nada, pois é federal e algumas pessoas falam que esta estrada consta como asfaltada no governo federal. aqui tem muita movimentação de caminhões e até carretas e quando chove fica inviável para nós que moramos no local. outra coisa pago IPTU e na rua não tem nem saneamento básico é tudo fossa, não tem nem esgoto. Peço por favor me responderem. Agradeço.

Resposta da área técnica:

Gostaríamos de informar que a Audiência Pública nº 132/2012 trata exclusivamente de tornar público e colher sugestões e contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias

BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.

8. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286782

Contribuição:

BR262- Nos aclives, 3ª faixa, principalmente na Serra de Luz. Todos os trevos devem ser rotatório (fim de trevos abertos) Nos perímetros urbanos de Pará de Minas, Nova Serrana, Bom Despacho e Luz, construção de passarelas. Trincheiras nos trevos com a 452 e 146 em Araxá. Trincheiras nos trevos de Nova Serrana e Bom Despacho. Radares no km 611, 606 e nas curvas da Serra de Luz (556, 554 - curva do "Pirulito")

Resposta da área técnica:

O estudo prevê duplicação de toda a extensão do lote, inclusive no trecho em questão. Todos os trevos serão em desnível e haverá implantação de passarelas nos trechos urbanos, quando verificado a necessidade, além de ser possível realizar a travessia através de diamantes e trombetas. Quanto aos radares, serão implantados nos pontos identificados como de alto índice de acidentes.

9. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286926

Contribuição:

Condições da BR 262 - Rio Casca

SERVIÇOS URGENTES:

- ⑩ ILUMINAÇÃO nos TREVOS
- ⑩ SINALIZAÇÃO ao longo da BR:
- ⑩ Sinalização de PERIGO, especialmente na SERRA do MACUCO
- ⑩ Sinalização de DISTANCIAS entre LOCALIDADES

KM	SENTIDO	SERVIÇO
162	Decrescente	Mureta Proteção
160 ao 160,5	Crescente	Guarda Corpo
160	Crescente	Redutor e/ou Radar em Curva
157	Ambos	Guarda Corpo
155,5	Decrescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
154 ao 162,5	Crescente	Ausência de Acostamento
153,8	Ambos	Água Escorre pela Pista, Escoamento Adequado
149,7	Ambos	Reparos em Depressão na Ponte
149,3	Ambos	Reparos em Depressão na Pista
147	Decrescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
146	Crescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
145,6	Crescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
144,6	Crescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
143 ao 144	Crescente	Ausência de Acostamento
140,5	Crescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
140 ao 143	Crescente	3ª Faixa
147,8	Ambos	Trevo de Goiabal, Melhorias
131	Decrescente	Guarda Corpo , 3ª Faixa
127,4 ao 129	Crescente	Radar, 3ª Faixa
121	Ambos	Trevo Ponte Nova, Radar e Refazer
120	Ambos	Iluminação no Posto PRF, Reforçar; Redutor de Veloc
119	Decrescente	Passarela
118	Decrescente	Reparos em Desmoronamento no Acostamento
116	Decrescente	Mudar Ponto de Onibus que esta na curva
115 ao 107	Decrescente	3ª Faixa
107 ao 107,3	Crescente	Guarda Corpo e Delineadores de Perigo
106 ao 105	Crescente	Guarda Corpo e Delineadores de Perigo
105 ao 104	Decrescente	3ª Faixa
105 ao 100	Crescente	3ª Faixa
103,7	Decrescente	Reparos em desmoronamento no acostamento

103,5	Decrescente	Curva com DEFEITO, joga para a direita
101,2	Crescente	Reparos em desmoronamento no acostamento
100	Decrescente	Radar, Curva Perigosa
99 ao 98	Decrescente	3ª Faixa
98,5	Decrescente	Acesso, Saida de Veic em Pesado
98 ao 97	Crescente	3ª Faixa
95,6	Ambos	2º Trevo Abre Campo, Refazer
93	Decrescente	Reduzir Lombada Frente Posto Minas Mar
90 ao 87	Decrescente	3ª Faixa
86,5	Crescente	Acostamento e Acesso de Entrada Posto Miranda
85 ao 82	Crescente	3ª Faixa
85 ao 82	Ambos	Acostamento Defeituoso/Insuficiente
80	Ambos	Acostamento Defeituoso/Insuficiente
80,5 ao 77	Decrescente	3ª Faixa
77,5	Ambos	Trevo Cidade Padre Fialho, Fazer
73/74	Ambos	Ponte da Divisa, Reparos
73 ao 77	Crescente	3ª Faixa

Resposta da área técnica:

O item 3.1.2 e 3.1.8 do Programa de Exploração Rodoviária, denominados, respectivamente, de "Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança" e "Sistemas Elétricos e de Iluminação" já fixam parâmetros de desempenho e obrigações que devem ser cumpridas pela Concessionária no que concerne a sinalização (incluindo a sinalização de segurança) e ao Sistema Elétrico e de Sinalização de todo o Sistema Rodoviário.

10. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286371

Contribuição:

A BR-040 realmente precisa de melhorias, mas pedágios antes do trevo de Ouro Preto seria um absurdo, pois a região metropolitana de BH é mais caracterizada nesta área pelos condomínios da região pelo vetor Sul da cidade. Nos próximos

dois anos teremos um crescimento estrondoso. A idéia seria vias de acesso opcional para Alfhavile e Retiro do Chalé.

Resposta da área técnica:

Gostaríamos de informar que a Audiência Pública nº 132/2012 trata exclusivamente de tornar público e colher sugestões e contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões de Rodovias Federais – Fase III.

11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286382

Contribuição:

Preocupação com a praça de pedágio após o trevo de Ouro Preto, na Br 040; Há vários condomínios nos municípios de Nova Lima e Itabirito. Os proprietários fizeram investimentos e alguns moram com suas famílias nesses locais. Alguns terão um custo de mais de 20 reais por dia para virem à BH e retornar para suas casa. SOLUÇÃO: Associado à comprovação de residência e vínculo com escritura, crie-se um passe livre. Não que seja sem custo; mas que seja de um custo diferenciado. Isso pode ser feito.

Resposta da área técnica:

Gostaríamos de informar que a Audiência Pública nº 132/2012 trata exclusivamente de tornar público e colher sugestões e contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões de Rodovias Federais – Fase III.

12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286813

Contribuição:

BR 262 as pontes entre Araxá e Uberaba estão com restrição para 45 ton. Sugiro também que se solucione o problema.

Resposta da área técnica:

O item 3.1.3 do Programa de Exploração da Rodovia já fixa os parâmetros de desempenho e obrigações que devem ser cumpridas pela Concessionária no que concerne a recuperação e manutenção das Obras de Arte Especiais de todo o Sistema Rodoviário.

13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286398

Contribuição:

Sobre pedágio - O critério de julgamento não deveria ser o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio. O país precisa de mais km entregues à iniciativa privada. O preço deveria ser arbitrado (por exemplo, R\$ 5,00 a cada 30 km, valor que nenhum motorista reclamaria, se a pista estivesse boa). A proposta das empresas incluiria uma quantidade de kms de rodovias federais a mais, nas redondezas, que seriam mantidas por ela. Quem propusesse mais kms de faixa venceria.

Resposta da área técnica:

O critério de julgamento de menor valor da Tarifa Básica de Pedágio tem como objetivo a apropriação de maior eficiência na gestão da rodovia pelo menor custo ao usuário.

14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286940

Contribuição:

Senhora Diretora,

Ao cumprimentá-la cordialmente, agradecemos o convite para o evento supracitado,

no entanto, missão governamental à China impossibilita a participação do Excelentíssimo Senhor Governador Jacques Wagner. Desta forma, o Governo do Estado da Bahia será representado pelo Senhor Mateus Cunha Dias, Coordenador de Logística da Superintendência de Transportes da Secretaria de Infraestrutura.

Resposta da área técnica:

Não há contribuição formulada.

15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286420

Contribuição:

É uma obra de suma importância a continuação da duplicação da BR-262 entre Nova Serrana-MG até Uberaba-MG. É uma rodovia com fluxo intenso de caminhões e alto índice de acidentes com mortes.

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração Rodoviária prevê a obrigação da Concessionária realizar a duplicação total da rodovia no período de 5 anos, fixando metas anuais de duplicação.

16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286431

Contribuição:

Não concordo com a privatização desta rodovia, mormente após as obras realizadas no trecho localizado no triângulo mineiro. As obras de duplicação e reforma da rodovia, salvo engano, foram feitas com dinheiro público e com o término delas, quando os usuários poderiam desfrutar da melhoria, entrega-se a exploração da atividade à iniciativa privada? Não concordo! Isso é socializar o custo e privatizar o lucro, absurdo que não pode ser admitido!

Resposta da área técnica:

A duplicação parcial do trecho através de obra pública irá permitir que os usuários paguem uma tarifa menor de que a que seria cobrada caso toda a duplicação

ficasse a cargo da concessionária e usufruam ao longo de todo o período da concessão de serviços de apoio, tais como guinchos, ambulâncias e monitoração da rodovia por câmeras. Além disso, outros investimentos de porte serão realizados pela concessionária do trecho, como a duplicação entre Cristalina e a Divisa GO/MG, a manutenção da rodovia até o final da concessão (inclusive do trecho já duplicado), passarelas, vias marginais, interseções e faixas adicionais se o tráfego exigir.

17. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286439

Contribuição:

Transformar os três trevos de acesso a cidade de Manhuaçu/MG em rotatórias, eliminando a passagem de veículos pelo meio da rodovia. "O modelo foi adotado com sucesso em João Monlevade/MG, Venda Nova do Imigrante/ES e em Guarapari/ES. Acreditamos que é possível fazer o mesmo em Manhuaçu e defendemos uma solução mais rápida do DNIT, pois é um trecho com bastante movimento, muito perigoso, com muitos acidentes, inclusive com vítimas fatais.

Resposta da área técnica:

Está sendo previsto um contorno em Manhuaçu, com um diamante em cada extremidade. Nesse caso a travessia urbana deixa de fazer parte do trecho sob concessão.

18. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286615

Contribuição:

O Município de Manhuaçu cresceu ao redor da rodovia BR 262, tendo parte da cidade acima e a outra parte abaixo. Sendo constante o tráfego de passageiros entre uma parte e outra da cidade. Sendo comum vários estudantes precisarem cruzar a rodovia para irem e voltarem da escola, sendo necessário, muitas vezes, que motoristas, espontaneamente, parem seus veículos para a travessia dessas crianças, gerando possibilidade alta de engavetamentos de veículos e atropelamento de pedestres.

Resposta da área técnica:

Está sendo previsto um contorno em Manhuaçu, com um diamante em cada extremidade. Nesse caso a travessia urbana deixa de fazer parte do trecho sob concessão.

19. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286622**Contribuição:**

Local com alto índice de acidentes, tendo em vista que o grande tráfego de veículos dificulta a passagem de veículos que desejam cruzar a rodovia, há de se observar que esse trevo dá acesso ao centro da cidade de Manhuaçu e é rota de acesso para uma rodovia estadual de grande acesso "Manhuaçu X Simonésia"

Resposta da área técnica:

Está sendo previsto um contorno em Manhuaçu, com um diamante em cada extremidade. Nesse caso a travessia urbana deixa de fazer parte do trecho sob concessão.

20. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286628**Contribuição:**

Passarelas na cidade. desvio do transito pesado fora da cidade.

Resposta da área técnica:

Estão sendo previstas passarelas nos trechos de travessia urbana. Em trechos urbanos onde não verificou-se espaço para duplicação, foram propostos contornos rodoviários, desviado-se, portanto, o tráfego da rodovia do trecho urbano. Nos demais trechos, procurou-se isolar a rodovia, dificultando a utilização da mesma pelo tráfego local, disponibilizando-se pistas marginais para os mesmos.

21. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286960

Contribuição:

Prezados,

Gostaria de dar minha opinião sobre a localização da praça de pedágio que está prevista entre os quilômetros 60 a 62 da Rodovia BR-262.

Lembro que grande parte da comunidade que alí reside (entre os quilômetros 60 a 62) fazem suas compras ou abastecem seus veículos no quilômetro 58, onde fica localizado um grande posto de gasolina e comércio local (bar, restaurante, mercearias, supermercados, farmácias, etc).

Caso a praça de pedágio seja entre os quilômetros 58 a 62, muita gente ficará prejudicada tendo que pagar pedágio toda vez que tiver que ir fazer compras o que é muito normal no dia-a-dia.

Gostaria de SUGERIR QUE A PRAÇA DE PEDÁGIO FIQUE ANTES DO KM 58 OU APÓS O KM 65 PARA BENEFICIAR OS MORADORES DESTA REGIÃO QUE SÃO MUITOS. Esta é minha contribuição

Resposta da área técnica:

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A princípio foi adotado critério de se evitar a localização da praça de pedágio próximo a áreas urbanas.

22. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286872

Contribuição:

Como consigo a apresentação da audiência pública nº 132/2013 sobre o estudo de viabilidade técnica e Econômica para as Concessões das rodovias?

Resposta da área técnica:

As apresentações realizadas nas sessões da Audiência Pública nº 132/2013 encontram-se no endereço eletrônico :

<http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1819/Apresentacoes.htm>

!.

23. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286891

Contribuição:

Não basta somente instalar postos de pedágio nas rodovias. A malha rodoviária do Brasil é muito precária, datando o início de suas construções nos anos 70. Investimentos massivos devem ser feitos para que a população que circunda as principais rodovias do Brasil possam ser beneficiadas também.

Resposta da área técnica:

O projeto prevê a duplicação de todos os trechos não duplicados das rodovias até o final do quinto ano da concessão e a cobrança de pedágio só será iniciada após a realização de 10% das obras de duplicação. Outros investimentos de porte serão realizados pelas concessionárias, como a manutenção da rodovia até o final da concessão, passarelas, vias marginais, interseções e faixas adicionais se o tráfego exigir.

24. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286900

Contribuição:

Muito viável para nossa região, principalmente em questão de segurança e do desenvolvimento econômico.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição.

25. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286908

Contribuição:

A Preocupação com o Pedágio, não está no pagamento para as Cidades do Espírito Santo, mas nosso fórum é na Cidade de Abre Campo, no qual já não possui condução, sendo assim, pagar para ir e voltar, vai acabar prejudicando a população.

Resposta da área técnica:

A cobrança de pedágio é a contrapartida para o programa de investimento nas rodovias concedidas, o qual proporcionará aos usuários e à população local o aumento da capacidade da via através de sua duplicação, menores custos operacionais para sua utilização e melhor segurança com a diminuição do risco de acidentes. Adicionalmente, a localização das praças de pedágio levou em consideração o critério de se evitar áreas urbanas e poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente.

26. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290207

Contribuição:

As audiências eram ter sido feitas em cidades junto a rodovias com maior número de usuários e mais usos. Gostaria de registrar que minha preocupação não é com o pedágio, mas sim com a postura da ANTT. A BR 324 SSA Feira está pedagiada há mais de 2 anos. A empresa fez um meia sola na pista mas continua mt/ irregular,

com remendos, e sujeita a tombamentos mesmo em reta. Foi preciso o MP interferir para uma pq/ melhoria. O cronograma de obras tem que estar em placas na pça de pedágio.

Resposta da área técnica:

Os cronogramas de obras das concessões são definidos nos respectivos Programa de Exploração da Rodovia (PER), documentos esses que são divulgados publicamente no processo de Audiência Pública.

27. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290220

Contribuição:

Acho razoável a duplicação, considerando o estado da estrada e a falta de manutenção.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição.

28. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290231

Contribuição:

Acho que a privatização é benéfica, entretanto as praças de pedágios deverao ser estudadas com mais criterios, ex: em MG o trecho é proximadamente 225 km e serao instados 4 praças e em GO 200 km e 02 praças, Algo está errado pois as distancias de coberturas das praças de mg somadas sao de 298 km e temos apenas 225 km.. ou seja, as contas nao fecham parecem que o esta sendo considerado é a localidade e retabilidade do Pedagio e nao o beneficio para o usuario da estrada.

Resposta da área técnica:

O critério para cálculo do número de praças de pedágio não é função apenas da distância de cobertura, levando também em consideração o volume de tráfego, as rotas de fulgas e as manchas urbanas.

29. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1292998

Contribuição:

Este trecho da BR-101 tem um grande fluxo de veículos por conta de duas grandes fábricas de papel e celulose, turismo de Porto Seguro a Mucuri, criação de um grande shopping em Teixeira de Freitas e dois campus da Universidade Federal, um em Porto Seguro e outro em Teixeira de Freitas. Esta obra vai ser benéfica para quem transita e para quem vai administrar esta concessão.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição.

30. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1293022

Contribuição:

Como sera cobrado estes pedages...em quantosa kilometros vai ter um para o outro.

Resposta da área técnica:

Os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão duas modalidades, ambas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo: Sem parada de veículos (cobrança Automática) e Com parada de veículos (cobrança Manual). (PER - pg. 59) Quanto a localização das praças, são apresentadas no Apêndice G do Programa de Exploração da Rodovia, sendo que no trecho da BR 101 serão implantadas um total de 9 praças de pedágio. As praças do trecho em questão são: P01 - km 181 (São Gonçalo de Campos), P02 - km 256 (Conceição do Almeida), P03 - km 352 (Wenceslau Guimarães), P04 - km 439 (Ubaitaba), P05 - km 532 (Buerarema), P06 - km 631 (Mascote), P07 - km 732 (Itabela), P08 - km 797 (Itamanju), P09 - km 891 (Caravelas).

31. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294086

Contribuição:

Representante da Contrutora

Resposta da área técnica:

Não há contribuição formulada.

32. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294093

Contribuição:

Sócio Diretor empresa Niber

Resposta da área técnica:

Não há contribuição formulada.

33. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1294205

Contribuição:

Vigilância patrimonial 24 horas nos Postos/Del PRF no trecho em concessão por conta da concessionária, uma vez que esta previsto verba de vigilância patrimonial e as instalações da PRF é um patrimônio público da união e estamos com o efetivo da PRF está reduzido, obrigando o fechamento da unidade deixando o patrimônio publico da união sujeito a furtos e depredações.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

34. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296249

Contribuição:

Sugestões para melhoria na sensação de segurança do usuário da rodovia, e para que as instalações da Polícia Rodoviária Federal acompanhe as evoluções da rodovia por ser também um patrimonio publico da união, com isso vai ganhar a comunidade local,usuárioo da rodovia e a sociedade Brasileira.

ANEXO:

Assunto: Contribuições para Audiência Pública 132/2013

Em atenção ao Aviso de Audiência Pública 132/2013, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos levantamentos preliminares para estruturação da 3ª Etapa – Fase III do Programa de Exploração da Rodovia.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como, às reformas e ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instalados às margens da rodovia, pois os mesmos também são Patrimônio Público da União.

3 Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, e/ou ampliados e/ou implantados novos postos, observando as Características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidade da Polícia Rodoviária Federal, deixando claro que os Projetos, todos os licenciamentos e autorizações dos órgãos competentes, a fiscalização das obras, a execução e toda infra estrutura necessária para completa operacionalização da unidade ficará a cargo da concessionária.

4 Os projetos executivos, serão a cargo da concessionária tanto reforma e/ou ampliação e/ou construção das unidades da PRF os quais deverão atender os requisitos de: Sustentabilidade(Instrução Normativa 01/2010 do MPOG), acessibilidade(ABNT NBR 9050/2004), e contemplar futuras instalações para atender as demandas das novas tecnologias, os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

-Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.

-Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público.

- Vigilância patrimonial 24 horas nos Postos/Del PRF no trecho em concessão por conta da concessionária, uma vez que o efetivo da PRF está reduzido, obriga o fechamento da unidade deixando o patrimônio publico da união sujeito a furtos e depredações.

-Deverão ser instaladas coberturas junto às edificações visando a fiscalização em períodos chuvosos (cobertura de pistas).

-Balanças móveis/ou fixas em locais estratégicos definidos pela ANTT/PRF e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais). Tal medida contribuirá, para

diminuição de acidentes e a preservação do pavimento da rodovia, reduzindo os acidentes e custos de manutenção com a rodovia.

OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade das instalações do patrimônio público da união.

5 Criação de pontos de parada/estacionamento em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, excesso de velocidade, teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma contribuirá ainda mais com a Polícia Rodoviária Federal na sua nobre missão de salvar vidas e no cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

6 Na oportunidade queremos deixar registrado que são sugestões que irão contribuir diretamente na modernização da PRF, juntamente com a expansão e modernização das rodovias, trazendo benefícios não só para Polícia Rodoviária Federal mas para toda sociedade brasileira principalmente o usuário da rodovia e a comunidade local.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

35. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296259

Contribuição:

SOLICITAÇÃO DO FORMULÁRIO PARA ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES.

Resposta da área técnica:

O formulário foi mantido durante o período de abertura da Audiência Pública e nas sessões presenciais.

36. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296295

Contribuição:

Prezados Senhores, solicitamos que o prazo seja prorrogado para ao menos dia 25 de fevereiro de 2013, de forma que tenhamos um tempo adequado para aprofundar nossas análises e contribuir de forma mais proveitosa para o processo em questão.

ANEXO:

Tendo em vista a quantidade e complexidade dos estudos disponibilizados para análise e contribuições, consideramos o prazo de 25 de janeiro de 2013 insuficiente para o preparo e envio de contribuições no que tange a Audiência Pública nº 132/2013 que tem o objetivo de tornar público e colher sugestões e contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.

Assim, solicitamos que o prazo seja prorrogado para ao menos dia 25 de fevereiro de 2013, de forma que tenhamos um tempo adequado para aprofundar nossas análises e contribuir de forma mais proveitosa para o processo em questão.

Resposta da área técnica:

Foi estabelecido um prazo adicional para as Audiências Pública 131/2013 e 132/2013 alterando-o do dia 25 de janeiro de 2013 às 18 horas para 09 de fevereiro de 2013 às 18 horas de acordo com o comunicado numero 1 de 25 de janeiro de 2013 (disponível em http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1577/Audiencia_Publica_N_131_2013.html).

37. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296303

Contribuição:

Sobre a audiência pública promovida pela ANTT em 16/01/13, relativa à concessão

da BR 262, no Hotel Senac, em Vitória.

Uma questão me causou muita preocupação: estão prevendo a localização de uma praça de pedágio na altura do Km 60. Há grande risco da praça ficar localizada entre o Sítio Tubarão (de minha propriedade) e o Posto do Café, o que pode nos causar um transtorno enorme.

Perguntei se teria algum tratamento diferenciado de cobrança de pedágios para os moradores da região e a resposta foi NÃO! ou seja, cada vez que passar no pedágio, tem que pagar (o valor máximo estimado é de R\$ 6,90). Assim, cada vez que formos do sítio até o Posto do Café, teríamos que desembolsar dois pedágios, um na ida e outro na volta.

Solicitei que estudassem uma fórmula para não penalizar os moradores da região em pequenos deslocamentos.

Acho que se o pedágio ficasse depois do Km 62 os transtornos seriam menores.

Minha sugestão é de que seja feito um cadastramento dos moradores do entorno, isso já é feito na praça de Vila Velha – Rodovia do Sol, na altura da Praia de Ponta da Fruta, para não haver tal cobrança.

Resposta da área técnica:

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A legislação determina a necessidade de se realizar um tratamento isonômico entre os usuários da rodovia, por isso, salvo as isenções gerais concedidas, não se pode criar isenções por critérios individuais. Adicionalmente, os valores de cobrança de pedágio do estudo de viabilidade econômica-financeira serão revisados após a Audiência Pública e constituir-se-ão como um valor teto para o leilão da concessão, não significando necessariamente os valores que serão efetivamente cobrados.

38. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1297013

Contribuição:

No geral não deveria cobrar o pedágio, pois ja pagamos o IPVA, que é o imposto

p/ manutenção das rodovias, privatizar e cobrar assim não dá, ou cobra IPVA ou pedágio, ou seja duplicidade da cobrança do mesmo serviço, desculpe, mas alguém está levando vantagem, porque quanto mais veículos novos vendidos mais IPVAs recolhidos. Esta é a minha indignação, insatisfação da privatização. Bom dia até.

Resposta da área técnica:

A cobrança de pedágio é a contrapartida para o programa de investimento nas rodovias federais, visando sua melhoria para a população a partir da duplicação das rodovias, levando ao aumento da capacidade, melhora da qualidade e diminuição do risco de acidentes. Adicionalmente, o IPVA é um imposto estadual, não podendo ser revertido para obras de caráter federal.

39. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1297021

Contribuição:

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG].

A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, não atende as expectativas dos capixabas.

Historicamente, em nosso estado, o DNIT leva anos para concluir obras de fundamental importância para a nossa infraestrutura, entre as quais, as descritas abaixo:

- Trecho Polícia Rodoviária Federal [BR - 262] x Jardim Amélia - extensão de 12 km - 22 anos de obra - INACABADO
- 2ª Ponte no município de Colatina [BR-259] - extensão de 1 km - depois de 20 anos, a obra foi concluída
- BR 259 - trecho ES x MG - iniciada há mais de 10 anos e ainda INACABADA no trecho de MG
- Contorno Rodoviário de Vitória - extensão de 12 km - mais de 12 anos e ainda INACABADA

Dessa forma, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão.

40. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296472

Contribuição:

Sugerimos que seja realizada também uma via de apoio, a exemplo da Rodovia dos Romeiros, Goiânia - Trindade. Justificativa: Para a circulação mais segura entre propriedade, pequenas distância, e, ciclistas. - Banheiro Público: Sugerimos também banheiro público em intervalos regulares. Justificativa: Para facilitar o deslocamento de usuários q. necessitam deste serviço. - Telefone Público: Sugerimos telefone público em intervalos regulares. Justificativa: Para agilizar comunicação especialmente em caso de acidentes.

Resposta da área técnica:

O estudo prevê a implantação de marginais em trechos urbanos onde se observou a necessidade e tais estão exigidas no PER. A implantação de banheiros públicos não está prevista no escopo do projeto. Quanto à implantação de telefones públicos, não estão previstos. Para a identificação de acidentes, a concessionária deverá monitorar a rodovia através de instalação de cameras de vigilância localizadas a intervalos de 2 km (apêndice F do PER).

41. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296505**Contribuição:**

Ao analisarmos alguns pontos, identificamos que os usuários das Gos que interceptam as BRs (Entroncamentos) poderão estar sendo prejudicados, visto que estarão utilizando trechos muito pequenos das BRs e pagarão o mesmo preço dos que irão utilizar os trechos completos das BRs. O que foi considerado nesses casos? Qual é a expectativa de movimentação desses fluxos? Qual o percentual de fuga das BRs que foi considerado nos estudos?

Resposta da área técnica:

Não haverá tratamento específico para usuários de pequenos trechos das rodovias, isso porque a legislação determina a necessidade de se realizar um tratamento isonômico entre os usuários. Salvo as isenções gerais concedidas, não se pode criar isenções por critérios individuais.

Quanto à expectativa de fluxo de veículos e percentuais de fuga, os valores se encontram detalhados na seção 2.8.1 do Volume 2 Tomo I do Estudo de Tráfego.

42. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1297029**Contribuição:**

Quanto à segurança das pessoas minha sugestão é incluir no projeto obstáculos que impeçam os veículos e pessoas de atravessarem as rodovias nos trechos de entrada e saída de vilarejos e distritos municipais à margem das rodovias. Em Cons.

Lafaiete por exemplo temos: Gagé, Três Barras e Bairros como o Santa Rosa e Alvorada onde muitas mortes já ocorreram por falta desses obstáculos na faixa central. Nesses locais os motoristas insistem em fazer conversões irregulares de alto risco. Obrigada.

Resposta da área técnica:

O PER exige a implantação de passarelas nos trechos de aglomerados urbanos e, junto das mesmas, deverá ser implantado a tela junto ao canteiro central para impedir a travessia conforme o item 3.2.5.3. Além disso, toda a rodovia será monitorada através de câmeras para aumentar a segurança dos usuários. Adicionalmente, foi criado um indicador de qualidade que incentiva a diminuição do número de acidentes. Acrescenta-se que haverá uma alteração no PER após a Audiência Pública de se exigir um canteiro central de 9m e barreiras de New Jersey, a fim de reduzir os acidentes decorrentes de possíveis colisões.

43. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298387

Contribuição:

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG].

A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, não atende as expectativas dos capixabas.

Historicamente, em nosso estado, o DNIT leva anos para concluir obras de fundamental importância para a nossa infraestrutura, entre as quais, as descritas abaixo:

- Trecho Polícia Rodoviária Federal [BR - 262] x Jardim Améria - extensão de 12 km - 22 anos de obra - INACABADO
- 2ª Ponte no município de Colatina [BR-259] - extensão de 1 km - depois de 20 anos, a obra foi concluída
- BR 259 - trecho ES x MG - iniciada a mais de 10 anos e ainda INACABADA no trecho de MG
- Contorno Rodoviário de Vitória - extensão de 12 km - mais de 12 anos e ainda INACABADA

Dessa forma, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm

sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão.

44. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298409

Contribuição:

- Restaurante Barril – localização entre a cidade de Luz e o Distrito do Campinho – KM 511 :
- Necessidade de ponto de retorno para atendimento a clientes;
- Estudo de viabilidade do traçado da pista do lado oposto do estabelecimento (novo traçado sentido LUZ – BH), uma vez da existência de pista de estacionamento no local;

JUSTIFICATIVA:

- CAFÉ E RESTAURANTE BARRIL: Funcionamento desde 01 de novembro de 1.999;
- Atendimento em média a 500 pessoas/dia;
- Referência em parada para café, almoço e lanches;
- Ponto estratégico para parada. Equidistância da capital Belo Horizonte para Patos de Minas, Patrocínio, Araxá (média 200 Km);
- Atendimento a clientes do Triângulo Mineiro;
- Geração de empregos a 25 (vinte e cinco) funcionários;
- A atividade econômica (restaurantes, postos de gasolina, etc.) é de grande

importância na geração de empregos diretos e indiretos para o município, como também para a BR262.

Resposta da área técnica:

O estudo prevê a implantação de diamantes no km 521,7 (Entroncamento MG-176), no km 503 (Entroncamento MG-235) por onde será possível realizar retornos e tais estão exigidos no PER. Adicionalmente, será alterado o PER após a Audiência Pública a fim de inserir a previsão de um diamante no Km 519,7. Demandas específicas de retornos ou interseções não previstas inicialmente e que se façam necessárias ao longo da concessão poderão ser consideradas pela ANTT mediante revisão do contrato. Quanto ao traçado da pista futura, o projeto será definido pela concessionária, devendo ser implementado dentro da faixa de domínio.

45. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298424

Contribuição:

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG]. A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, não atende as expectativas dos capixabas.

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG].

A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, não atende as expectativas dos capixabas.

Historicamente, em nosso estado, o DNIT leva anos para concluir obras de fundamental importância para a nossa infraestrutura, entre as quais, as descritas abaixo:

- Trecho Polícia Rodoviária Federal [BR - 262] x Jardim Améria - extensão de 12 km
- 22 anos de obra - INACABADO

- 2ª Ponte no município de Colatina [BR-259] - extensão de 1 km - depois de 20 anos, a obra foi concluída
- BR 259 - trecho ES x MG - iniciada a mais de 10 anos e ainda INACABADA no trecho de MG
- Contorno Rodoviário de Vitória - extensão de 12 km - mais de 12 anos e ainda INACABADA

Dessa forma, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão.

46. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298449

Contribuição:

No km 521 necessita de um retorno em frente o Posto Caxuxa, trabalham mais de 200 pessoas no local, perigo de acidentes.

Resposta da área técnica:

O estudo prevê a implantação de diamantes no km 521,7 (Entroncamento MG-176) e no km 503 (Entroncamento MG-235), por onde será possível realizar retornos e tais estão exigidos no PER. Adicionalmente, será alterado o PER após a Audiência Pública a fim de inserir a previsão de um diamante no Km 519,7 e uma trombeta no Km 541,1. Demandas específicas de retornos ou interseções não previstas inicialmente e que se façam necessárias ao longo da concessão poderão ser consideradas pela ANTT mediante revisão do contrato.

47. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298467**Contribuição:**

Senhor Diretor-Geral,

1. Em atenção ao Aviso da Audiência Pública Nº 132/2013, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições deste 2º Distrito Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos Estudos da Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão da rodovia , BR-153/TO/GO e TO 080, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.
2. Considerando as atribuições da polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos postos já instaladas às margens da rodovia BR 153.
3. Com o intuito de tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, sugere-se que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos postos localizados no trecho em questão. Tal medidas contribuirá com a

preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os custos de manutenção deste patrimônio da União.

4. Sugere-se ainda, na seção de procedimento executivos, a inclusão de cláusula referente aos postos da Polícia Rodoviária Federal, os quais deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ ou construídos os novos postos, observando as características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidades da Polícia Rodoviária Federal.

Todas as unidades deverão ser adequadas visando o atendimento às normas de acessibilidades (ABNT NBR 9050/2004) e sustentabilidade (Instrução Normativa nº 01/2010 do MPOG). O padrão de qualidade das edificações também deve ser garantido nas bases da PRF a serem construídas.

Todos os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público.
- OBS: Nos casos que, por motivos de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.

A relação dos postos identificados na rodovia é indicada na tabela abaixo.

POSTO PRF LOCALIZAÇÃO SITUAÇÃO

Paraíso do Tocantins KM-496-TO Reformar/Ampliar

Gurupi KM-663-TO Reformar/Ampliar

Porto Nacional TO 080 (a definir) A Construir

5. Os anteprojetos dos novos Postos da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), cabendo a CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida conforme normas de construção de postos do DPRF.

6. Visando tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações de trânsito, e em especial as relativas à excesso de peso. Deverão ser instaladas coberturas de pistas, balança móvel e/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluindo as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais) nos postos localizados no trecho em questão, bem como a criação de pontos de parada/estacionamento a cada 10km ou em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, velocidade e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

7. Na oportunidade renovamos protestos de elevada estima e consideração.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

48. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298481

Contribuição:

Sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG].

A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, nos preocupa.

Sabemos do compromisso e da importância do DNIT com o desenvolvimento de nossa infraestrutura rodoviária, mas, infelizmente, a entidade pode sofrer interferências externas acarretando em atrasos na conclusão da duplicação.

Entendemos que a melhor alternativa seja uma parceria público-privada, onde o vencedor da concessão seja o único responsável pela duplicação da BR-262.

Dessa forma teríamos a certeza de que a rodovia estará duplicada em sua totalidade no final do prazo de 5 anos, conforme previsto, não correndo assim o risco de se iniciar a cobrança dos pedágios sem as devidas e tão fundamentais melhorias no trecho da rodovia que corta o nosso estado.

Portanto, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às

ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Com relação à Lei 12.619/2012, haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

49. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298899

Contribuição:

Incluir no PER das Rodovias os Postos/Del e Bases operacionais PRF sugeridas anexo.

ANEXO:

Contagem/MG, 15 de JANEIRO de 2012.

Assunto: Sugestão para inclusão no PER DAS BRs 262,050,153

SENHOR PRESIDENTE DA MESA

1 Em atenção Audiência Pública Nº 132/2013, temos as seguintes sugestões e contribuições da 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal para manifestada na concernentes aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão das rodovias.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugiro que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização

de recursos destinados às construções de novos Postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos Postos e Delegacias já instalados às margens das rodovias em concessão.

- Todos os Postos existentes e os Postos a construir, deverão ser contemplados com;
- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público. “Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público.”
- Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), cabendo à CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida.

3 Para tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, bem como a fiscalização em veículos, deverão ser instaladas coberturas de pistas na área de fiscalização dos Postos e Delegacia da PRF, localizados no trecho em questão, criação de pontos para abordagem/fiscalização policial em trechos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, operação de radar e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes, aumento com isso a sensação de segurança ao longo da rodovia e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

4 Sugerimos que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos Postos e Delegacias da PRF, bem como toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização, (incluindo as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais), sendo o local para instalação definido pela Polícia Rodoviária Federal no trecho em questão, tal medida contribuirá para preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo com isso o número de acidentes e os custos diretos com a manutenção deste patrimônio da União, promovendo o almejado lucro social e evitando tragédias recorrentes em nosso dia a dia.

5 Considerando o futuro convênio ANTT X DPRF, proveniente da concessão da BR040/DF/GO/MG, no que tange a utilização do repasse da verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, foi sugerido mudanças de extrema importância para tornar mais amplo e abrangente a utilização dos recursos repassados para esta Superintendência, no qual seja contemplado os prazos determinados para a baixa ou desvinculação do bem ao convênio, conforme as sugestões abaixo:

- Equipamentos de informática, lanternas e sinalizadores – 02 (dois) anos.
- Viaturas, telefonia e câmeras fotográfica – 02 (dois) anos.
- Radares, etilômetros, medidores de transmitância luminosa, rádios transceptores, torres de comunicação e ferramentas – 05 (cinco) anos.
- Mobiliário de um modo geral – 04 (quatro) anos.

8 Com o intuito de tornar mais amplo, efetivo e transparente o Convênio, especifica-se os itens da seguinte forma:

- Equipamentos de informática – Computadores, tablets, monitores, impressoras, data show, telão, No-Break, equipamentos periféricos e televisores.
- Aparelhos e instrumentos – Radares, etilômetros, EDA's, medidores de transmitância luminosa, câmeras fotográficas, câmeras espiã (óculos, bonés, caneta), filmadoras para filmagem sem luz, binoculo infravermelho e GPS veicular.
- Equipamentos de telefonia e comunicação – Telefones, plano de telefonia, modem, plano de dados, rádios transceptores, torres de comunicação e antenas.
- Mobiliário – Móveis em geral, eletrodomésticos, talheres, ferramentas, equipamentos de manutenção e conservação veicular e equipamentos de limpeza.
- Bens de consumo gerais – Cones de sinalização, barreiras de sinalização, sinalizadores em geral, lanternas, equipamentos de resgate e salvamento, trenas, suprimentos de informática e telecomunicações, suprimentos e equipamentos de escritório, bem como cama de faquir.
- Proteção individual – Capa tática de colete, capacete, jaquetas, luvas, capa de chuva, botas, óculos de proteção, protetores auriculares, cassetetes, bastões

retráteis, joelheiras, algemas e cotoveleiras.

9 Considerando que a sede da Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, o Núcleo de Operações Especiais (NOE), o Núcleo de Inteligência (NUIINT) e o Corpo de Motos Regional (CMR), atuam de forma direta e indireta no policiamento ostensivo, na segurança do trânsito, nos atendimentos a acidentes e no desenvolvimento dos trabalhos no trecho em concessão, é imprescindível que a verba de aparelhamento também possa ser utilizada nestes locais, uma vez que eles prestam serviços à rodovia. Desta forma, ocorrerá uma melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e no aumento da sensação de segurança do usuário e da comunidade local.

Na oportunidade colocamos à disposição para o que fizer necessário.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

50. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298909

Contribuição:

Incluir no PER das Rodovias os Postos/Del e Bases operacionais PRF sugeridas anexo.

ANEXO: Contagem/MG, 15 de JANEIRO de 2012.

Assunto: Sugestão para inclusão no PER DAS BRs 262,050,153

'SENHOR PRESIDENTE DA MESA

1 Em atenção Audiência Pública Nº 132/2013, temos as seguintes sugestões e contribuições da 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal para manifestada na concernentes aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão das rodovias.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio

da União, sugiro que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos Postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos Postos e Delegacias já instalados às margens das rodovias em concessão.

- Todos os Postos existentes e os Postos a construir, deverão ser contemplados com;
- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público. "Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público."
- Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), cabendo à CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida.

3 Para tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, bem como a fiscalização em veículos, deverão ser instaladas coberturas de pistas na área de fiscalização dos Postos e Delegacia da PRF, localizados no trecho em questão, criação de pontos para abordagem/fiscalização policial em trechos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, operação de radar e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes, aumento com isso a sensação de segurança ao longo da rodovia e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

4 Sugerimos que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos Postos e Delegacias da PRF, bem como toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização, (incluindo as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais), sendo o local para instalação definido pela Polícia Rodoviária Federal no trecho em questão, tal medida contribuirá para preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo com isso o número de acidentes e os custos diretos com a manutenção deste patrimônio da União, promovendo o

almejado lucro social e evitando tragédias recorrentes em nosso dia a dia.

5 Considerando o futuro convênio ANTT X DPRF, proveniente da concessão da BR040/DF/GO/MG, no que tange a utilização do repasse da verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, foi sugerido mudanças de extrema importância para tornar mais amplo e abrangente a utilização dos recursos repassados para esta Superintendência, no qual seja contemplado os prazos determinados para a baixa ou desvinculação do bem ao convênio, conforme as sugestões abaixo:

- Equipamentos de informática, lanternas e sinalizadores – 02 (dois) anos.
- Viaturas, telefonia e câmeras fotográfica – 02 (dois) anos.
- Radares, etilômetros, medidores de transmitância luminosa, rádios transceptores, torres de comunicação e ferramentas – 05 (cinco) anos.
- Mobiliário de um modo geral – 04 (quatro) anos.

8 Com o intuito de tornar mais amplo, efetivo e transparente o Convênio, especifica-se os itens da seguinte forma:

- Equipamentos de informática – Computadores, tablets, monitores, impressoras, data show, telão, No-Break, equipamentos periféricos e televisores.
- Aparelhos e instrumentos – Radares, etilômetros, EDA's, medidores de transmitância luminosa, câmeras fotográficas, câmeras espiã (óculos, bonés, caneta), filmadoras para filmagem sem luz, binoculo infravermelho e GPS veicular.
- Equipamentos de telefonia e comunicação – Telefones, plano de telefonia, modem, plano de dados, rádios transceptores, torres de comunicação e antenas.
- Mobiliário – Móveis em geral, eletrodomésticos, talheres, ferramentas, equipamentos de manutenção e conservação veicular e equipamentos de limpeza.
- Bens de consumo gerais – Cones de sinalização, barreiras de sinalização, sinalizadores em geral, lanternas, equipamentos de resgate e salvamento, trenas, suprimentos de informática e telecomunicações, suprimentos e equipamentos de escritório, bem como cama de faquir.
- Proteção individual – Capa tática de colete, capacete, jaquetas, luvas, capa de

chuva, botas, óculos de proteção, protetores auriculares, cassetetes, bastões retráteis, joelheiras, algemas e cotoveleiras.

9 Considerando que a sede da Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, o Núcleo de Operações Especiais (NOE), o Núcleo de Inteligência (NUIINT) e o Corpo de Motos Regional (CMR), atuam de forma direta e indireta no policiamento ostensivo, na segurança do trânsito, nos atendimentos a acidentes e no desenvolvimento dos trabalhos no trecho em concessão, é imprescindível que a verba de aparelhamento também possa ser utilizada nestes locais, uma vez que eles prestam serviços à rodovia. Desta forma, ocorrerá uma melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e no aumento da sensação de segurança do usuário e da comunidade local.

Na oportunidade colocamos à disposição para o que fizer necessário.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

51. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298927

Contribuição:

Incluir no PER das Rodovias os Postos/Del e Bases operacionais PRF sugeridas anexo.

ANEXO: Contagem/MG, 15 de JANEIRO de 2012.

Assunto: Sugestão para inclusão no PER DAS BRs 262,050,153

SENHOR PRESIDENTE DA MESA

1 Em atenção Audiência Pública Nº 132/2013, temos as seguintes sugestões e contribuições da 4ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal para manifestada na concernentes aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para a concessão das rodovias.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança

pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio da União, sugiro que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos Postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos Postos e Delegacias já instalados às margens das rodovias em concessão.

- Todos os Postos existentes e os Postos a construir, deverão ser contemplados com;
- Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas.
- Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público. "Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público."
- Os anteprojetos dos novos Postos/Delegacias da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), cabendo à CONCESSIONÁRIA, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida.

3 Para tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, bem como a fiscalização em veículos, deverão ser instaladas coberturas de pistas na área de fiscalização dos Postos e Delegacia da PRF, localizados no trecho em questão, criação de pontos para abordagem/fiscalização policial em trechos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, operação de radar e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes, aumento com isso a sensação de segurança ao longo da rodovia e desta forma possibilitando o cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

4 Sugerimos que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos Postos e Delegacias da PRF, bem como toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização, (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais), sendo o local para instalação definido pela Polícia Rodoviária Federal no trecho em questão, tal medida contribuirá para preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo com isso o número de acidentes e

os custos diretos com a manutenção deste patrimônio da União, promovendo o almejado lucro social e evitando tragédias recorrentes em nosso dia a dia.

5 Considerando o futuro convênio ANTT X DPRF, proveniente da concessão da BR040/DF/GO/MG, no que tange a utilização do repasse da verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, foi sugerido mudanças de extrema importância para tornar mais amplo e abrangente a utilização dos recursos repassados para esta Superintendência, no qual seja contemplado os prazos determinados para a baixa ou desvinculação do bem ao convênio, conforme as sugestões abaixo:

- Equipamentos de informática, lanternas e sinalizadores – 02 (dois) anos.
- Viaturas, telefonia e câmeras fotográfica – 02 (dois) anos.
- Radares, etilômetros, medidores de transmitância luminosa, rádios transceptores, torres de comunicação e ferramentas – 05 (cinco) anos.
- Mobiliário de um modo geral – 04 (quatro) anos.

8 Com o intuito de tornar mais amplo, efetivo e transparente o Convênio, especifica-se os itens da seguinte forma:

- Equipamentos de informática – Computadores, tablets, monitores, impressoras, data show, telão, No-Break, equipamentos periféricos e televisores.
- Aparelhos e instrumentos – Radares, etilômetros, EDA's, medidores de transmitância luminosa, câmeras fotográficas, câmeras espiã (óculos, bonés, caneta), filmadoras para filmagem sem luz, binoculo infravermelho e GPS veicular.
- Equipamentos de telefonia e comunicação – Telefones, plano de telefonia, modem, plano de dados, rádios transceptores, torres de comunicação e antenas.
- Mobiliário – Móveis em geral, eletrodomésticos, talheres, ferramentas, equipamentos de manutenção e conservação veicular e equipamentos de limpeza.
- Bens de consumo gerais – Cones de sinalização, barreiras de sinalização, sinalizadores em geral, lanternas, equipamentos de resgate e salvamento, trenas, suprimentos de informática e telecomunicações, suprimentos e equipamentos de escritório, bem como cama de faquir.

- Proteção individual – Capa tática de colete, capacete, jaquetas, luvas, capa de chuva, botas, óculos de proteção, protetores auriculares, cassetetes, bastões retráteis, joelheiras, algemas e cotoveleiras.

9 Considerando que a sede da Delegacia de Polícia Rodoviária Federal, o Núcleo de Operações Especiais (NOE), o Núcleo de Inteligência (NUINT) e o Corpo de Motos Regional (CMR), atuam de forma direta e indireta no policiamento ostensivo, na segurança do trânsito, nos atendimentos a acidentes e no desenvolvimento dos trabalhos no trecho em concessão, é imprescindível que a verba de aparelhamento também possa ser utilizada nestes locais, uma vez que eles prestam serviços à rodovia. Desta forma, ocorrerá uma melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e no aumento da sensação de segurança do usuário e da comunidade local.

Na oportunidade colocamos à disposição para o que fizer necessário.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

52. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298946

Contribuição:

Contribuições em relação à concessão da BR 262 trecho Espírito Santo - Minas Gerais, em atendimento à Audiência Pública nº 132/2013. ANEXO: O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo – Crea-ES, através do Grupo de Trabalho de Infra estrutura, após breve análise dos documentos disponibilizados e dos esclarecimentos prestados na Audiência Pública nº 132/2013 do dia 16/01/2013, entende pertinente, por ora, apresentar as seguintes contribuições: 1 – A forma originariamente proposta permite o início da cobrança do pedágio a partir da conclusão, pela concessionária, de 10% das obras de duplicação do trecho do Estado de Minas Gerais. Não obstante tal vinculação, a sociedade capixaba, ainda que não contemplada com a mesma duplicação, será onerada com os custos do pedágio, o que, em nosso entendimento, ofende ao princípio constitucional da isonomia. Dessa forma, sugere-se que o edital estabeleça norma no sentido de

garantir a cobrança apenas após concluídas 10% das obras de duplicação em ambos os trechos, simultaneamente, e que, preferencialmente, tais obras, ainda que localizadas no trecho do Estado do Espírito Santo, sejam executadas pela empresa concessionária, posto que diretamente beneficiária das receitas do pedágio. Ainda em relação à tal duplicação, com o objetivo de minimizar os problemas de segurança da BR nos trechos contemplados pela concessão, sugerimos que a duplicação inicial priorize trechos representativos de tráfego e de maior conflito, tanto no Estado de Minas Gerais, quanto no Espírito Santo. Contribuições em relação à concessão da BR 262 trecho Espírito Santo - Minas Gerais, em atendimento à Audiência Pública nº 132/2013. ANEXO: O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo – Crea-ES, através do Grupo de Trabalho de Infra estrutura, após breve análise dos documentos disponibilizados e dos esclarecimentos prestados na Audiência Pública nº 132/2013 do dia 16/01/2013, entende pertinente, por ora, apresentar as seguintes contribuições: 2 – Não há quaisquer dúvidas quanto à significativa carga tributária assumida pela população brasileira. Os brasileiros, lamentavelmente, vêem seu custo de vida aumentar diurnamente, o que justifica o esforço que a Administração Pública continuamente empreende no sentido de promover a tão esperada reforma tributária e adotar políticas de melhor distribuição de renda. Seguindo tal lógica, observa-se que o trecho objeto da concessão interceptará diretamente 22 municípios, além daqueles municípios vizinhos cuja população utiliza a via como principal rota de tráfego. Assim, onerar tal população com os custos do pedágio para trafegar pequenas distâncias é medida que se contrapõem aos mencionados esforços públicos de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos brasileiros. Nesse sentido, sugerimos que seja incluído no edital exigência de que os usuários que estejam domiciliados em até 5 (cinco) km no sentido longitudinal e/ou transversal sejam cadastrados e liberados do ônus de pedágio, por meio de “passe livre”. Contribuições em relação à concessão da BR 262 trecho Espírito Santo - Minas Gerais, em atendimento à Audiência Pública nº 132/2013. ANEXO: O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo – Crea-ES, através do Grupo de Trabalho de Infra estrutura, após breve análise dos documentos disponibilizados e dos esclarecimentos prestados na Audiência Pública nº 132/2013 do dia 16/01/2013, entende pertinente, por ora, apresentar as seguintes contribuições: 3 – Adotar providências no sentido de garantir que os prazos em relação à execução das obras

no trecho compreendido entre o km 19,1 e 196 até a divisa entre o Estado do Espírito Santo e de Minas Gerais sejam rigorosamente cumpridos, seja através da constituição de uma Sociedade de Propósito Específico – SPE ou outra modalidade legalmente prevista. Sabe-se que são públicas e notórias as dificuldades encontradas no âmbito da Administração Pública no exercício de tal atividade. Tal constatação causa demasiada preocupação no sentido de que a sociedade capixaba arque com os custos do pedágio, sem a devida contraprestação dos benefícios. Contribuições em relação à concessão da BR 262 trecho Espírito Santo - Minas Gerais, em atendimento à Audiência Pública nº 132/2013. ANEXO: O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo – Crea-ES, através do Grupo de Trabalho de Infra estrutura, após breve análise dos documentos disponibilizados e dos esclarecimentos prestados na Audiência Pública nº 132/2013 do dia 16/01/2013, entende pertinente, por ora, apresentar as seguintes contribuições: 4 – Para sucesso de qualquer empreendimento e, especialmente, em obras que causam impacto direto na vida dos cidadãos, a participação popular é medida de garantia de êxito no empreendimento. Sendo assim, sugerimos que a concessionária após a assinatura dos contratos de concessão, na fase de execução dos projetos, estabeleça para a execução dos projetos básicos/executivos, um período mínimo de 01 (uma) semana em cada trecho (inter pedágio), executando a fase inicial presencial dos projetos, aceitando, registrando e ouvindo a opinião de moradores e usuários para melhorar a qualidade destes projetos, contemplando a opinião dos usuários permanentes da via (inter pedágio), em face de que temos visto que os projetos atuais são feitos em local diverso do trecho projetado (abertura e transparência legal, do projeto licitatório) e muitos questionamentos, inclusive, são considerados preclusos e intempestivos, pois alega-se que os projetos já estão prontos e acabados, o que constitui flagrante violação ao princípio da eficiência. 5 – Com vistas à garantia dos princípios constitucionais que norteiam os atos da administração pública, sugere-se que a duplicação do trecho no Espírito Santo tenha exigências legais transparentes e planejamento efetivo para que seja executada obrigatoriamente, atendendo os prazos consolidados na apresentação da Audiência Pública 132/2013, estabelecido para 05 (cinco) anos, a exemplo do esperado que ocorra com o trecho no Estado de Minas Gerais, cuja duplicação ficará a cargo da concessionária. Contribuições em relação à concessão da BR 262 trecho Espírito Santo - Minas Gerais, em atendimento à Audiência Pública nº 132/2013. ANEXO: O

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Espírito Santo – Crea-ES, através do Grupo de Trabalho de Infra estrutura, após breve análise dos documentos disponibilizados e dos esclarecimentos prestados na Audiência Pública nº 132/2013 do dia 16/01/2013, entende pertinente, por ora, apresentar as seguintes contribuições: 6 – A sustentabilidade e a melhoria da qualidade de vida das pessoas é preocupação global nos dias atuais. Contemplando tal situação, sugere-se que seja implantado em todos os trechos urbanos dos 22 (vinte e dois) municípios interceptados, “ciclovias ou ciclo faixas”, o que couber, e naqueles trechos inter pedágios que possam ser viabilizadas alternativas que proporcionem aos usuários utilizar deslocamentos próximos às praças de pedágio por meio de veículos com tração humana.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Segundo a legislação que rege as concessões de serviços públicos (Lei 8.987/95 e legislação correlata) a Concessionária deve tratar de forma não discriminatória e isonômica todos os usuários da rodovia, sendo vedada a concessão de descontos ou isenções individualizados, tal como o sugerido. Ademais, deve se ressaltar que a arrecadação do pedágio tem por objetivo viabilizar a duplicação total da rodovia, as melhoria

das condições de tráfego, bem como oferecer serviços de atendimento aos usuários diretos da rodovia. A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. O objetivo da concessão dos Sistemas Rodoviários Federais é viabilizar a apropriação da eficiência empresarial sob a fiscalização da administração pública com vistas a melhoria das rodovias federais em benefício do interesse público. Considerando a importância estratégica da ampliação dos investimentos na infraestrutura rodoviária do Brasil, a submissão prévia de projetos a consulta popular inviabilizará o desenvolvimento regular da concessão do sistema rodoviário. Adicionalmente, é importante esclarecer que os principais investimentos na melhoria do Sistema Rodoviário Federal concedido são previamente estudados pela ANTT podendo ser objeto de contribuições específicas por localidade por meio do procedimento de Audiência e Consulta Públicas que precede a publicação do Edital. Por fim, cumpre ressaltar que inobstante esteja a elaboração de projetos a carga da Concessionária, no Edital, Contrato e especialmente no Programa de Exploração Rodoviária são determinadas as diretrizes mínimas para assegurar a adequação dos projetos a padrões de eficiência, segurança e conforto de todos os usuários dos Sistemas Rodoviários Federais concedidos. A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária

do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Projetos de interesse da população local, como ciclovias e ciclofaixas, podem ser desenvolvidos pelas prefeituras do município em questão.

53. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298965 e 50500.008111/2013-24 e 50500.008107/2013-66

Contribuição:

Sou Marta Araújo, Prefeita de Eldorado – MS e Presidente do CONISUL – Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento da Região Sul de Mato Grosso do Sul, composto pelos Municípios de; Eldorado, Itaquiraí, Naviraí, Juti, Mundo Novo, Japorã, Iguatemi, Coronel Sapucaia, Tacuru, Sete Quedas, Paranhos, Amambai e Aral Moreira, gostaria de receber informações sobre a privatização da BR 163, região sul do Estado, em especial, como se dará a duplicação dentro do perímetro urbano de Eldorado – MS, uma vez que a BR 163 atravessa a cidade, sendo parte dela considerada Rua Rui Barbosa. Neste trecho não há espaço para duplicação tendo em vista as construções lá existentes.

Outro ponto importante refere-se à instalação de uma usina de álcool, açúcar e energia, distante 14 km. da sede deste Município, cujo parque industrial está sendo construído, com previsão de início de funcionamento para 2015. Tal empreendimento requer previsão de acesso à indústria, considerando o fluxo

intenso de caminhões, máquinas e equipamento utilizados nessa atividade.

Outrossim, cada Município citado, em especial, Mundo Novo, Itaquiraí, Naviraí e Juti tem demandas próprias.

Nossa contribuição é no sentido de dar novas oportunidades, socializando as informações que dizem respeito à tão importante empreendimento, para que cumpramos nosso papel com a sociedade.

Resposta da área técnica:

O Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica está disponibilizado para consulta pública no seguinte endereço:
http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/1580/Documentos_disponibilizados_para_Audiencia_Publica.html.

A região de Eldorado/MS situa-se junto ao lote 6. A urbanização acentuada ao redor da rodovia foi percebida no estudo, razão pela qual foi proposto um contorno rodoviário para este município. O mesmo acontece com o município de Mundo Novo/MS. No Volume 3 - Tomo VII é apresentada a sugestão dos traçados e as demais informações relativas às obras de melhorias propostas.

54. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298977

Contribuição:

Seguem anexas as contribuições referentes aos estudos de engenharia da BR 101 BA.

1. Se no intervalo entre os ensaios de campo encomendados pela ANTT e a assinatura do contrato de concessão vier a ocorrer algum desmoronamento de pista ou de alguma Obra de Arte Especial, os serviços para reconstrução do trecho serão passíveis de reequilíbrio?
2. Se durante a realização dos ensaios de campo forem detectados resultados muito discrepantes dos resultados apresentados nos volumes disponibilizados pela ANTT e forem verificados erros nos ensaios de campo e/ou levantamentos encomendados pela ANTT, os sobrecustos dos serviços provenientes dessa diferença serão

ressarcidos à Concessionária.

3. A cobrança de pedágio se dará após o término de 10% da extensão de duplicação da rodovia em qualquer trecho? O trecho tem que ser contínuo? Se hipoteticamente a Concessionária estiver com um trecho incompleto com extensão maior que os 10% da extensão total, mas que economicamente corresponda a 10 % de duplicação, a cobrança do Pedágio poderá ser iniciada?

4. Na ocorrência de imóveis a desapropriar fora da relação de passivo da faixa de domínio relacionado na PER, os custos com desapropriação desses imóveis deverão ser repassados ao Poder Concedente?

5. Em caso de resistência do proprietário durante a desocupação no processo de desapropriação que venha a estender o prazo de conclusão das obras de melhoria, a Concessionária deixará de ser penalizada? Os custos de improdutividade dos equipamentos em função da descontinuidade das obras serão passíveis de reequilíbrio?

6. Durante a execução dos trabalhos iniciais toda a sinalização vertical e horizontal deverá atender as resoluções do CONTRAN e do Código de Trânsito Brasileiro?

7. Quais os critérios objetivos que a ANTT considera como "defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários"? (Página 8 Volume 3 – Estudos de Engenharia / Tomo V – Programa de Recuperação);

8. Como caracterizar a frase "PROBLEMAS EMERGENCIAIS", já que seu conceito é subjetivo, amplo e esta se repete ao longo das exigências da ANTT. Exemplificando, em parâmetros de desempenho: Ao final do sexto mês todas as OAEs, deverão ter ausência total de problemas emergenciais de qualquer natureza.

9. Entendemos que o valor do investimento a ser aportado, na PPP foi valorado em função, principalmente, dos custos de composições unitárias do SICRO2. É de conhecimento de todos, que estas composições de preços, refletem pontualmente os custos de serviços localizados em uma determinada área. Constantes deslocamentos de pessoas e equipamentos serão necessários para que a rodovia atinja os padrões exigidos pela ANTT. Assim, onde foram inferidas estas considerações nos custos totais, que subsidiaram a ANTT na formação do preço final do CAPEX, já que a LDI, não considerada isoladamente em cada composição do

SICRO2, estes custos?

10. A Licença Ambiental do Sistema Viário existente já inclui o trecho do Estudo em questão, permitindo a solicitação de uma Licença de Alteração para a construção do Lote 01 da Rodovia BR 101 - Fase III? Ou será necessário solicitar ao Órgão Ambiental uma nova Licença de Implantação para construção?

11. No caso da resposta da pergunta 1 ser positiva quanto à necessidade de solicitação de uma nova LI para a construção do Lote 01 da Rodovia BR 101 - Fase III, já foi concedida a Licença de Localização?

12. O prazo previsto para início das atividades quando do resultado do ganhador da licitação será contado a partir da concessão da Licença de Implantação emitida pelo Órgão Ambiental? Essa preocupação deve-se ao fato da área em questão possuir grande fragilidade socioambiental (presença de bacias hidrográficas, área de Bioma de Mata Atlântica, populações indígenas, regiões de quilombolas, presença de sítios arqueológicos, dentre várias outras...), podendo levar um prazo extenso para adquirir a LI, impactando no prazo da obra.

13. Com relação às obras de melhoria a serem realizadas a partir do início do 61º mês, descritas no item 3.2.3.2 do PER, da Concessão (a exemplo de vias marginais e conexões diamante) foi estabelecido um quantitativo máximo a ser orçado pela Concessionária, sem ser especificado o valor teto dos respectivos investimentos. Tendo em vista que não são determinadas as localizações e especificações exatas de cada item, nos parece mais adequado que fosse estimado um valor máximo a ser considerado na proposta e, uma vez ultrapassado este valor, a Concessionária faria jus ao reequilíbrio do contrato.

14. Conforme descrito no item 3.2.5 do PER, o prazo para entrega de projetos para obras emergenciais é de 48 horas, o que nos parece inadequado, tendo em vista a complexidade de eventos que podem vir a ocorrer na via.

15. Consta no item 3.4.4.2 PER a necessidade de guinchos pesados em todas as bases operacionais. No entanto, quando confrontamos o número de guinchos pesados no apêndice F do PER (7) com o número de bases (16), verificamos que esta exigência não está sendo considerada no modelo operacional proposto. Deste modo, sugerimos à adequação dos PERs de todos os lotes, de modo a se certificar

que os quantitativos constam no Modelo Operacional e estão sendo orçados.

16. Consta no Apêndice D "Linear esquemático do sistema rodoviário" a localização do Controle de Operações da Concessionária no Município de Eunápolis. Solicita-se esclarecer se a Concessionária poderá propor a implantação do COC em outra localidade, sem prejuízo do atendimento dos demais parâmetros do PER.

Resposta da área técnica:

1. A cláusula 21.2 do contrato arrola os eventos considerados como risco do Poder Concedente, dentre os quais consta o caso fortuito e força maior que não sejam objeto de cobertura de seguros no Brasil (21.2.4) e defeitos em obras realizadas pelo Poder Público (21.2.12); no caso do desmoronamento decorrer de um destes eventos (e no caso de caso fortuito ou força maior, não ser segurável no Brasil), a responsabilidade será do Poder Concedente.

2. Os estudos e demais informações disponibilizados pela ANTT foram realizados apenas com o fim de verificar o valor das concessões, não tendo caráter vinculativo nem trazendo qualquer responsabilidade ao Poder Concedente, sendo responsabilidade das licitantes averiguar as condições do Sistema Rodoviário e os dados e informações da Concessão, conforme preconizam os itens 2.4, 2.4.1 e 2.5 do Edital.

3. Concluído 10% de duplicação do trecho sob responsabilidade da Concessionária, juntamente com o atendimento das demais condicionantes previstas na cláusula 18.1.1 do Contrato, será autorizado o início da cobrança de pedágio, sendo certo que a Concessionária, em até 4 meses da vigência da Concessão, deverá apresentar à ANTT o planejamento a ser seguido nos primeiros 60 meses quanto à Frente de Ampliação de Capacidade e Obras de Melhoria. A duplicação dos primeiros 10% não precisa ser realizada em trechos contínuos e é medida em relação a extensão total a ser duplicada pela concessionária, previsto no item 3.2.1.1. do PER.

4. Nos termos da cláusula 9.1, são de responsabilidade da concessionária os custos com desapropriação até o valor indicado no PER. Caso se ultrapasse a verba considerada para o Lote correspondente, o Contrato deverá ser objeto de reequilíbrio pelo fluxo de caixa marginal. Para o caso de desocupações da faixa de domínio não há previsão de verba alocada em favor da Concessionária. Os valores

incurridos na desocupação da faixa de domínio são de responsabilidade exclusiva da Concessionária, conforme cláusula 9.2; ademais, eventuais custos excedentes relacionadas às obras e serviços está alocados como risco da Concessionária, não ensejando direito a reequilíbrio (cláusula 21.1.5).

5. Se comprovadamente o atraso não puder ser imputável à Concessionária, não lhe será aplicada penalidade.

6. Deve ser atendida a legislação vigente durante todo o prazo da Concessão, assim como as obrigações previstas no PER.

7. São caracterizados os problemas de segurança de usuário quaisquer problemas que possam ser sanados com as atividades previstas no escopo dos serviços previstos no item 3.1.1 do PER.

8. A caracterização do problema emergencial varia conforme o item ao qual está relacionado: OAEs, Pavimento, sistema de drenagem, dispositivo de segurança, faixa de domínio e canteiro central, contenção e terraplenos e edificações e instalações operacionais. São caracterizados os problemas emergenciais de OAEs, por exemplo, quaisquer problemas que possam ser sanados com as atividades previstas no escopo dos serviços previstos no item 3.1.3 do PER.

9. Conforme item 2.1. do manual de orçamento do SICRO 2, a estrutura de custo leva em consideração: custo direto dos serviços, mobilização e desmobilização, canteiro e acampamento, eventuais despesas financeiras, administração central, margem, imposto sobre o faturamento. Sendo que o custo direto dos serviços "representa a soma dos custos dos insumos (equipamentos, materiais e mão-de-obra) necessários à realização dos serviços de todos os itens da planilha".

10. As subcláusulas 5.1.1 e 5.1.2 do Contrato estabelecem que caberá à Concessionária adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a obtenção das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, arcando com as despesas e custos correspondentes.

11. As subcláusulas 5.1.1 e 5.1.2 do Contrato estabelecem que caberá à Concessionária adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos

termos da legislação vigente, para a obtenção das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, arcando com as despesas e custos correspondentes.

12. O início da vigência do Contrato de Concessão dar-se-á a partir da Data de Assunção cujo marco é a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens. Com relação aos riscos, a cláusula contratual será adequada.

13. O PER estabelece o quantitativo máximo, transferindo todo o risco de engenharia e custos ao concessionário.

14. Considerando a premente necessidade de intervenção no caso das intervenções emergenciais, o prazo de 48 (quarenta e oito) horas deve ser observado.

15. O PER será adequado.

16. Sim, tal proposição poderá ser sugerida. O PER será adequado a fim de não fixar as localidades das COCs.

55. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299002

Contribuição

1 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.1.1

Todos os postos de pesquisa considerados encontram-se na via a ser concessionada, não tratando de conhecer as características do tráfego em outras vias, as quais poderão impactar diretamente o tráfego da via concessionada. Sendo assim, seria necessário considerar a realização de pesquisas em rodovias concorrentes de modo a dimensionar os deslocamentos de tráfego, por ocasião da melhoria e cobrança de pedágio na via em estudo.

2 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.1.4

As contagens volumétricas não foram previamente divulgadas para todos os postos de contagem. Solicita-se à ANTT a disponibilização das planilhas completas das pesquisas volumétricas realizadas, assim como o método utilizado para

determinação dos VDMA's nas praças de pedágio, tendo em vista que as contagens não foram realizadas nestes locais.

3 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.1.4

Equipamentos automáticos podem confundir veículos de pequeno e médio porte com veículos pesados. Para calibrações desses erros, é usual a execução de contagens manuais durante pelo menos 12 horas. Nos documentos fornecidos não há menção de contagens de calibração, o que poderá provocar distorções no resultado apresentado.

4 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.1.6

Na pesquisa de O/D é informado que foram realizadas um determinado número de entrevistas. Para ficar coerente com a qualidade técnica e a profundidade de outras partes do trabalho, seria necessário avaliar se tal amostra é estatisticamente aceitável para produzir resultados com a qualidade que se espera. Pode-se notar que a média de entrevistas por posto de pesquisa está um pouco abaixo do número de amostra tradicionalmente calculada para este tipo de estudo (95% confiança, erro 5%).

5 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.2.1

A Base de Links apresentada e utilizada no modelo de simulação considera toda a malha rodoviária federal, estadual e municipal do território nacional. No entanto, tendo como exemplo o Lote 1, é indicado que a simulação foi feita de forma conjunta para toda a extensão da Rodovia BR 101 BA. Não está claro se a modelagem considera todo o território nacional e se é capaz de captar possíveis interferências de um lote no tráfego de outro lote. Se for capaz de captar tais interferências, qual foi a ordem de simulação da entrada de operação dos lotes?

6 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.3

Na determinação do volume diário médio anual (VDMA), a fórmula é apresentada para que, a partir dos dados da pesquisa realizada durante uma semana, se determine o VDMA. Entretanto, considera-se que a semana pesquisada como sendo a representativa da média do mês, o que pode gerar distorções no volume de tráfego utilizado.

7 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.3.2

A distribuição sazonal desagregada baseada nos dados das praças de pedágio paulistas pode não refletir com precisão aceitável a realidade da rodovia em estudo já que a composição do tráfego é nitidamente distinta. Sugerimos a revisão deste aspecto de modo a melhor representar os lotes em estudo

8 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.4.3

O zoneamento apresentado, teve como objetivo identificar o zoneamento de todo o território nacional e não mostra com clareza as zonas de tráfego de fato consideradas para cada lote em estudo. É mencionado que foi reduzido o número de centróides adotados, sem explicar qual a configuração efetivamente utilizada. Solicitamos fornecer zoneamento mais detalhado para cada lote.

9 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.4.5

Sentiu-se falta, na caracterização da O/D das viagens de caminhões, a discriminação entre veículos de empresas e aqueles dirigidos por motoristas autônomos. Tal informação nos parece relevante na medida em que espera-se que motoristas autônomos tendam a buscar com mais empenho eventuais rotas de fuga na sua busca para diminuir os custos das suas viagens. Na hipótese da participação dos autônomos ser elevada este fato pode influenciar na análise de sensibilidade do modelo de escolhas de rota.

10 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.4.5

No que diz respeito à fuga, nos parece que os percentuais de fuga para as motos estão bem reduzidos (próximos a zero), sendo que estas conseguem mais facilmente acesso à rotas alternativas. Solicita-se a disponibilização do racional para o cálculo do percentual de fuga de cada categoria, assim como o detalhamento das rotas de fuga para cada futuro posto de pedágio.

11 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.5.5

Na curva de probabilidade de fuga para autos e caminhões chama a atenção o fato de haver fugas mesmo sem a cobrança de tarifa de pedágio. Além disto, os autos estão extremamente sensíveis à tarifa, enquanto os caminhões quase inelásticos. Sugere-se rever.

12 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.5.5

No gráfico da análise de sensibilidade do modelo, são apresentadas 3 comportamentos distintos para os caminhões frente à tarifa, no entanto, é apresentado somente um valor do tempo para este tipo de veículo. Nos parece mais adequado que fosse realizada a análise de sensibilidade com 3 valores do tempo.

13 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.6.1

Os resultados apresentados comparam os volumes observados e calibrados. Tal comparativo é realizado somente nos postos de pesquisa de um mesmo eixo rodoviário e não garante o poder de previsibilidade do modelo, pois não indica se a opção pelas rotas alternativas é realista.

14 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.6.2

É indicado que as simulações foram realizadas primeiramente sem a impedância referente a tarifas de pedágio. Subentende-se que são as tarifas deste lote, mas não está claro se as demais tarifas existentes na malha rodoviária estão sendo consideradas. Seria necessária a confirmação deste aspecto.

15 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.8.1

Informar como foi efetuada a estimativa de VDMA das praças de pedágio, uma vez que as mesmas possuem localização distinta dos locais de pesquisa. Solicita-se o detalhamento do VDMA dos estudos de tráfego nas categorias pedagiadas.

16 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.10.4

O impacto das ferrovias previstas pelo PAC é mencionado e até quantificado embora não esteja claro como se chegou à citada quantificação. São citadas alocações na rede, mas não são apresentadas tabelas com os novos valores de VDMA decorrentes. No lote 3, por exemplo, é informado que haverá redução de 70% do momento de transporte das principais cargas. Entretanto, não verificamos redução equivalente no estudo de viabilidade econômico financeiro (há apenas a redução de 1% do crescimento de tráfego apresentado). Solicita-se o fornecimento de racional e memória de cálculo para a aferição desse impacto.

17 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.10.5

Na projeção das matrizes futuras, a elasticidade tráfego-PIB aumenta em 2018 para os automóveis sem prévias justificativas. Faz-se necessário a apresentação das considerações adotadas para a determinação de tais variações, tendo em vista que usualmente a elasticidade PIB tende a estabilizar ao longo da concessão.

18 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.10.5

A hipótese adotada para o crescimento do PIB nacional para as projeções de tráfego é de uma taxa anual de 4,5% ao longo do período da concessão, que pode ser considerada indevidamente alta tanto para o curto prazo, quanto para o longo prazo. Para o curto prazo, as previsões da taxa de crescimento do PIB nacional em termos reais do Banco Central do Brasil / Expectativas de Mercado (Grupo Focus) para os anos de 2012 é de 0,95% e para os anos de 2013 a 2016 é entre 3,20% e 3,81%. Para o longo prazo há vários estudos indicando que o produto potencial do país pode crescer a uma taxa de apenas 3,5% ao ano – entre tais estudos citam-se Ricardo Summa e Gustavo Lucas, "Estimativas de Produto Potencial para a Economia Brasileira: Algumas Observações Críticas" (IPEA 2010) e Alexandre Schwartzmann em entrevista ao jornal "Valor Econômico", edição de 31/08/2012.

19 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.10.5

As taxas anuais apresentadas para crescimento do tráfego no Volume de Estudos de Tráfego, obtidas através da multiplicação da elasticidade PIB, não acompanham a evolução da projeção apresentada no Volume 4 - Estudo de viabilidade Econômico-financeira, conforme demonstrado no arquivo anexo (Anexo 01). Solicitamos esclarecer qual o motivo para a consideração de taxas maiores no Volume 4.

20 ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 – ITEM 2.10.5

Para a evolução do volume pedagiado apresentado, não se consideram os cenários alternativos ao da situação base. Não são verificados os impactos decorrentes de investimentos em rotas alternativas, novas concessões rodoviárias, aumento da participação de outros modais, etc. Não foram considerados, por exemplo, o impacto das ferrovias e portos previstos no Programa de Investimentos em Logística, assim como a pavimentação e melhoria das rodovias previstas no PAC.

ANEXO 01 – COMPARATIVO DAS TAXAS DE CRESCIMENTO

ANEXO AOS QUESTIONAMENTOS DOS ESTUDOS DE TRÁFEGO

		Taxas de crescimento do estudo de Viabilidade Econômico - Financeira							Taxas de crescimento dos Estudos de Tráfego										
		2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038		2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038		2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	
L	PRACA 01	6,6%	6,3%	4,6%	4,0%	4,0%		3,34	4,99	3,98	3,32	4,20		3,34	4,99	3,98	3,32	4,20	
	PRACA 02	6,7%	6,7%	4,4%	4,0%	4,0%		3,48	5,06	3,98	3,33	4,20		3,48	5,06	3,98	3,33	4,20	
	PRACA 03	6,5%	6,7%	4,4%	3,9%	3,9%		3,28	4,97	3,92	3,29	4,18		3,28	4,97	3,92	3,29	4,18	
	PRACA 04	6,4%	6,5%	4,4%	3,9%	3,9%		3,12	4,92	3,93	3,30	4,18		3,12	4,92	3,93	3,30	4,18	
	PRACA 05	6,4%	6,5%	4,4%	3,9%	3,9%		3,01	4,91	3,92	3,29	4,18		3,01	4,91	3,92	3,29	4,18	
	PRACA 06	6,9%	6,9%	4,5%	4,0%	4,0%		3,28	5,10	3,95	3,31	4,19		3,28	5,10	3,95	3,31	4,19	
	PRACA 07	7,0%	7,0%	4,5%	4,0%	4,0%		3,59	5,18	4,02	3,35	4,22		3,59	5,18	4,02	3,35	4,22	
	PRACA 08	7,0%	7,0%	4,5%	4,0%	4,0%		3,31	5,18	4,00	3,34	4,21		3,31	5,18	4,00	3,34	4,21	
	PRACA 09	7,1%	7,0%	4,5%	4,0%	4,0%		3,60	5,20	4,02	3,35	4,22		3,60	5,20	4,02	3,35	4,22	
	TOTAL	6,74%	6,74%	4,45%	3,96%	3,96%		3,85	5,08	3,97	3,32	4,20		3,85	5,08	3,97	3,32	4,20	
O	PRACA 01	6,5%	5,8%	4,4%	3,9%	3,9%		3,08	4,43	4,12	3,06	4,03		3,08	4,43	4,12	3,06	4,03	
	PRACA 02	6,7%	5,9%	4,4%	3,9%	3,9%		3,08	4,41	4,10	3,01	4,01		3,08	4,41	4,10	3,01	4,01	
	PRACA 03	6,4%	5,7%	4,3%	3,9%	3,8%		4,98	4,34	4,06	4,98	3,99		4,98	4,34	4,06	4,98	3,99	
	PRACA 04	6,3%	5,6%	4,3%	3,9%	3,9%		4,94	4,30	4,04	5,03	4,01		4,94	4,30	4,04	5,03	4,01	
	PRACA 05	6,1%	5,6%	4,2%	3,8%	3,8%		4,68	4,19	3,99	4,91	3,94		4,68	4,19	3,99	4,91	3,94	
	TOTAL	6,46%	5,74%	4,33%	3,88%	3,88%		4,96	4,34	4,07	5,00	4,00		4,96	4,34	4,07	5,00	4,00	4,00
	T	PRACA 01	7,3%	5,8%	4,7%	4,5%	4,5%		3,77	4,70	4,20	3,33	4,20		3,77	4,70	4,20	3,33	4,20
		PRACA 02	5,5%	4,8%	4,7%	4,4%	4,3%		4,18	4,81	4,20	3,14	4,09		4,18	4,81	4,20	3,14	4,09
		PRACA 03	6,2%	5,3%	4,8%	4,5%	4,4%		4,83	4,99	4,32	3,25	4,16		4,83	4,99	4,32	3,25	4,16
		PRACA 04	7,1%	5,9%	4,9%	4,5%	4,5%		3,64	5,23	4,37	3,22	4,14		3,64	5,23	4,37	3,22	4,14
PRACA 05		6,9%	5,8%	4,9%	4,4%	4,4%		3,36	5,10	4,32	3,13	4,08		3,36	5,10	4,32	3,13	4,08	
PRACA 06		6,4%	5,5%	4,7%	4,4%	4,3%		4,92	4,83	4,20	3,06	4,04		4,92	4,83	4,20	3,06	4,04	
PRACA 07		4,6%	4,4%	4,5%	4,3%	4,3%		3,72	4,64	4,08	3,05	4,03		3,72	4,64	4,08	3,05	4,03	
PRACA 08		5,5%	5,0%	4,5%	4,3%	4,2%		4,21	4,46	4,05	4,96	4,06		4,21	4,46	4,05	4,96	4,06	
PRACA 09		4,5%	4,6%	4,5%	4,3%	4,3%		3,95	4,54	4,09	3,10	4,06		3,95	4,54	4,09	3,10	4,06	
PRACA 10		4,9%	4,4%	4,7%	4,4%	4,4%		3,92	4,71	4,20	3,26	4,16		3,92	4,71	4,20	3,26	4,16	
PRACA 11	3,5%	3,6%	4,6%	4,4%	4,3%		2,59	4,34	4,14	3,31	4,19		2,59	4,34	4,14	3,31	4,19		
TOTAL	5,70%	5,01%	4,68%	4,39%	4,37%		4,53	4,80	4,21	5,14	4,09		4,53	4,80	4,21	5,14	4,09		
							4,50	4,50	4,50	4,50	4,50		4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	

ANEXO AOS QUESTIONAMENTOS DOS ESTUDOS DE TRÁFEGO

		Taxas de crescimento do estudo de Viabilidade Econômico - Financeira					
		Taxas de crescimento dos Estudos de Tráfego					
	Praça	2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	
L O T E 4	PRAÇA 01	7,3%	6,5%	4,6%	3,9%	3,9%	4,01
	PRAÇA 02	7,1%	6,4%	4,5%	3,9%	3,9%	3,99
	PRAÇA 03	7,1%	6,4%	4,5%	3,9%	3,9%	4,05
	PRAÇA 04	6,2%	5,9%	4,4%	3,9%	3,9%	3,08
	PRAÇA 05	6,1%	5,8%	4,3%	3,9%	3,8%	4,01
	PRAÇA 06	6,1%	5,8%	4,3%	3,9%	3,9%	4,03
	TOTAL	6,65%	6,14%	4,44%	3,91%	3,87%	4,03
	PIB				4,50	4,50	4,50
	Praça	2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	
L O T E 5	PRAÇA 01	5,07	4,39	4,07	3,05	3,05	4,03
	PRAÇA 02	5,34	4,66	4,19	3,11	3,11	4,07
	PRAÇA 03	5,09	4,39	4,05	3,00	3,00	4,00
	PRAÇA 04	4,87	4,27	4,01	4,97	4,97	3,97
	PRAÇA 05	4,73	4,24	3,95	4,77	4,77	3,83
	PRAÇA 06	4,34	4,07	3,88	4,76	4,76	3,84
	PRAÇA 07	4,02	4,09	3,90	4,90	4,90	3,93
	PRAÇA 08	4,73	4,10	3,88	4,86	4,86	3,94
	PRAÇA 09	5,05	4,30	3,99	4,92	4,92	3,99
	PRAÇA 10	4,85	4,28	3,96	4,83	4,83	3,89
	PRAÇA 11	4,91	4,18	3,87	4,86	4,86	3,91
	TOTAL	4,97	4,37	4,03	4,97	4,97	3,98
	PIB				4,50	4,50	4,50

ANEXO AOS QUESTIONAMENTOS DOS ESTUDOS DE TRÁFEGO

		Taxas de crescimento do estudo de Viabilidade Econômico - Financeira									
		Taxas de crescimento dos Estudos de Tráfego									
	Prsça	2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038
L O T E 6	Prsça										
	PRAÇA 01	6,2%	5,5%	3,9%	3,7%	3,7%	4,33	4,03	3,86	4,89	3,93
	PRAÇA 02	6,7%	3,7%	3,9%	3,7%	3,7%	4,80	4,10	3,89	4,81	3,88
	PRAÇA 03	6,4%	3,6%	3,9%	3,7%	3,7%	4,38	4,03	3,88	4,84	3,89
	PRAÇA 04	6,4%	3,5%	3,9%	3,7%	3,7%	4,68	4,04	3,88	4,86	3,91
	PRAÇA 05	7,1%	5,8%	3,9%	3,7%	3,7%	5,06	4,17	3,93	4,87	3,91
	PRAÇA 06	7,4%	6,0%	3,9%	3,7%	3,7%	5,19	4,21	3,93	4,79	3,86
	PRAÇA 07	7,3%	5,9%	4,0%	3,8%	3,8%	5,17	4,21	3,94	4,88	3,92
	PRAÇA 08	7,9%	6,1%	4,0%	3,7%	3,7%	5,47	4,31	3,96	4,77	3,85
	PRAÇA 09	8,1%	6,3%	4,0%	3,7%	3,7%	5,38	4,35	3,97	4,75	3,84
	PRAÇA 10	6,3%	5,5%	3,9%	3,7%	3,7%	4,63	4,04	3,87	4,81	3,88
	PRAÇA 11	6,6%	3,7%	3,9%	3,7%	3,7%	4,76	4,08	3,88	4,79	3,86
	PRAÇA 12	6,1%	5,4%	3,9%	3,7%	3,7%	4,52	4,02	3,85	4,88	3,92
	PRAÇA 13	6,2%	5,9%	3,9%	3,7%	3,7%	4,35	4,03	3,87	4,82	3,88
	PRAÇA 14	7,7%	6,1%	4,0%	3,7%	3,7%	5,37	4,29	3,96	4,77	3,85
	PRAÇA 15	7,6%	6,1%	4,0%	3,7%	3,7%	5,29	4,25	3,94	4,75	3,84
PRAÇA 16	7,8%	6,2%	4,0%	3,7%	3,7%	5,34	4,27	3,94	4,72	3,81	
TOTAL	7,21%	5,89%	3,93%	3,72%	3,72%	4,90	4,50	4,50	4,50	4,50	
	FIB										
	Total						5,05	4,18	3,92	4,81	3,87
	FIB						4,90	4,50	4,50	4,50	4,50
L O T E 7	Prsça										
	PRAÇA 01	7,1%	6,1%	4,2%	4,2%	4,2%	5,15	4,51	4,08	4,80	3,87
	PRAÇA 02	6,9%	6,3%	4,4%	4,3%	4,3%	5,38	4,97	4,28	5,05	4,03
	PRAÇA 03	6,6%	5,6%	4,4%	4,3%	4,3%	5,12	4,92	4,15	4,98	3,98
	PRAÇA 04	6,1%	6,4%	4,4%	4,3%	4,3%	4,77	4,90	4,23	5,01	4,00
	PRAÇA 05	6,6%	6,7%	4,4%	4,3%	4,3%	4,45	5,04	4,28	5,01	4,00
	PRAÇA 06	8,3%	7,4%	4,7%	4,4%	4,4%	6,87	5,73	4,54	5,06	4,03
	PRAÇA 07	8,2%	7,4%	4,6%	4,4%	4,4%	6,17	5,71	4,50	5,03	4,02
	PRAÇA 08	8,8%	7,6%	4,7%	4,4%	4,4%	6,88	5,89	4,58	5,08	4,05
	PRAÇA 09	8,1%	6,7%	4,6%	4,4%	4,4%	6,74	5,39	4,40	5,03	4,02
	TOTAL	7,46%	6,83%	4,46%	4,33%	4,33%	5,65	5,22	4,35	5,01	4,01
		FIB									
		Total						4,90	4,50	4,50	4,50
		FIB						4,90	4,50	4,50	4,50

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT – 50500.007476/2013-31.

56. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1299014

Contribuição:

Melhorias BR-262.

ANEXO

- 1) Km 497,5 da BR 381 – Acréscimo de uma faixa de rolamento para acesso à BR 262. Fotos Nr 1 a 3
- 2) Km 352,9 da BR 262 – Alargamento da alça de acesso à BR 262, disponibilizando 2 faixas de rolamento e acostamento no acesso. Fotos Nr 3 a 10
- 3) km 356,5 da BR 262 – Construção de uma passarela em frente à entrada para o CERESP-Betim para atender os familiares dos detentos que acessam ao presídio. Fotos Nr 11
- 4) Km 363,5 – Ampliação do raio da curva da “galinha”. Fotos Nr 13 e 14
- 5) Km 364,5 – Construção de uma trincheira para ligação dos bairros Sambambaia I (sentido decrescente) aos bairros Castelo Branco e Veredas (Sentido crescente). Fotos Nr 18
- 6) Km 364,4 ao Km 364,8 – Construção de uma via marginal para ligação dos bairros Castelo Branco e Veredas (Sentido crescente). Caso seja inviabilizado a trincheira sugerida no item 5. Fotos Nr 15 a 17
- 7) Km 364,4 ao Km 365,3 – Construção de mureta separatória no canteiro central com colocação de obstáculos que forcem os pedestres à utilização da passarela no Km 364,9. Fotos Nr 18
- 8) km 367,2 da BR 262 – Construção de uma passarela em frente ao Posto Ki-postão para atender a comunidade. Fotos Nr 15 e 16
- 9) km 369,1 da BR 262 – Construção de uma passarela em frente à entrada para o CERESP-Juatuba para atender os familiares dos detentos que acessam ao presídio. Fotos Nr 24 e 25
- 10) Km 369,1 ao Km 369,7 – Colocação de obstáculos na mureta separatória do canteiro central que forcem os pedestres à utilização da passarela no Km 369,5. Fotos Nr 22 e 23
- 11) Km 369,1 ao Km 369,7 – Iluminação do trevo para acesso ao Centro e à MG-050. Fotos Nr 22 e 23
- 12) Km 377,2 – Redimensionamento da curva junto ao retorno, que apresenta ondulação longitudinal e transversal. Nos dias de chuva provoca aquaplanagem acarretando diversas saídas de pista e colisões contra a defesa neste local. Foto Nr 26
- 13) Km 379 ao Km 381 – Complementação da mureta separatória do canteiro central. Fotos Nr
- 14) Km 378 ao Km 382 – Colocação de sinalização vertical de advertência de “PERIGO” e placas R-----. Limitação da velocidade de 60 km/h para todos os veículos, no sentido decrescente. Fotos nr 27
- 15) Colocação de defesa para impedir a passagem pelo canteiro central de motociclistas nos seguintes pontos: km 363,1; km 370,8,1; km 385,8; km 391,2; km 392; km 392,9; km 394,5; km 397,2. Fotos 28 a 31



foto 1



foto 2

foto 3



foto 4



foto 5





foto 6



foto 7



foto 8



foto 9

foto 10



foto 11



foto 12



foto 13



foto 14



foto 15



foto 16

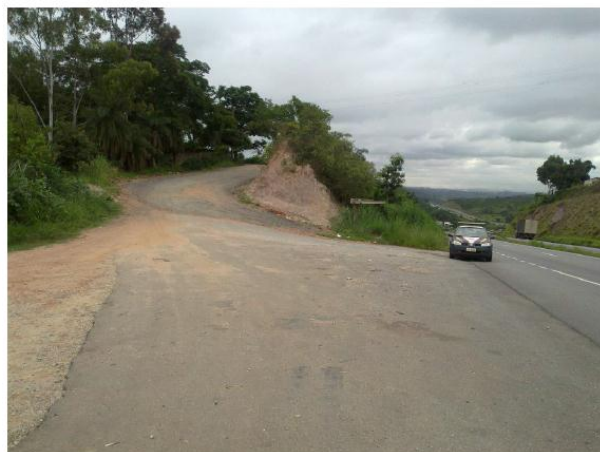


foto 17



foto 18



foto 19



foto 20



foto 21



foto 22



foto 23



foto 24



foto 25

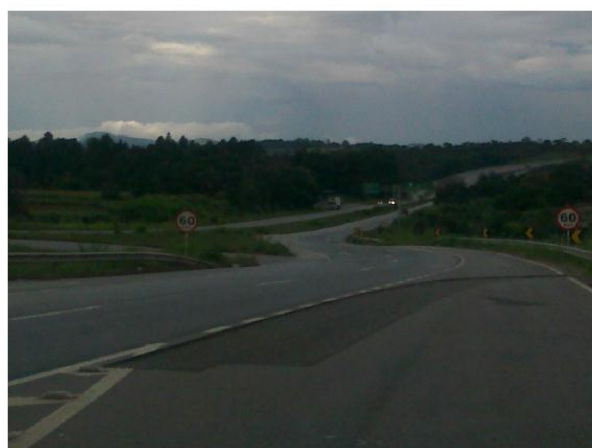


foto 26



foto 27



foto 28



foto 30





foto 32



foto 33



foto 34



foto 31

Resposta da área técnica:

1- A BR-381 não é objeto deste estudo, apenas a BR-262. No entroncamento em questão já existe um trevo, o qual será mantido. Apenas a operação está prevista na concessão.

2- O trecho a ser concedido nesta fase inicia-se no km 353,4, logo o trecho em questão (km 352,9) não é objeto deste estudo.

3- O estudo prevê a implantação de um diamante no km 356, por onde os pedestres poderão realizar a travessia com segurança.

4- A concessionária ficará responsável por avaliar a geometria da rodovia, de modo a atender os requisitos de segurança estabelecidos no PER.

5- Os habitantes desses bairros deverão efetuar retorno no diamante do km 360 e no trevo do km 369,4, pois não é recomendada a existência de entroncamentos em intervalos muito pequenos, com risco a diminuição do nível de serviço e à segurança da via.

6- Como não há urbanização à beira da rodovia, não é necessária implantação de pista marginal no trecho em questão.

7- O estudo prevê a implantação de cercas no canteiro central nas proximidades de todas as passarelas.

8 e 9- O estudo não prevê a construção de passarelas nesses trechos, no entanto, há um estoque de passarelas previsto e que pode vir a suprir necessidades futuras, inclusive para tais localidades.

10- O estudo prevê a implantação de cercas no canteiro central nas proximidades de todas as passarelas.

11- O estudo prevê a adequação da iluminação para trechos urbanos e entroncamentos.

12- A concessionária ficará responsável em avaliar a geometria da rodovia, de maneira a atender aos requisitos de segurança estabelecidos no PER.

13, 14 e 15 - O estudo prevê a implantação de dispositivos de segurança, tais como

barreira New Jersey, defensas metálicas e sinalização horizontal e vertical ao longo de todo o trecho concedido.

57. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303564

Contribuição:

Assunto: Contribuições para Audiência Pública 132/2013

1. Em atenção ao Aviso de Audiência Pública 132/2013, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos levantamentos preliminares para estruturação da 3ª Etapa – Fase III do Programa de Exploração da Rodovia.
2. Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público da União.
3. Considerando que as Delegacias e os Postos instalados às margens das rodovias federais são patrimônio da União, sugerimos que:
4. Seja contemplada, no projeto de concessão, a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, cujos anteprojetos deverão ser fornecidos pela Divisão de Projetos e Infraestrutura – DIPROJ/DPRF, bem como às reformas e ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instalados, salientando que os Projetos executivos, a fiscalização das obras, a execução e toda infra estrutura necessária para completa operacionalização da unidade ficará a cargo da concessionária. Os projetos deverão observar as características morfológicas e tecnológicas típicas para ambientes de unidades da PRF e ainda atender os requisitos de: Sustentabilidade (Instrução Normativa 01/2010 do MPOG), acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004).
5. Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que se desativado temporariamente para obras a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade das instalações do patrimônio público da união.
6. As áreas para retenção de veículos deverão ser totalmente monitoradas e possuir

muro/gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público e de terceiros.

7. Sejam instaladas coberturas junto às edificações visando a fiscalização em período chuvosos (cobertura de pistas).

8. Balanças móveis/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização sejam instaladas em locais estratégicos definidos pela ANTT/PRF (incluídas as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais). Tal medida contribuirá para diminuição de acidentes e a preservação bem como a conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os acidentes e custos de manutenção.

9. Sejam criados locais de parada/estacionamento em pontos críticos e estratégicos a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, excesso de velocidade, teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma contribuindo ainda mais com a Polícia Rodoviária Federal no cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB.

10. Sejam criados locais de parada/estacionamento para descanso dos condutores de veículos de carga, nas praças de pedágios, áreas de operação de balança, ou em outras instalações para atendimento a usuários da rodovia.

11. A concessionária deverá ter em seu quadro um técnico em segurança viária para acompanhar a sinalização de todas as intervenções de obras que se fizerem necessárias na rodovia. Na ausência deste profissional a concessionária deverá solicitar a presença de um Policial Rodoviário Federal, com conhecimento comprovados sobre o trecho onde haverá a obra no projeto de sinalização.

12. A aplicação do recurso disponibilizado para a segurança pública nas rodovias deverá ser distribuída de forma que se possa realizar as aquisições necessárias mensalmente ou de outra forma desde que solicitado por esta Superintendência Regional.

13. Como atribuições para as futuras concessionárias sugerimos:

Respeitar as especificações técnicas fornecidas pelo DPRF quando da aquisição de bens permanentes ou de consumo, e serviços e adotar, no máximo, o valor indicado nas pesquisas de preços apresentada pelo DPRF;

Os bens permanentes ou de consumo e serviços, adquiridos, contratados e/ou locados, deverão observar a padronização utilizada pelo DPRF;

A concessionária deverá promover a entrega ao DPRF, formalizada por meio de Termo de Entrega, dos bens e serviços, adquiridos ou sob locação;

A concessionária se obriga a transferir ao DPRF, por meio de Termo de Doação, no final de cada período anual da Concessão da rodovia, os bens permanentes adquiridos por força do presente Convênio, os quais serão incorporados ao patrimônio da União, pelo DPRF;

14. Como atribuições para o Departamento de Polícia Rodoviária Federal sugerimos:

Requisitar a concessionária a aquisição dos bens e a contratação dos serviços de acordo com as cláusulas a serem convencionadas, compatíveis com os valores mensais constantes num plano de trabalho a ser estabelecido. Caso a despesa mensal não seja compatível com o valor constante do plano de trabalho, a diferença poderá ser compensada nos meses subsequentes, desde que respeitado o limite anual, sempre com a anuência da concessionária.

Tratando-se de bens ou serviços não previstos, o DORF deverá solicitar a prévia anuência da ANTT, por meio de requerimento devidamente justificado feito a concessionária, que submeterá à apreciação da ANTT;

Quando autorizada pela ANTT a aquisição de bens ou serviços solicitados pelo DPRF, esta deverá proceder a emissão de um documento, relacionando à aquisição dos bens ou serviços autorizados.

Fornecer a concessionária as especificações técnicas necessárias e os padrões apropriados para os bens e serviços desejados;

Providenciar, no mínimo, 03 (três)cotações de preços dos bens e serviços a serem adquiridos ou contratados, e disponibilizá-las à concessionária.

Utilizar os bens e serviços no exercício das atividades necessárias à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização de tráfego de nos trechos das rodovias concedidas à iniciativa privada.

Controlar o prazo de validade da aferição dos materiais e equipamentos colocados à sua disposição e propor à concessionária a aferição, quando necessária, com a

devida antecedência.

Manter cadastro atualizado de todos os bens e serviços, adquiridos ou contratados, a ser encaminhado, mensalmente, à concessionária por meio impresso e eletrônico;

A Superintendência Regional deverá identificar todos os bens adquiridos ou sob locação, por meio de uma plaqueta, devidamente afixada no bem, contendo o número de identificação com a citação do Convênio DPRF x Concessionária x ANTT.

15. Os bens permanentes que deverão ser objetos de aquisições pelas futuras concessionárias são:

Veículos e motocicletas locados ou adquiridos;

Equipamentos de informática (computadores, monitores, impressoras e outros de mesma natureza);

Aparelhos e instrumentos (etilômetros, radares, medidores de transmitância luminosa, equipamentos necessários para a fiscalização com enfoque ao enfrentamento à criminalidade e outros de mesma natureza);

Equipamentos de telefonia e comunicação (telefones, rádios transceptores, torres de comunicação, antenas e outros de mesma natureza);

Mobiliários e eletrodomésticos em geral.

16. Os bens de consumo que deverão ser objetos de aquisições pelas futuras concessionárias são:

Gerais: cones de sinalização, sinalizadores em geral, algemas, lanternas, trenas, suprimentos de informática e telecomunicações, suprimentos de escritório e outros de mesma natureza;

De proteção individual: coletes de proteção balística, cassetetes, bastões retráteis, botas, capacetes, luvas e outros de mesma natureza.

17. Os serviços que deverão ser disponibilizados pelas futuras concessionárias são:

Serviços de manutenção dos veículos, motocicletas, equipamentos, aparelhos e instrumentos (inclusive aferições) pertencentes ao DPRF, adquiridos ou não com a verba de aparelhamentos desde que utilizados somente na rodovia concedida;

Serviços de configuração dos equipamentos, aparelhos e instrumentos pertencentes ao DPRF, adquiridos ou não com a verba de aparelhamento, desde que utilizados somente na rodovia concedida;

Serviço de limpeza e conservação predial dos Postos de Fiscalização do DPRF previstos no PER;

Serviços de locação de bens, tais como: veículos, motocicletas, aparelhos, instrumentos e equipamentos em geral;

Seguro de sinistro dos veículos adquiridos ou locados por força do que for convencionado, desde que utilizados somente na rodovia concedida.

18. No que se refere à comunicação de dados e voz e monitoramento das rodovias através do sistema de circuito fechado de TV – CFTV, as futuras concessionárias deverão permitir que a PRF utilize a infraestrutura para comunicação entre os Postos e Delegacias situados nas rodovias sob concessão e acesso às imagens captadas pelo sistema de monitoramento nos postos e delegacias.

19. Ressaltamos que a aceitação destas sugestões contribuirá fortemente para modernização da PRF e refletirá diretamente em benefícios para toda sociedade brasileira principalmente aos usuários da rodovia e as comunidades locais.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

58. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1298983

Contribuição:

Gostaria de saber a empresa responsável de explorar o e resgate da br 101

Resposta da área técnica:

A 3ª fase da 3ª etapa das concessões federais consiste na concessão de lotes rodoviários visando a ampliação da escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura, duplicando os principais eixos rodoviários do país. Para tal será

realizado um leilão a fim de selecionar o proponente que oferecer a menor tarifa para a duplicação e operação do lote específico no prazo determinado pelo contrato, respeitando a garantia de proposta exigida. Assim, a empresa responsável será determinada após essa fase do processo licitatório.

59. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1299070

Contribuição:

Entendemos que o estudo de traçado deve ser melhor trabalhado de maneira que a duplicação no trecho de serraria seja considerado um novo traçado, evitando interferências no traço do já existente (via atual) e já estabilizado.

Resposta da área técnica:

A definição do traçado será realizado pela concessionária, e estará sujeita à não objeção da ANTT quando da análise do anteprojeto.

60. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303515 e 1299078

Contribuição:

Boa tarde,

Conforme indicado nos procedimentos aplicáveis à Audiência Pública nº 132/2013 estou encaminhando duas contribuições/sugestões ao Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-050/GO/MG, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.

O descritivo de nossas sugestões estão indicados no arquivo anexo denominado sugestões AAFosfatos aud pub 132_2013.pdf

Também seguem anexos dois desenhos dos estudos de alternativa de acesso da Anglo American Fosfatos site de Catalão a BR-050 e a folha 11 do diagrama unifilar da BR-050 que faz parte do Anexo 3.1.A do lote 4 (BR-050).

No aguardo de vossa apreciação, estamos a disposição para esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários para vosso entendimento.

ANEXO

A

Mesa diretora da Audiência Pública no. 132/2013 e equipe de análise de contribuições

Ref.: Sugestão/contribuição ao Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e ao Programa de Exploração da Rodovia BR-050/GO/MG, integrante da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.

Após análise do material disponibilizado pela ANTT referente ao Edital para Concessão da Rodovia BR-050/GO/MG, onde identificamos na planilha de melhorias previstas os acessos indicados para a região de Catalão, estamos encaminhando sugestões para alteração/adequação destes acessos como segue:

Situação 1: Acesso para as instalações industriais da Anglo American Fosfatos (antiga Copebrás) e para as misturadoras de fertilizantes situadas ao longo da Rodovia Municipal Sebastião de Pádua em Catalão/GO.

- A Anglo American Fosfatos tem um complexo de produção de fertilizantes fosfatados localizado na Rodovia Municipal Sebastião de Pádua, km 8 em Catalão/GO que atualmente produz e expede cerca de 800.000 t/ano de fertilizantes, 600.000t/ano de Gesso Agrícola e 95.000 t/ano de Fosfato Bicálcico. Atualmente está desenvolvendo um estudo de viabilidade para um projeto de expansão de suas instalações em Catalão/GO, junto às suas unidades atuais, denominado Projeto Goiás II, sendo que este projeto tem como objetivo elevar a produção de fertilizantes fosfatados para cerca de 1.550.000t/ano e de Gesso Agrícola para 2.000.000t/ano até 2017.

- Com base nos dados de recebimento de matéria-prima e expedição de produtos em 2012, a Anglo American Fosfatos recepcionou em suas instalações cerca de 60.000 caminhões ao longo do ano, que indica uma média em torno de 200 caminhões por dia. Em função da sazonalidade da expedição de fertilizantes foram recepcionados até 350 caminhões nos dias de pico.

- Com o início da operação das unidades do Projeto Goiás II, o fluxo de caminhões entregando insumos ou matérias-primas e retirando produtos aumentará consideravelmente, sendo que está estimada a recepção nas instalações da unidade de Catalão de cerca de 125.000 caminhões ao longo de cada ano, que indica uma média em torno de 400 caminhões por dia. Em função da sazonalidade da expedição de fertilizantes é estimada a recepção de até 700 caminhões nos dias de pico.

- Atualmente, todo este fluxo de caminhões utiliza o acesso do km 277,8 da BR-050 e para alcançar a Rodovia Municipal Sebastião de Pádua é obrigado a cruzar em nível um ramal ferroviário da FCA defronte ao Centro de Ensino Superior de Catalão – CESUC que atende a

cerca de 1300 alunos de graduação e pós-graduação. Na sequência os caminhões ao rodarem pelo trecho inicial da Rodovia Municipal Sebastião de Pádua circulam entre o ramal ferroviário da FCA e loteamentos residenciais com residências construídas na beira da Rodovia Municipal. Esta configuração não permite a duplicação desta Rodovia Municipal e eleva consideravelmente o risco de ocorrência de acidentes envolvendo caminhões, veículos de passeio, ciclistas e pedestres, além de causarem um grande congestionamento nas ruas próximas.



Figura 1: Vista aérea do trevo de acesso utilizado atualmente pela maioria dos caminhões que se dirigem a Anglo American Fosfatos e misturadoras de fertilizantes.



Figura 2: Vista aérea do trevo de acesso utilizado atualmente pela maioria dos caminhões que se dirigem a Anglo American Fosfatos e misturadoras de fertilizantes.



Figura 3: Vista do acesso que os veículos pesados utilizam para acessar as misturadoras e a Anglo American Fosfatos.



Figura 4: Vista do acesso com cruzamento em nível com ramal ferroviário defronte ao CESUC



Figura 5: Outra vista do acesso com cruzamento em nível com ramal ferroviário defronte ao CESUC.



Figura 6: Circulação dos veículos pesados na região entre o ramal ferroviário e os loteamentos residenciais.



Figura 7: Circulação dos veículos pesados na passagem sob a BR-050.



Figura 8: Segundo cruzamento em nível com ramal ferroviário antes que os veículos pesados acessem as misturadoras ou a Anglo American Fosfatos.



Figura 8: Terceiro cruzamento em nível com ramal ferroviário antes que os veículos pesados acessem algumas das misturadoras ou a Anglo American Fosfatos.

- A Anglo American Fosfatos já identificou a necessidade de estudar alternativas para eliminar a competição entre o trânsito urbano e o dos caminhões que são recepcionados em suas instalações para entrega de insumos ou retirada de produtos, bem como a passagem destes veículos pesados no entorno de faculdades e loteamentos residenciais. Em 2010, a Anglo American Fosfatos (Copebrás), encaminhou ao Governo Federal proposta para inclusão no PAC II de um novo acesso à Rodovia BR-050, como solução de redução deste fluxo de veículos, neste trecho da Rodovia Municipal Sebastião de Pádua.

- Estava previsto durante o ano de 2013, no estudo de viabilidade, fazer as tratativas com a ANTT e DNIT e com os órgãos públicos estaduais e municipais para que um novo acesso que atenda sua demanda de recepção de caminhões, bem como a demanda das misturadoras de fertilizantes situadas ao longo da Rodovia Municipal Sebastião de Pádua possa ser implantado antes de 2017. Para iniciar estas tratativas foram elaborados estudos preliminares de alternativas de novo acesso à BR-050, tendo sido selecionadas as alternativas 2 (interseção no km 277) e 4 (interseção no km 277) destes estudos, cujos desenhos seguem anexados a esta sugestão.



Figura 9: Trecho da BR-050 onde poderá ser alocado a Interseção tipo Diamante para acesso às misturadoras, Anglo American Fosfatos e Vale Fertilizantes, previsto na alternativa de estudo 2.



Figura 10: Trecho da BR-050 onde poderá ser alocado a Interseção tipo Diamante para acesso às misturadoras e a Anglo American Fosfato, previsto na alternativa de estudo 4.

Resumo da entrada de veículos pesados no site de Catalão da Anglo American Fosfatos		
	atual	Após Projeto Gotas II
anual	60.000	125.000
Dias de pico	Até 350	Até 700

Nossa proposta: Relocar e/ou alterar a intersecção tipo diamante prevista na planilha de melhorias do Edital para Concessão da Rodovia BR-050/GP/MG no km 276,5 para o cruzamento entre a BR-050 e o novo percurso sugerido em uma das alternativas apresentadas para o acesso a Anglo American Fosfatos e que também atenderia as misturadoras de fertilizantes, com isso eliminando a circulação dos veículos pesados no entorno dos loteamentos residenciais e do Centro Universitário de Catalão. A definição do ponto de intersecção da BR-050 seria definida ainda em 2013 após finalização das tratativas com os demais órgãos públicos envolvidos.

Situação 2: Acesso para as instalações da mina denominada Coqueiros da Anglo American Fosfatos (conhecida como Copebrás) e da mina denominada Boa Vista da Anglo American Nióbio (conhecida como Mineração Catalão de Goiás) situadas na margem da BR-050, sentido Cristalina – Catalão, entre os km 261,5 e 263 no município de Catalão/GO.

- A Anglo American Fosfatos está concluindo um Plano de Aproveitamento Econômico para obter a licença de lavra da mina denominada Coqueiros, a qual tem previsão de início de extração de minério de rocha fosfática para 2017 e este minério deverá ser transferido por caminhões com capacidade de carga de 30t até as instalações de beneficiamento de rocha fosfática, que estão localizadas na GO-504, no município de Ouidor. Para a extração e transferência do minério foi considerado um fluxo aproximado de 65.000 caminhões/ano (em cada sentido) que deverão circular no horário diurno, o que indica um fluxo horário de cerca de 15 caminhões/hora que circularão entre os km 261 e km 270, em cada sentido.



Figura 11: Trecho da BR-050 onde será alocado um acesso para as atividades da mina Coqueiros da Anglo American Fosfatos na altura do km 261 da BR-050.

Resumo da saída de veículos pesados na mina Coqueiros da Anglo American Fosfatos		
	atual	Após Projeto Goiás II
anual	-	65.000
diária	-	180

- A Anglo American Nióbio tem em operação a mina denominada Boa Vista, a qual extrai minério para produção da liga ferro-nióbio e este minério é transferido por caminhões

com capacidade de carga de 33t para as instalações de beneficiamento de nióbio, que estão localizadas na GO-504, no município de Ouvidor. Atualmente o fluxo é de 37.000 caminhões/ano (em cada sentido) e que circulam 24h por dia, de segunda a sábado, o que indica um fluxo médio horário de cerca de 5 caminhões/hora que circulam entre os km 262 e 270, em cada sentido. Até 2017 a previsão é de que este número de caminhões seja dobrado.



Figura 12: Trecho da BR-050 onde existe um acesso para as atividades da mina Boa Vista da Anglo American Nióbio na altura do km 263 da BR-050.



Figura 13: Vista do acesso para as atividades da mina Boa Vista da Anglo American Nióbio na altura do km 263 da BR-050.



Figura 14: Outra vista do acesso para as atividades da mina Boa Vista da Anglo American Nióbio na altura do km 263 da BR-050.

Resumo da saída de veículos pesados na mina Boa Vista da Anglo American Nióbio		
	atual	Após 2017
anual	37.000	74.000
diária	120	240

- Identificamos como prevista a construção de uma interseção tipo diamante no km 270,1 da BR-050 (entroncamento com a GO-504) na planilha de melhorias do Edital para Concessão da Rodovia BR-050/GP/MG. Esta melhoria irá atender este fluxo de caminhões para acessar a GO-504, o qual é feito atualmente em um cruzamento em nível com rotatória.



Figura 15: Trecho da BR-050 com o cruzamento com a GO-504 por onde circulam os veículos pesados que operam entre as Minas Boa Vista e Coqueiros e as unidades de beneficiamento de fosfatos e de nióbio.

Nossa proposta: Incluir uma interseção tipo diamante no km 281,5 na planilha de melhorias do Edital para Concessão da Rodovia BR-050/GP/MG para atender ao fluxo de acesso de veículos pesados nas operações das minas Coqueiros da Anglo American Fosfatos e Boa Vista da Anglo American Nióbio, com isso minimizando o risco de acidentes envolvendo a circulação dos veículos pesados que atendem estas operações.

Atenciosamente,

Hebert Gottzandt

Coordenador de Engenharia

Anglo American Fosfatos Brasil

Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), km284,2 – Oeste – Cubatão – SP

CEP 11573-904

Anexos:

- Folha 11 do diagrama unifilar da BR-050 entre os km 260 e 286 com indicações de melhorias previstas e sugestões
- Alternativa 2 do estudo de novo acesso a rodovia BR-050
- Alternativa 4 do estudo de novo acesso a rodovia BR-050

280,5, que também permitirá o retorno para a área de mineração. Salienta-se que o excesso de conexões da rodovia com o seu entorno prejudica o nível de serviço e a segurança da mesma.

Situação 2 - Existe um estoque programado para intersecções ao longo da rodovia. A empresa poderá solicitar ao concessionário e à ANTT a instalação de uma conexão no local na data pertinente. Hoje, não existe a necessidade desta conexão.

61. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303539

Contribuição:

- Estudos de Tráfego – Volume 2 – Item 2.10.5:

As projeções apresentadas consideram o crescimento do PIB igual a 4,5% a.a. durante todo o período de concessão. Entretanto, o Banco Central divulga que a expectativa de mercado para o crescimento do PIB tem uma média composta anual de 3,46% nos próximos 4 anos (3,19% em 2013; 3,60% em 2014; 3,55% em 2015 e 3,50% em 2015). A diferença acumulada de PIB nesse prazo de apenas 4 anos soma 4,08%.

Para os demais anos, a consideração de um PIB de 4,5% contradiz os principais estudos macroeconômicos atuais, que convergem para um PIB de longo prazo de 3,5%.

Em termos práticos, em 25 anos a diferença acumulada entre as duas taxas pode resultar em uma diferença nominal de PIB de 27%, o que afeta significativamente as projeções apresentadas e a real viabilidade do plano de negócios.

- Estudos de Viabilidade Econômico-Financeira – Volume 4 – Tomo I – Item 4.5.1:

Os percentuais de fuga previstos se mantêm os mesmos durante todo o período de concessão. Na prática, há maior incidência de fuga nos primeiros anos quando ainda há resistência da população ao pagamento de pedágio frente a uma rodovia ainda sem melhorias. Chama a atenção o fato dos primeiros anos da concessão apresentar o maior volume de crescimento, o que acaba por distorcer a projeção de tráfego considerada no EVTE.

- Estudos de Tráfego – Volume 2 – Item 2.10.4:

Somente nos lotes 3, 5 e 7 são avaliadas a competição com o modal ferroviário - ferrovias Norte-Sul, FICO e Bahia-Oeste. Não foi avaliado o Programa de Investimentos em Logística que prevê a expansão e o aumento da capacidade da malha ferroviária brasileira, o que poderá trazer competição modal em vários lotes, com a respectiva redução do fluxo projetado. É fundamental a consideração destes impactos

- Estudos de Tráfego – Volume 2 – Item 2.10.5:

Nos parece que as taxas utilizadas na projeção de tráfego no EVTE, não são correspondentes as obtidas mediante a multiplicação dos valores de elasticidade e PIB, considerados no Estudo de Tráfego. Isto ocorre, principalmente, nos primeiros anos de concessão, em todos os lotes. Do ponto de vista prático, tais taxas acabam por superestimar o volume da demanda durante toda a concessão

- Estudos de Tráfego – Volume 2 – Item 2.1.5:

Constatamos que algumas contagens foram realizadas em dias de feriado, os quais costumam ser descartados devido à imprecisão apresentada. Adicionalmente, verificamos que em alguns lotes (à exemplo do Lote 3) não foram contados os 7 dias da semana, o que pode prejudicar também a qualidade da amostra. Outro ponto relevante consiste na não disponibilização das matrizes OD, assim como detalhamento da metodologia adotada, com os critérios para determinação da amostra estatística.

- Estudos de Engenharia – Volume 3 – Tomo VII – Item 3.7.3.2.2:

O nível de serviço exigido para a ampliação da capacidade é muito rigoroso quando comparado às demais concessões rodoviárias, a exemplo das rodovias paulistas. O critério definido para o nível de serviço, considerado como crítico para o acionamento do gatilho da terceira faixa, é a passagem de serviço de C para D, quando usualmente o critério deveria ser do nível D para E. Isso acaba por afetar o princípio da modicidade tarifária, uma vez que será necessária a realização dos respectivos investimentos em um momento em que a capacidade da via ainda não se encontra saturada. Deste modo, sugerimos avaliar a alteração no nível de serviço para acionamento do gatilho, quando da passagem do nível de serviço de D para E, de modo a não onerar a tarifa base para o usuário.

- Estudos de Viabilidade Técnico Econômico – Volume 4 – Item 4.5.2.1:

REIDI: No estudo foi considerado desconto de 3,65% do custo do investimento durante 25 anos, entretanto o Art. 5º da lei o 11.488 estipula o prazo de apenas 5 anos para fruição do benefício, a partir da data de habilitação. Sugerimos adequar o EVTE ao dispositivo legal, uma vez que está subestimando o valor dos investimentos realizados a partir do Ano 6.

- Estudos de Viabilidade Técnico Econômico – Volume 4 – Item 4.2.1.2:

SUDENE: Para o EVTE do Lote 01 foi considerado o benefício da SUDENE, entretanto o cálculo do custo de capital adotou 34% de benefício fiscal da dívida para chegar a 5,5% de TIR de projeto, enquanto deveria ter sido considerado o valor de 15,3%. Sugerimos, que a TIR deste lote deveria seja reavaliada, de modo a não penalizar a alavancagem financeira do projeto e sua respectiva viabilidade.

- Estudos de Viabilidade Técnico Econômico – Volume 4 – Item 4.2.1.2:

SUDENE: verificamos que as projeções financeiras consideram o benefício da SUDENE durante os 25 anos de concessão, diferentemente do disposto neste item. Nossas simulações indicam que a TIR de projeto será reduzida em cerca de 1% ao ser adotada a premissa correta.

- Estudos de Viabilidade Técnico Econômico – Volume 4 – Item 4.2.2:

Os valores de depreciação nos primeiros anos de projeção nos parecem distorcidos. No primeiro ano, por exemplo, o valor de depreciação é maior do que o próprio CAPEX acumulado. Verificamos que as projeções financeiras apresentadas consideram financiamento durante os 25 anos de concessão, situação que não é observada na prática.

- Estudos de Viabilidade Técnico Econômico – Volume 4 – Item 4.4:

Verificamos que as taxas de crescimento da demanda nas projeções são superiores aos valores apresentados no volume de estudo de tráfego nos lotes 1, 3, 5 e 7, motivo pelo qual pedimos a apresentação da metodologia para convergência destes valores.

- Estudos de Viabilidade Técnico Econômico – Volume 4 – Item 4.5.1:

Verificamos que a modelagem está considerando o financiamento das desapropriações. Entretanto, as principais linhas de financiamento (ex. BNDES) não permitem o financiamento destes itens. Favor esclarecer qual o fundamento.

- PER – Item 3.2.3.1:

Duplicação de trechos que atinjam o gatilho em 12 meses. Para atender a este prazo os projetos e licenciamentos e aprovações deverão ser obtidos previamente ao atingimento do gatilho. Não encontramos no orçamento de referência os valores correspondentes a estes investimentos (tanto projetos executivos, quanto custas de licenciamento). Favor esclarecer quais os valores considerados.

- PER – Item 3.2.2:

Qual o prazo de aprovação dos projetos alternativos pela ANTT? Adicionalmente, no caso de haver custos adicionais na realização das obras alternativas em trechos urbanos, o contrato será objeto de reequilíbrio?

- PER:

Ao realizarmos o confronto das exigências do PER com os parâmetros utilizados no Modelo Operacional, notamos que alguns itens do PER não foram considerados no orçamento, à exemplo do número de guinchos pesados e ambulâncias. O mais correto é que o MO atendesse integralmente as disposições do PER, de modo a refletir a realidade da Concessão.

- Volume III – Tomo VII – Melhorias e Ampliações:

Parece-nos que não foram considerados valores de investimentos para elaboração dos projetos executivos referentes à implantação da terceira faixa (vide tabela 17). O mais adequado, assim como realizado para as ampliações referentes às duplicações, seria a consideração dos respectivos valores de projeto.

- PER – Item 3.2.3.2:

Com relação às obras de melhoria a serem realizadas a partir do início do 61o mês da Concessão (a exemplo de vias marginais e conexões diamante) foi estabelecido um quantitativo máximo a ser orçado pela Concessionária, sem ser especificado o valor teto dos respectivos investimentos. Tendo em vista que não são determinadas as localizações e especificações exatas de cada item, nos parece mais adequado que

fosse estimado um valor máximo a ser considerado na proposta e, uma vez ultrapassado este valor, a Concessionária faria jus ao reequilíbrio do contrato.

- PER – Item 3.2.4:

Conforme descrito no item 3.2.5 do PER, o prazo para entrega de projetos para obras emergenciais é de 48 horas, o que nos parece inadequado, tendo em vista a complexidade de eventos que podem vir a ocorrer na via.

- Modelo Operacional:

Consta no Modelo Operacional a indicação dos pontos onde devem ser instaladas as bases operacionais e respectivos recursos do SAU (guinchos e ambulâncias). Pergunta: caso a concessionária obedeça aos estudos realizados para a instalação das bases BSOs e não consiga atender aos limites de tempo para o atendimento estabelecido no PER, será notificada/ penalizada? Caso positivo, solicitamos o detalhamento do racional para determinação da quantidade e localização das bases no modelo operacional.

- Apêndice D do PER:

Caso a Proponente verifique a necessidade de aumento do número de SAUs e/ou a modificação da localização dos mesmos, de modo a melhor atender os parâmetros do PER, será facultada estas opções? No caso da necessidade de aumento do número de SAUs, a Concessionária será reequilibrada?

- PER – Item 3.4.4.2 – Socorro Mecânico:

Consta no PER a necessidade de guinchos pesados em todas as bases operacionais. No entanto, quando confrontamos o número de guinchos pesados no apêndice F do PER (7) com o número de bases (17), no lote 03, por exemplo, verificamos que esta exigência não está sendo considerada no modelo operacional proposto. O mesmo se aplica aos demais lotes.

Deste modo, sugerimos à adequação.

Resposta da área técnica:

A adoção das premissas de PIB foram revisadas a fim de contemplar um cenário coerente com as projeções do governo federal.

A fuga foi mantida constante por conservadorismo. Deve ser observado que não existem dados confiáveis que permitam inferir a hipótese de redução de fuga ao longo do tempo, embora este fenômeno seja normalmente mencionado.

Foi considerado que nestes lotes a competição modal é passível de ocorrer, como especificado no item 2.10.4. do Volume 1 Tomo II. Em outros lotes esta competição é inexistente ou desprezível. O Modelo de competição modal será revisto após a Audiência Pública.

As taxas de crescimento do tráfego resultam da multiplicação de uma taxa de crescimento do PIB, da elasticidade tráfego-PIB e de um fator regional, que expressa as variações da economia regional em relação ao PIB nacional.

Algumas contagens foram realizadas em feriados, entretanto, as contagens destes dias atípicos foram substituídas por volumes estimados a partir da distribuição horária de outros dias da semana ou de outros postos com padrão de distribuição horária similar. As matrizes de viagens são apresentadas no volume 2, em formato compatível com o que normalmente é apresentado em outros estudos de mesma natureza. A partir dos parâmetros calibrados dos modelos de PD, é possível implementar o modelo em planilha ou software e utilizá-lo de forma plena. As planilhas de Origem e Destino e Preferência Declarada do estudo foram disponibilizadas após a Audiência Pública no endereço eletrônico: <http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/>.

A premissa adotada nessa nova etapa de concessões é de que as rodovias envolvidas deverão ter alto padrão de trafegabilidade e segurança. O impacto da exigência de implantação de terceira faixa na modicidade tarifária foi considerado, tendo sido adotada uma metodologia para indicação das necessidades de ampliação compatível com as premissas de qualidade e modicidade tarifária das futuras concessões.

A sugestão será acatada, de forma a esclarecer para qual período deve ser considerado o REIDI.

Foi considerado o benefício da Sudene por 10 anos, cujo efeito foi unicamente a redução da alíquota de imposto de renda. Desta maneira, a soma das alíquotas de IR+CSLL (34%) mudam para 15,25% neste período. Sendo assim, não é necessária

revisão e o tratamento adotado está correto.

Foi considerado um benefício de 10 anos da Sudene.

Isto não ocorre, a depreciação é sempre menor do que o valor do Capex acumulado, em todo o período, como exposto no anexo C do Volume 4.

As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. Essas premissas não tem impacto em tarifa. As premissas de financiamento foram alteradas após a Audiência Pública com o novo prazo de concessão, sendo considerado 25 anos de financiamento e 5 anos de carência.

Houve uma inconsistência na apresentação dos resultados dos volumes 2 e 4. O valor correto está disposto no volume 4. Os valores serão revistos após a Audiência Pública.

As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. Essas premissas não tem impacto em tarifa. Adicionalmente, será retirado do modelo financeiro a premissa de financiamento para desapropriação.

O custo dos projetos executivos para terceira faixa encontra-se no Quadro 5 - plano de negócios - item 4.3, junto dos demais projetos de melhorias em ampliações. Será realizado o ajuste na distribuição do valor a fim de acompanhar o cronograma de gatilho de 3ª faixa ao longo de toda concessão.

A ANTT terá o prazo de 60 dias para se manifestar sobre o anteprojeto das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível do Serviço (cláusula 6.4), a ser apresentado pela Concessionária (cláusula 6.2). No caso de a Concessionária optar em implantar obras alternativas em trecho urbano, a verba destinada à desapropriação do respectivo trecho urbano será destinada integralmente à Concessionária, nos termos da cláusula 9.1.2.

O PER será ajustado para adequar-se ao modelo operacional.

Os projetos foram considerados, porém estes serão redistribuídos ao longo do período da concessão.

O PER estabelece o quantitativo máximo, transferindo todo o risco de engenharia e custos ao concessionário.

Considerando a premente necessidade de intervenção no caso das intervenções emergenciais, o prazo de 48 (quarenta e oito) horas deve ser observado.

O modelo Operacional apresenta uma imagem com localizações aproximadas das BSOs e suas respectivas áreas de cobertura. A concessionária não é obrigada a adotar o posicionamento sugerido, porém é obrigada a atender os parâmetros e o tempo de atendimento mínimo determinados pelo PER, caso contrário ela será penalizada.

O atendimento aos Parâmetros de Desempenho e nível de serviço do Sistema Rodoviário está diretamente ligado à prestação de serviço adequado, sendo intrínseco à Concessão e de responsabilidade da Concessionária, não cabendo reequilíbrio do Contrato.

O PER será ajustado para adequar-se ao modelo operacional.

62. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303587

Contribuição:

Prezados Senhores,

Segue anexo arquivo contendo contribuições para a Audiência Pública número 132/2013, conforme Procedimentos aplicáveis à Audiência Pública nº 132/2013, de acordo com o disposto na Resolução nº 3.705, de 10 de agosto de 2011, que regulamenta os procedimentos referentes às Audiências e Consultas Públicas no âmbito da ANTT.

Cordialmente,

ANEXO: CONTRIBUIÇÃO #1

BR-262 - EVTE - VOLUME 2 – TOMO ÚNICO – ITEM 2.8.1

O texto da página 82 (parágrafo único) não condiz com os valores das tabelas 31 e 32. Favor esclarecer qual informação deverá ser considerada para as fugas.

CONTRIBUIÇÃO #2

BR-262 - EVTE - VOLUME 2 – TOMO ÚNICO – ITEM 2.9.2

Favor disponibilizar a memória de cálculo utilizada na obtenção das elasticidades constantes da tabela 35 (rodovias, período histórico, categorias veiculares consideradas, etc).

CONTRIBUIÇÃO #3

BR-262 - EVTE - VOLUME 3 – TOMO 7 – ITEM 3.7.2

Consta no item 3.7.2 que a avaliação de capacidade foi feita utilizando o HCM. Já no subitem 3.7.2.5 consta explicitamente que os fatores de equivalência de trafego utilizados foram ET = 1,5 (terreno plano), ET = 3 (ondulado) e ET = 5 (montanhoso). Estes valores, conforme se denota pelo relatório foram majorados em função das características dos veículos brasileiros (se comparados com o HCM). Além disso, na Tabela 5 – Gatilhos Volumétricos das Ampliações do subitem 3.7.3.2.3, consta que existe o VDMA eq (veículos equivalentes / dia) para cada subtrecho homogêneo. Pergunta-se: o VDMA eq deve ser calculado de acordo com a metodologia citada no item 3.7.2.5, adotando-se os valores dos fatores de equivalência utilizados no mesmo item? Em caso negativo, quais os fatores de equivalência deverão ser adotados?

CONTRIBUIÇÃO #4

GERAL - PER – ITEM 3.2.4

O item 3.2.4 especifica que as obras emergenciais deverão ser executadas imediatamente pela Concessionária após a ocorrência. Para esse tipo de ação e outras semelhantes (passivos ambientais, conservação, etc...) como será a atuação no segmento capixaba no período em que estiver em andamento a duplicação em processo de execução pelo DNIT?

CONTRIBUIÇÃO #5

BR-262 - EVTE – VOLUME 3 – TOMO 4 – TABELAS 1 E 2 – PÁGINAS 8 E 9

São apresentados quantitativos de pavimento respectivamente no ES/MG. No entanto, na Tabela 3, página 10, onde se apresentam os valores para cada trecho, não constam quantidades no trecho do ES. Favor indicar qual a quantidade a ser considerada para cada trecho.

CONTRIBUIÇÃO #6

BR-262 - EVTE - VOLUME 3 – TOMO 7 – ITEM 3.7.3.3

O item 3.7.3.3 estabelece que a Rodovia foi classificada segundo o tipo de terreno em 5 categorias utilizando as informações da segunda semana nacional de pesquisa de tráfego, realizada em 2011. Pergunta-se: tal relatório poderia ser disponibilizado?

CONTRIBUIÇÃO #7

BR-262 - EVTE - VOLUME 3 – TOMO 7 – ITEM 3.7.3 e 3.7.5

Pelo que se verifica nos itens 3.7.3 e 3.7.5 (Tabela 16), principalmente, após os estudos de ampliação de capacidade, entendemos que a Rodovia não necessita de ampliações (3ª faixa) se considerados os volumes de tráfego para a tarifa teto e a aplicação da metodologia HCM com os fatores de equivalência para veículos pesados iguais a ET = 1,5 (terreno plano), ET = 3 (ondulado) e ET = 5 (montanhoso). Está correto o entendimento?

CONTRIBUIÇÃO #8

BR-262 - EVTE - ANEXO 03 - DIAGRAMA UNIFILAR DO NÍVEL DE SENSIBILIDADE GLOBAL

Na planilha "Socioambiental - Trecho 02.xlsx", contido no arquivo disponibilizado "lote_2_-_planilhas.zip", Anexo 03 - Diagrama Unifilar do Nível de Sensibilidade Global - LOTE 02 (BR-262 MG/ES) foi indicada a apresentação de EIA/RIMA e licenciamento ambiental simplificado por trechos. Este procedimento foi aprovado pelo IBAMA?

CONTRIBUIÇÃO #9

BR-262 - PER - CONTORNO DE MANHUAÇU/MG

No PER está indicado que as obras do Contorno de Manhuaçu/MG deverão ser concluídas até o 5º ano, enquanto que no Estudo de Viabilidade está indicado o

prazo de conclusão até o 7º ano de concessão. Entendemos que o estudo de viabilidade será revisto de forma a refletir o prazo limitado pelo PER. Está correto o entendimento?

CONTRIBUIÇÃO #10

BR-262 - PER - ITEM 3.3.3 – PÁGINA 35 – OBRAS ALTERNATIVAS EM TRECHOS URBANOS

Nesse item, o PER descreve que em trechos urbanos, a implantação de pistas duplas poderá ser feita através de Contornos, mediante apresentação de um Anteprojeto que será analisado pela ANTT na “forma do contrato”. Entendemos que se houver a necessidade de implantação de contornos ao invés de duplicação em determinado trecho urbano (além dos 8 km já definidos no PER – Contorno de Manhuaçu/MG), a ANTT deverá promover o equilíbrio financeiro para acrescer os custos adicionais dessas obras no Contrato. Está correto o entendimento?

CONTRIBUIÇÃO #11

BR-262 - EVTE – VOLUME 3 – TOMO VII - ITEM 3.7.3.3 – PÁGINA 33 – ESPECIFICAÇÕES DAS AMPLIAÇÕES

Nesse item estão apresentadas as premissas adotadas para classificação do tipo de terreno. Questionamos se poderão ser fornecidos os subtrechos (km inicial e final) com a classificação obtida pela ANTT segundo esse critério. Em relação à classificação em si, entendemos que os tipos “Levemente Ondulado” e “Fortemente Ondulado” equivalem ao tipo “Ondulado” do Manual de Projetos Geométricos de Rodovias Rurais do DNER. Está correto o entendimento?

CONTRIBUIÇÃO #12

GERAL - PER

No Estudo de viabilidade foi adotado um projeto tipo para as 16 conexões tipo diamante, quase sempre próximas a trechos urbanos. Não está claro se, no modelo proposto, as rotatórias da conexão estão rebaixadas com relação à cota da rodovia ou está previsto alteamento da rodovia para transpor o viário da conexão.

No primeiro caso, a conexão com o viário urbano requer, na maioria dos casos, obras de contenção ou grandes desapropriações e/ou demolições. Onde estaria

prevista esta verba? No segundo caso, além do viaduto deveria ser prevista uma verba para terraplenagem (alteamento do greide) bem maior da considerada nas contas.

CONTRIBUIÇÃO #13

GERAL - PER

Considerando que o tempo de cobrança da tarifa definido como o tempo necessário à operação manual de cobrança pelo arrecadador, contado entre o instante em que o condutor entrega o dinheiro ao arrecadador e a sua liberação através do semáforo, sendo que a aferição deste parâmetro consiste na medição durante 15 minutos (mínimo de 30 veículos) e a sua meta será cumprida se 95% das medições derem um tempo de cobrança máximo de 15 segundos e nos 5% restantes o tempo não deverá exceder a 1 minuto.

Considerando que o tempo de espera na fila definido como o intervalo de tempo contado a partir do momento em que o veículo passa a fazer parte da fila até o seu posicionamento junto à cabine de cobrança, sendo que a aferição deste parâmetro consiste na medição durante 15 minutos (mínimo de 30 veículos) e a sua meta será cumprida se 90% das medições derem um tempo de espera de no máximo 5 minutos e nos 10% restantes o tempo não deverá exceder 10 minutos.

Considerando que as filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 metros de extensão, deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento, sendo que para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração.

Considerando que nos horários de pico, o tempo máximo de espera na fila passa a ser de 10 minutos em 90% das medições e de 20 minutos nos 10% restantes e as filas máximas passam para 400 metros, sendo esta extensão também deverão ser demarcada na rodovia, com a mesma forma de aferição acima.

Considerando que os horários de pico serão definidos a critério da ANTT e de acordo com as particularidades de cada trecho concedido.

Considerando que caso a Concessionária venha observar que qualquer desses limites foi atingido estará obrigada a liberar a passagem de veículos sem cobrança

de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento.

Pergunta-se: Havendo situações que fujam ao controle da Concessionária como manifestações públicas, acidentes, ações planejadas de motoristas em protesto à cobrança de pedágio, ou outros fatos que prejudiquem o adequado desempenho operacional das praças de pedágio, ou que até mesmo as paralitem totalmente, com a conseqüente formação de filas superiores aos limites previstos no PER, entendemos que nesses casos a abertura nas cancelas não deverá ser realizada, está correto nosso entendimento?

CONTRIBUIÇÃO #14

GERAL - PER

No PER de todos os trechos está indicado no item 3.2.5.1 – Parâmetros de classe da rodovia as exceções de atendimento à classe 1A, onde aparece menção ao trecho multifaixas. Favor explicitar os trechos multifaixas de cada lote.

CONTRIBUIÇÃO #15

GERAL - EVTE

Alguns itens do PER são completamente ignorados nos estudos de viabilidade. Solicitamos que os estudos sejam revisados de forma a atender a todas as exigências do PER. Exemplos:

- Vias marginais:
 - o PER especifica passeio com 2,5m de largura, enquanto que o estudo de viabilidade dimensiona apenas 2m;
 - acomodação do talude no PER com 1m de largura, meio fio e sarjetas para ambos os lados; estes itens não constam no estudo de viabilidade
- Duplicação:
 - O PER especifica duplicação com canteiro central, no entanto o estudo de viabilidade especifica largura de 14m de plataforma, independente da topografia local, o que consideramos inadequado. No nosso entendimento, a largura mínima da plataforma, com 2 faixas por sentido, acostamento e canteiro central, a largura da plataforma deveria ser ao menos 18,5m.

CONTRIBUIÇÃO #16

APÊNDICE D DO PER

A Nota Técnica 78/2012, utilizada para a modelagem financeira do projeto, diz que a metodologia proposta pela SEGES/MT para a elaboração dos cronogramas tem como premissa que "Os projetos executivos da duplicação encontram-se concluídos antes do início das obras, no Ano I" – No Contrato de concessão, a responsabilidade pelo desenvolvimento dos projetos é do parceiro privado. Sugerimos que, caso a responsabilidade pela elaboração de projetos venha a ficar por conta do parceiro privado, seja alocado tempo no cronograma, para que os projetos possam ser desenvolvidos / aprovados (5 a 6 anos).

CONTRIBUIÇÃO #17

BR-101 - PER

No item 3.2.1.1 do PER - Obras de ampliação, especifica-se que são 224,9 km de extensão em duplicação pelo DNIT, enquanto que no Apêndice I do PER, constam 235,9 km. Qual é a extensão do trecho em duplicação pelo DNIT?

CONTRIBUIÇÃO #18

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo V (Restauração)

No Item 3.5.2.1.3 (Parâmetros de desempenho), especifica-se que ao longo da fase de RECUPERAÇÃO, o pavimento flexível da RODOVIA deverá ser gradualmente recuperado, de forma que sejam cumpridos os seguintes limites:

Largura mínima das pistas de rolamento, ao final do 5º ano de CONCESSÃO, de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais, do DNIT; extensões com 3ª faixa de tráfego poderão ter tratamento diferenciado. De acordo com o que foi especificado, favor esclarecer para qual classe das referidas normas devem ser atendidos estes requisitos?

CONTRIBUIÇÃO #19

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo V (Restauração)

Nas páginas 12 e 13 foram apresentadas espessuras de reforço calculadas pelo método PRO 11. Estas espessuras foram consideradas nos serviços de

recapeamento? Há diversos segmentos com espessuras de recapeamento de 10 a 25 cm, a partir das quais entende-se cabível intervenção de maior porte (Reciclagens e Reconstruções).

CONTRIBUIÇÃO #20

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo V (Restauração)

Na página 16 apresentam-se na Tabela 7 os Quantitativos de serviços de recuperação do pavimento da BR262-ES, no entanto na Página 18 (Tabela 9 - Quantitativo e Valores – Pavimento) as quantidades para a a BR262/ES estão "zeradas".

Na Tabela 7 - Quantitativos de serviços de recuperação do pavimento da BR262 ES não são explicitadas as unidades das quantidades de Reparos Profundos, Recapeamento e Acostamentos.

Nas Tabelas 7 e 8 para o item recapeamento numa quantidade de 120.400,00 (sem unidade como abordado no questionamento anterior), no entanto a quantidade apresentada no item Concreto Betuminoso Usinado a Quente - Capa de Rolamento (Restauração) é de 125.823,17 m³. Cabe ainda ressaltar que a quantidade de 120.400 de recapeamento na tabela 7 refere-se ao ES que apresenta quantidade "zerada" na Tabela 9.

CONTRIBUIÇÃO #21

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo V (Restauração)

Nas Tabelas 7 e 8 identifica-se Reparos Profundos (Deflexões Altas) de onde se entende que para a intervenção Reparos profundos foi definida em locais com Deflexões Altas. As deflexões altas foram adotadas em relação a que limite máximo? O que abrange o Reparo Profundo em termos de Espessuras de remoção e Materiais / espessuras de camadas?

CONTRIBUIÇÃO #22

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo V (Restauração) - Anexos 3.4.A e 3.5.A

Sobre os locais para fornecimento de Cimento asfáltico são apresentados Ibitiré (MG) e Candeias (BA) . Cabe ressaltar que para CAP 50/70 fornecido direto da

refinaria o local deve ser Betim (MG).

CONTRIBUIÇÃO #23

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo IV (Manutenção) - Anexos 3.4.A e 3.5.A

Na página 59 os itens de Pavimentação da Tabela 3 (Estimativa de custos dos serviços) não consideram as intervenções previstas na Tabela 4 - Cronograma de Execução de Manutenção do Pavimento (páginas 62 e 63).

Quais as premissas e critérios para a adoção de soluções de recapeamento (HR4), uma vez que a etapa de Restauração (anos 2 a 5) já definiu intervenções baseadas em critérios defletoométricos para o aporte estrutural dos segmentos que necessitavam? Favor justificar a premissa para que justamente após estes recapeamentos tenha-se definido vida útil de 4 anos ao invés dos 6 anos considerados para as intervenções de menor porte (Micro revestimento).

CONTRIBUIÇÃO #24

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo VII (Melhorias e Ampliações)

(1) Favor justificar a adoção na Tabela 8 (Página 34), de CBR do subleito =20 para a maior parte dos segmentos que compõem o lote, e não considerada nenhuma previsão de reforço do subleito. (2) Favor informar se houve investigação do subleito? (3) Caso positivo, o estudo poderia ser disponibilizado?

(4) Justificar a adoção de base e sub-base estabilizada granulometricamente, sem incorporação de cimento ou outro aglomerante que reduza deformabilidade da estrutura do pavimento, considerando que as solicitações de tráfego apresentadas são consideravelmente altas (com NUSACE de $3,5 \times 10^7$ a $7,6 \times 10^7$).

CONTRIBUIÇÃO #25

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo VII (Melhorias e Ampliações)

Na página 35, de acordo com as estruturas de pavimento apresentadas para pista versus acostamentos /faixas de segurança, seriam gerados degraus de 5cm, que não são admitidos sobre os pavimentos existentes de acordo com exigências do Edital.

CONTRIBUIÇÃO #26

BR-262 – EVTE – Volume 3 - Tomo VII (Melhorias e Ampliações)

Apresenta-se na Tabela 8 (Página 34) e nas definições da estrutura do pavimento a implantar uma espessura de camada asfáltica (HCB) igual 5 cm para segmentos com N entre 107 e 5×107 , e 6,25 cm para segmentos com $N > 5 \times 107$. Estas espessuras representam a metade do que a Metodologia de Dimensionamento de Pavimentos Flexíveis do DNIT solicita como espessuras mínimas (10 e 12, 5cm respectivamente). Sugerimos revisar o estudo de viabilidade.

CONTRIBUIÇÃO #27

BR-262 – EVTE – Volume 2 - Tomo I (Estudo de Tráfego)

Na projeção do tráfego foram considerados os possíveis efeitos de fatores externos como por exemplo o fim da "Guerra dos Portos" ou a transferência para outros modais?

CONTRIBUIÇÃO #28

BR-262 - EVTE – VOLUME 3 – TOMO I - ITEM 3.1.2.3 – TABELA 4 – PAG. 9 – LARGURAS DA FAIXA DE DOMÍNIO

Entende-se que as larguras indicadas para a faixa de domínio lado direito e lado esquerdo, por ter uma coluna indicando o "total" da faixa de domínio são medidas a partir do eixo ou da borda externa?

CONTRIBUIÇÃO #29

BR-262 - EVTE – VOLUME 3 – TOMO VIII - ITEM 3.7.3.3. – Figura 16 – PAG. 34 – ESPECIFICAÇÕES DAS AMPLIAÇÕES

Caso a resposta à pergunta anterior confirme que a largura da faixa de domínio é medida a partir do eixo, tem-se que existem trechos com largura de 20 metros: de acordo com a seção indicativa proposta neste produto, serão necessários ao mínimo 18,5 metros para implantação da duplicação, envolvendo, em muitos casos, cortes e aterros de dimensão significativa.

Desta forma será necessário desapropriar ou executar obras de contenção.

Pedimos para dar evidencia de onde são contempladas as relativas verbas.

CONTRIBUIÇÃO #30

BR-262 - PER

No EVTE consta, corretamente, a largura da faixa de domínio.

Entendemos que a mesma tabela, por ser relacionada a inúmeras questões do Programa de Exploração, deveria constar nas Apêndices do PER.

CONTRIBUIÇÃO #31

BR-262 - PER

No EVTE consta, corretamente, a classificação do tipo de terreno (plano, ondulado, montanhoso).

Entendemos que a mesma classificação, por ser relacionada a questões importantes do Programa de Exploração, deveria constar nas Apêndices do PER.

Resposta da área técnica:

Eventuais inconsistências entre texto e tabelas serão revistas. A projeção correta de volumes é a apresentada no volume 4 - modelagem financeira. Os valores serão revisados após a Audiência Pública.

A elasticidade considerada nos estudos de viabilidade está disponível no item 2.9.2. do Volume 2. Não há necessidade, portanto, de disponibilização da memória de cálculo da mesma.

Não, a metodologia citada foi utilizada para a determinação de nível de serviço. Para cálculo do VDMA eq foi utilizado anteriormente o multiplicador tarifário. Após a Audiência Pública, o cálculo do VDMA eq será revisado, utilizando como fatores de equivalência: Automóveis – 1 Comerciais - 2.

O Contrato de Concessão, objeto da Audiência Pública nº 131/2013, será revisado, e a concessionária, durante o período em que o DNIT estiver realizando obras em subtrecho(s) integrante(s) do trecho concedido, será responsável no(s) respectivo(s) subtrecho(s) apenas pela implantação das obras e serviços da Frente de Serviços Operacionais descrita no PER. As obrigações relativas às demais frentes no(s) subtrecho(s) em questão somente se iniciarão com a transferência definitiva do(s) mesmo(s) para a concessionária.

O trecho do Espírito Santo faz parte das obras PAC e portanto seu quantitativo não foi listado.

O estudo em questão é o Relatório 3 Tomo II da Atualização da Base de Dados Georreferenciada do Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, apresentado na Segunda Semana Nacional de Pesquisa de Tráfego de 2011.

Se o gatilho for atingido há ampliação de capacidade com uma 3ª faixa.

Não. Trata-se de metodologia desenvolvida para determinação de níveis de sensibilidade socioambiental do traçado, pelos quais se exigiriam procedimentos de licenciamento mais ou menos detalhados a serem propostos para o IBAMA pela concessionária na fase de licenciamento ambiental das obras de duplicação e/ou aplicação de capacidade.

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Com relação à Lei 12.619/2012, haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

No caso de a Concessionária optar em implantar obras alternativas em trecho urbano, a verba destinada à desapropriação do respectivo trecho urbano será

destinada integralmente à Concessionária, nos termos da cláusula 9.1.2. Nesta hipótese, não haverá reequilíbrio do contrato.

O estudo é referencial, cabendo ao proponente realizar os estudos da maneira que julgar mais adequada. O entendimento concernente à classificação está correto.

O estudo é referencial e a solução a ser implantada será proposta pela concessionária em função das características específicas observadas em cada local. Nos termos da cláusula 9.1, são de responsabilidade da concessionária os custos com desapropriação até o valor indicado no PER. Caso se ultrapasse a verba considerada para o Lote correspondente, o Contrato deverá ser objeto de reequilíbrio pelo fluxo de caixa marginal.

Os fatores contemplados como de risco do Poder Concedente e que poderão, conseqüentemente, gerar direito a reequilíbrio estão arrolados na cláusula 21.2, dentre os quais constam as condições decorrentes de manifestações sociais, caso fortuito e força maior; os demais eventos alocados como risco da Concessionária (cláusula 21.1) não serão objeto de reequilíbrio contratual.

Após a Audiência Pública será inserido um trecho multifaixa no lote 7, e tal será especificado no PER. Para os demais lotes, não há previsão de trechos multifaixas.

Com relação às vias marginais os estudos serão adequados ao PER. Em relação a duplicações, a largura de 14 m especificada no estudo é referente à terraplenagem da nova pista. Ou seja, no total tem-se a largura da pista atual + 14 m, o que atende ao mínimo sugerido de 18,5 m para pista dupla. Porém, com a revisão do PER após a Audiência Pública, há a exigência de canteiro central com 9 m, o que acarretará em uma alteração na largura da terraplanagem da nova pista. Tal, no entanto, não comprometerá as exigências do PER quanto à largura da plataforma.

Os prazos contratuais já contemplam o prazo necessário para elaboração dos projetos.

O PER será corrigido. A extensão considerada no modelo da Audiência Pública de obras do DNIT é 224,9 km. Após a Audiência Pública, os estudos serão revistos considerando uma extensão de 221,0 km de obras de DNIT.

Os parâmetros que a futura concessionária deverá seguir são especificados no item 3.2.5.1. do PER.

As espessuras de reforço apresentadas nas páginas 12 e 13 não se tratam das soluções de pavimentação adotadas no projeto. Na tabela são apresentadas as espessuras necessárias para se reduzir os níveis deflectométricos atuais para os níveis admissíveis calculados através do modelo de dimensionamento de reforço do PRO-11.

Tal solução visa minimizar as espessuras de reforço necessárias, conforme apresentado no cronograma de obras de restauração do projeto.

Na tabela 9 os quantitativos referentes ao trecho do ES se encontram zerados por se tratar do trecho atendido pelo PAC. Os valores apresentados na tabela 7 estão em m² e se referem a todos os serviços de recuperação a serem executados. Já o valor de CBUQ apresentado na tabela 8 é referente ao total de material utilizado na restauração, incluindo recomposição, reparos profundos, recapeamento e acostamento, e portanto se distinguem.

O limite de deflexão foi determinado através da deflexão média de cada segmento acrescido de uma vez o seu desvio padrão e nestes pontos foram previstos reparos profundos. A composição do reparo profundo apresenta-se na composição de serviço Reparo Profundo, item 2.1.1.8 do plano de negócios do presente estudo.

Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo é uma referência. Adicionalmente, a refinaria de Betim foi considerada no caso do Lote 5, pela localização da rodovia em relação à refinaria em questão. Já no caso do lote 2, a refinaria de Betim localiza-se por volta de 100 km do trecho em concessão, encarecendo o fornecimento de tal e, portanto, não sendo vantajosa a sua contemplação na estrutura de custos.

A solução de HR4 foi utilizada para correção de irregularidade longitudinal nos anos em que o modelo do HDM4 estimou que estes parâmetros se encontrariam além dos limites de desempenho preconizados. A vida útil de todas as obras também foi estimada segundo os modelos de desempenho do HDM4, levando-se em consideração as condições funcionais e estruturais de cada segmento. Após a Audiência Pública foi realizada uma nova rodada do HDM4 prevendo o novo prazo da concessão e a previsão de vida útil para 5 anos remanescentes, alterando a solução anteriormente apresentada.

O CBR apresentado na tabela 8 foi calculado segundo a metodologia de determinação de CBR de projeto para segmentos homogêneos apresentada no Manual de Pavimentação do DNIT de 2006, prevendo-se um limite máximo de 20%.

Os dados pontuais de CBR foram estimados a partir da análise dos valores de deflexão obtidos nas campanhas de levantamento (medidas à 120 cm do ponto de aplicação da carga), bem como dados disponíveis de projetos existentes.

Com relação a adoção ou não de estabilização das camadas de pavimento com cimento, O método apresentado no Manual de Pavimentação do DNIT de 2006, permite optar ou não pela estabilização com cimento. Optou-se pela não utilização de estabilização com cimento. O futuro concessionário poderá utilizar esta opção ou qualquer outra aceita pelas normas federais.

As seções apresentadas na página 35 demonstram não estar previsto degrau entre pista e acostamento, assim como nas espessuras apresentadas na tabela 8.

Na tabela 8 apresentada deve-se atentar para a indicação das • Normas, Especificações e Procedimentos adotados abaixo da tabela 8 conforme segue::

- DNIT 031/2006-ES: Pavimentos Flexíveis - Concreto Asfáltico -Espessura = número 1 (tabela)
- DNIT 145/2010-ES: Pavimentação - Pintura de ligação com ligante asfáltico convencional
- Binder (DNIT 031/2006*) - Espessura = número 1 (tabela);

A denominação HCB/2 na tabela indica a espessura de capa e a espessura de binder (ambas de mesma espessura) na estrutura de pavimento proposta. Essas espessuras devem ser somadas para, então, atender a Metodologia de Dimensionamento de Pavimentos Flexíveis do DNIT que recomenda espessuras mínimas (10 e 12, 5cm respectivamente).

A competição modal foi considerada na projeção de tráfego, assim como descrito no item 2.10.4 do Volume 2 Tomo 1. Adicionalmente, o modelo de tráfego com concorrência modal será aprimorado após a Audiência Pública.

A largura da faixa de domínio é determinada em relação ao eixo da via.

Os trechos onde a faixa de domínio é estreita não fazem parte do trecho a ser concedido. A largura mínima encontrada neste trecho é de 20 m para cada lado da via, o que comporta a proposta de ampliação.

O EVTE é meramente referencial. Nos termos do item 4.1.2 do PER, cabe à concessionária efetuar o cadastramento completo dos elementos funcionais da rodovia. No mais, é de se notar, a propósito, que o PER já estabelece em seu item 3.1.6, no âmbito do Escopo dos Trabalhos Iniciais, a alocação precisa dos limites da faixa de domínio.

O EVTE é meramente referencial. Nos termos do item 4.1.2 do PER, cabe à concessionária efetuar o cadastramento completo dos elementos funcionais da rodovia.

63. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303599

Contribuição:

Portanto, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012

VIDE FORMULÁRIO EM ANEXO

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG].

A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, nos preocupa.

Sabemos do compromisso e da importância do DNIT com o desenvolvimento de nossa infraestrutura rodoviária, mas, infelizmente, a entidade pode sofrer interferências externas acarretando em atrasos na conclusão da duplicação.

Entendemos que a melhor alternativa seja uma parceria público-privada, onde o vencedor da concessão seja o único responsável pela duplicação da BR-262.

Dessa forma teríamos a certeza de que a rodovia estará duplicada em sua totalidade no final do prazo de 5 anos, conforme previsto, não correndo assim o risco de se

iniciar a cobrança dos pedágios sem as devidas e tão fundamentais melhorias no trecho da rodovia que corta o nosso estado.

Portanto, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012."

"Justificativa:

- Garantia de segurança dos usuários e da via;
- Garantia de conclusão das obras dentro do cronograma e em igual prazo entre ES e MG;
- Reduzir as ameaças de paralização das obras por excesso de burocracia dos procedimentos públicos;
- Garantir que o serviço prestado corresponda ao valor do pedágio a ser pego pela sociedade;
- Oferecer condições de apoio ao repouso obrigatório dos motoristas de transporte de cargas, conforme a exigência da lei 12.619 / 2012 [estatuto do motorista]."

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Com relação à Lei nº

12.619/2012, haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

64. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303643, 1303653 e 1303692

Contribuição:

Sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Os usuários da Rodovia BR 262 (ES), através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/2013 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 (trecho EX x MG).

A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, nos preocupa.

Sabemos do compromisso e da importância do DNIT com o desenvolvimento de nossa infraestrutura rodoviária, mas, infelizmente, a entidade pode sofrer interferências externas acarretando em atrasos na conclusão da duplicação.

Entendemos que a melhor alternativa seja uma parceria público-privada, onde o vencedor da concessão seja o único responsável pela duplicação da BR-262.

Desta forma teríamos a certeza que a rodovia estará duplicada em sua totalidade no final do prazo de 5 anos, conforme previsto, não correndo assim o risco de se iniciar a cobrança dos pedágios sem as devidas e tão fundamentais melhorias no trecho da rodovia que corta o nosso estado.

Portanto, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Com relação à Lei 12.619/2012, haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

65. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1303663

Contribuição:

Conforme anexos. Assunto: Contribuições para Audiência Pública 132/2013

1 Em atenção ao Aviso de Audiência Pública 132/2013, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 2ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal concernentes aos levantamentos preliminares para estruturação da 3ª Etapa – Fase III do Programa de Exploração da Rodovia.

2 Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas e do patrimônio público da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como, às reformas e ampliações das estruturas dos postos

e delegacias já instalados às margens da rodovia, pois os mesmos também são Patrimônio Público da União.

3 Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, e/ou ampliados e/ou implantados novos postos, observando as Características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidade da Polícia Rodoviária Federal, valendo ressaltar que as áreas construídas apresentadas durante a audiência pública de 120 m², é insuficiente para a PRF, devendo ser revistos. Todos os licenciamentos e autorizações dos órgãos competentes, a fiscalização das obras, a execução e toda infra estrutura necessária para completa operacionalização da unidade ficará a cargo da concessionária. No trecho em discussão, pelo já verificado junto ao DNIT, vários Postos PRFs estão localizados no eixo da rodovia a ser duplicada ou muito próximo a ela, de modo, que demanda a construção de vários outros postos.

4 Os projetos executivos, serão a cargo da concessionária tanto reforma e/ou ampliação e/ou construção das unidades da PRF os quais deverão atender os requisitos de: Sustentabilidade(Instrução Normativa 01/2010 do MPOG), acessibilidade(ABNT NBR 9050/2004), e contemplar futuras instalações para atender as demandas das novas tecnologias, os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com:

1 Área para retenção de veículos, com área mínima de 25.000 m², as quais deverão ser totalmente vídeomonitoradas, iluminadas, sinalizadas, pavimentada e cercada;

2 Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público;

3 Vigilância patrimonial 24 horas nos Postos/Del PRF no trecho em concessão, por conta da concessionária, uma vez que o efetivo da PRF está reduzido, obriga, por vezes, o fechamento da unidade para atendimento ao usuário/ocorrências, deixando o patrimônio público da união sujeito a furtos e depredações;

4 Deverão ser instaladas coberturas junto às edificações com dimensão mínima de 40 m x largura da via, visando a fiscalização em períodos chuvosos e irradiação solar intensa, que é situação bastante insalubre para os servidores e próprio usuário (cobertura de pistas);

5 Balanças móveis/ou fixas em locais estratégicos definidos pela ANTT/PRF e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluídas as manutenções

necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais). Tal medida contribuirá, para diminuição de acidentes e a preservação do pavimento da rodovia, reduzindo os acidentes e custos de manutenção com a rodovia;

6 Garagem para viaturas;

7 Pátio em ambos os sentidos com dimensão mínima de 20 x 200m, plano, videomonitorado, pavimentado, iluminado, cercado e sinalizado;

8 Poço artesiano completo (poço, tubulação, acionamento, motobomba, etc);

9 Aterro sanitário;

10 Posto de transformação para fornecimento de energia elétrica;

11 Pista lateral para veículos com dimensão excedente;

12 Lavador de veículos (viaturas) – 2 vagas grandes (4 x 16m), 4 vagas para veículos médios (prancha, resgate, bau, guincho, van de raio x – 3 x 10m) e 10 vagas para automóveis;

13 Rampa e fosso de fiscalização integrados (inspeção de veículos e de carga em carrocerias de caminhões), coberta, iluminada e videomonitorada;

14 Torre para antena de rádio-comunicação com respectivo SPDA (Sistema de Proteção contra Descarga Atmosférica – pára-raios, malha de aterramento);

15 Painel multimídia em ambos os sentidos com comando dentro do Posto PRF;

16 Heliponto.

OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade das instalações do patrimônio público da união.

5 Criação de pontos de parada/estacionamento em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, excesso de velocidade, teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma contribuirá ainda mais com a Polícia Rodoviária Federal na sua nobre missão de salvar vidas e no cumprimento do Art. 144 da Constituição Federal e da LEI 9503/97-CTB;

6 Criação de pontos de descansos para motoristas ao longo da rodovia em vistas da Lei 12.619/12 (Estatuto do motorista);

7 Previsão de fibra ótica para rede de comunicação ao longo da rodovia para uso da PRF, DNIT, ANTT, outros órgãos da União, previamente autorizados;

8 Rádio digital para comunicação ao longo da rodovia para uso da PRF;

9 Infraestrutura para receber o sistema SNIIV;

10 As verbas destinadas à segurança do trânsito e fiscalização ANTT, conforme apresentados na audiência pública precisariam ser melhor apresentados e planilhados para entendimento e discussão, pois o valor de aproximadamente 1,5 milhões de reais/ano para à segurança do trânsito (PRF) para esse trecho (821km) é insuficiente;

11 Referente a organização da Audiência Pública, conforme resposta dada a um dos participantes (Dep. Federal/MT) a divulgação foi apenas pelo DOU e totens em postos de combustíveis. Sendo que nenhum órgão, nem mesmo o governador do estado de MT, ou quaisquer prefeitura foi oficiado à respeito. De modo que precisaria ser refeita.

Na oportunidade queremos deixar registrado que são sugestões que irão contribuir diretamente na modernização da PRF, juntamente com a expansão e modernização das rodovias, trazendo benefícios não só para Polícia Rodoviária Federal mas para, ANTT, DNIT, toda sociedade brasileira principalmente o usuário da rodovia, a comunidade local e a concessionária.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

66. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303677

Contribuição:

Conforme anexo. CONTRIBUIÇÕES PARA FUTUROS CONVÊNIO ANTT X PRF

AUDIÊNCIA PÚBLICA. 132/ANTT

Verba de aparelhamento.

Em atenção ao Aviso de Audiência Pública 131/2013, encaminho o presente expediente contendo as sugestões e contribuições desta 2ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal.

Considerando a assinatura do convênio ANTT X DPRF, proveniente da concessão da

BR163/MT, no que tange a utilização do repasse da verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, sugerimos as seguintes mudanças que são de extrema importância para tornar mais amplo e abrangente a utilização dos recursos e bens repassados para a Polícia Rodoviária Federal.

Obs: Deve-se constar no contrato, Edital ou PER (Programa de Exploração da Rodovia).

ALTERAR:

Das Atribuições do DPRF, deve constar com a seguinte redação

“ Tratando-se de bens ou serviços não previstos no Anexo do futuro Convênio, o DPRF deverá solicitá-los, por meio de requerimento devidamente justificado, encaminhado à Concessionária.”

Justificativa:

Temos certeza que a ANTT, confia no trabalho e no conhecimento do DPRF para solicitar bens inerentes à atividade de Policiamento e Fiscalização. Desde modo não é necessária a autorização prévia da ANTT por ser esta Agência conhecedora deste trabalho desenvolvido o que convergirá na celeridade e desburocratização deste trâmite.

INCLUIR:

a) No Anexo , os bens abaixo discriminados nos seguintes itens:

1.2 - Equipamentos de informática – Computadores, servidores de rede, tablets, notebooks, netbooks, dispositivo OCR e respectivos softwares, sistemas operacionais microsoft licenciado, pacote microsoft office com editor de texto word, planilha eletrônica excell, programas em geral para escritório e gráficos licenciados prevendo futuras atualizações, softwares para slides power point, monitores, impressoras, multifuncionais, data show, telão, No-Break, equipamentos periféricos, televisores, lousa eletrônica, sistema completo de CFTV, rastreadores, projetores multimídia, vídeo endoscópio portátil, controle de ponto eletrônico completo, equipamentos tipo RX para fiscalização de volumes completo, portais para detectores de metais completo.

1.3 - Aparelhos e instrumentos – Radares, etilômetros, EDA's, medidores de

transmitância luminosa, câmeras fotográficas e acessórios para fotografia, câmeras espiã (óculos, relógio, chaveiro, bonés, caneta), gravadores, filmadoras para filmagem com luz e sem luz, binóculos infravermelho, óculos visão noturna, lunetas, lunetas com infra vermelho e GPS veicular.

1.3 - Equipamentos de telefonia e comunicação – Telefones, celulares, smarthphone, ipad, plano de telefonia, modem, plano de dados, rádios transceptores, torres de comunicação, antenas, repetidoras, sistemas de som completo

1.5 - Mobiliário em geral – Móveis em geral (armários, mesas, estação de trabalho, poltronas, cadeiras – fixas e giratórias), eletrodomésticos, talheres, ferramentas, equipamentos de manutenção e conservação veicular e equipamentos de limpeza.

1.6 - Equipamentos em geral - Geradores móveis e portáteis, cama de faquir, inversores de voltagem 12v para 127/220v, estabilizadores.

1.7 - Bens de consumo gerais – Cones de sinalização, barreiras de sinalização, sinalizadores em geral, lanternas, equipamentos de resgate e salvamento, trenas, trenas laser, suprimentos de informática e telecomunicações, folhetos, cartazes, faixas, e equipamentos de escritório, painéis de entrevista (back drop).

1.8 - Bens Móveis – Automóveis, caminhões, semi-reboques, caminhões guincho, ônibus, vans, motos, motos elétrica e adaptações completas necessárias em veículos à respectiva demanda (Cinema rodoviário, Comandos em geral) e equipamentos para incentivo à educação no trânsito.

1.9 - Proteção individual – Capa tática de colete, capacete, jaquetas, luvas, capa de chuva, botas táticas, óculos de proteção, protetores auriculares, cassetetes, bastões retráteis, joelheiras, algemas e cotoveleiras.

Justificativa:

Necessidade de tornar mais abrangente e efetivo o presente convênio, atendendo assim às necessidades do DPRF.

b) No Anexo II – Plano de trabalho:

Item II – Descrição do Projeto – O último parágrafo da seção (Identificação do

Objeto) deve constar a seguinte redação:

Os bens adquiridos com recursos advindos deste Convênio, deverão ser empregados, exclusivamente na Rodovia outorgada à CONCESSIONÁRIA, bem como para atendimento aos Núcleos De Operações Especiais (NOE), De Inteligência (NUIINT) e Corpo de Motos Regional (CMR) e CIOP.

Justificativa: Considerando que as Superintendências são institucionalmente divididas em núcleos como Núcleo de Operações Especiais (NOE), Núcleo de Inteligência (NUIINT) e o Corpo de Motos Regional (CMR) e Central de Informações Operacionais (CIOP) que atuam em todas as Rodovias Federais, inclusive no trecho Privatizado, a exclusividade da utilização dos bens apenas no trecho em questão prejudica o bom desenvolvimento dos trabalhos destes Núcleos das Superintendências que atuam de forma direta no policiamento ostensivo, na segurança do trânsito no atendimento aos acidentes e em trabalhos no trecho em concessão. É imprescindível a utilização dos bens por estes núcleos que proporcionará uma melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e no aumento da sensação de segurança do usuário e da comunidade local

Como sugestão final para a desvinculação dos bens do trecho concessionado apontamos os seguintes prazos, para baixa ou transferência para outros Núcleos, Delegacias ou Sedes da Superintendências:

- Equipamentos de informática, lanternas e sinalizadores – 02 (dois) anos.
- Viaturas, telefonia e câmeras fotográfica – 02 (dois) anos.
- Radares, etilômetros, medidores de transmitância luminosa, rádios transceptores, torres de comunicação e ferramentas – 05 (cinco) anos.
- Mobiliário de um modo geral – 04 (quatro) anos.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

67. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1307160

Contribuição:

Os usuários da Rodovia BR 262 [ES] , através desta entidade representativa, vêm manifestar sua preocupação com a modelagem apresentada em 16/01/13 pela ANTT em Vitória, para a concessão da BR 262 [trecho ES x MG]. A informação de que o DNIT será o responsável por toda a duplicação da rodovia no trecho que compreende o ES, nos preocupa. Sabemos do compromisso e da importância do DNIT com o desenvolvimento de nossa infraestrutura rodoviária, mas, infelizmente, a entidade pode sofrer interferências externas acarretando em atrasos na conclusão da duplicação. Entendemos que a melhor alternativa seja uma parceria público-privada, onde o vencedor da concessão seja o único responsável pela duplicação da BR-262. Dessa forma teríamos a certeza de que a rodovia estará duplicada em sua totalidade no final do prazo de 5 anos, conforme previsto, não correndo assim o risco de se iniciar a cobrança dos pedágios sem as devidas e tão fundamentais melhorias no trecho da rodovia que corta o nosso estado.

Portanto, com base no acima exposto, sugerimos que a concessionária seja a única responsável pela duplicação de todo o trecho da BR-262. Além disso, sugerimos incluir no projeto a obrigatoriedade de pontos de apoio para o descanso de motoristas, de acordo com a Lei 12.619/2012.

Resposta da área técnica:

A duplicação do trecho compreendido entre o km 15,8 e o km 196,3 da BR-262/ES está inserida no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, o que caracteriza essa obra como uma ação prioritária do Governo Federal. O mesmo trecho integra a nova etapa das concessões rodoviárias no âmbito do PIL – Programa de Investimentos em Logística. Para garantir os objetivos inerentes às ações previstas nesses dois programas de investimentos, todos os esforços vêm sendo realizados no sentido de otimizar recursos financeiros e administrativos e compatibilizar exigências de prazo, qualidade e características técnicas. Nesse sentido, não há nenhuma defasagem entre o prazo hoje estimado para a conclusão do trecho capixaba e o prazo estimado para conclusão do trecho mineiro, a ser duplicado pela concessão. Quanto às características técnicas e qualidade da obra, caso haja alguma incompatibilidade, existem dispositivos no contrato de concessão que obriga a concessionária a adequá-las aos parâmetros da concessão. Ademais, a

duplicação do trecho capixaba através de obra pública viabiliza uma tarifa a ser paga pelos usuários da via significativamente menor do que aquela que seria cobrada caso a duplicação fosse feita pela concessão. Com relação à Lei 12.619/2012, haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

68. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1303525

Contribuição:

PER

1. PER, Lotes 1 a 7, Item 3.1.1

No item 3.1.1 do PER (Pavimento), para o parâmetro de desempenho referente à largura mínima das pistas de rolamento, consta que deve estar de acordo com o especificado nas normas para projeto geométrico do DNIT. Sugerimos que seja complementada a redação com o disposto no item 3.2.5 do PER, referente à Classe da Rodovia.

2. PER, Lotes 1 a 7, Item 3.2.1

Para os lotes em que haja previsão de implantação obrigatória de Contornos, favor esclarecer se após a implantação dos mesmos, o antigo trecho urbano será devolvido ao município, não integrando mais, a partir desta data, o lote rodoviário concedido.

3. PER, Lotes 1 a 7, Item 3.2.2

Caso a concessionária opte, de acordo com o disposto no item 3.2.2 do PER, pela implantação de Contorno Alternativo ao Trecho Urbano, favor esclarecer se após a implantação do mesmo, o antigo trecho urbano será devolvido ao município, não integrando mais, a partir desta data, o lote rodoviário concedido.

4. PER, Lote 5, Item 3.2.1.1

No item 3.2.1.1 do PER consta que a concessionária deverá implantar Contorno em pista dupla em trechos urbanos, no município de Goiânia, numa extensão de 30 km,

até o final do 60º mês da concessão.

Nas Audiências Públicas ocorridas em Belo Horizonte, Brasília e Goiânia, cuja Apresentação encontra-se disponível no site da ANTT, também foi mencionado que a citada obrigação deverá ocorrer até o final do 5º ano da concessão.

Salienta-se, no entanto, que, de acordo com os Estudos de Viabilidade da ANTT que culminaram no estabelecimento da tarifa quilométrica teto do Lote 5, conforme documentos abaixo listados e disponibilizados para esta Audiência Pública, este Contorno deverá ser implantado até o final do 7º ano da concessão:

- Quadro 5 da Planilha “Plano de Negócios”;
- Volume 4 – Anexo 4.B dos Estudos de Viabilidade;
- Item 3.7.3.2.3 do Tomo VII do Volume 3 dos Estudos de Viabilidade.

Diante disso, solicitamos esclarecer qual o período correto para a implantação do Contorno mencionado e adequar a modelagem financeira da ANTT, conforme o caso.

5. PER, Lote 5, Item 3.2.1.1

Ainda com relação à implantação do Contorno de Goiânia, não foi computada sua respectiva verba para desapropriações nos Estudos de Viabilidade. É correto o entendimento de que a verba estipulada no Apêndice H do PER aplica-se apenas ao Trecho Urbano de Campo Florido? Solicitamos esclarecer como deverá ser computada a verba necessária para as desapropriações em questão e proceder a sua inclusão na modelagem financeira da ANTT, conforme o caso.

6. PER, Lotes 1 a 7, Item 3.2.3.2

No item 3.2.3.2 do PER são listadas as Obras de Melhorias necessárias para cada lote, a partir do 61º mês da concessão. Menciona-se que, caso a melhoria dependa de desapropriação de imóveis, a concessionária terá um prazo adicional de 6 meses para conclusão da obra.

Diante disso, pergunta-se:

O valor a ser despendido com as eventuais desapropriações citadas será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, não estando contemplado na verba

constante do Apêndice H do PER?

7. PER, Lotes 1 a 7, Item 3.4.3.6

No item 3.4.3.6 do PER é requerida a implantação do Sistema de Circuito Fechado de TV até o 24º mês da concessão.

Entretanto, nos Estudos de Viabilidade da ANTT considerou-se prazo de instalação entre o 2º e 5º anos da concessão, como pode ser observado no Volume 3 – Tomo III, Itens 3.3.8.4 e 3.3.15 (Tabelas 18 e 19)

Sugerimos que, por similaridade aos editais de licitação anteriores, para as rodovias BR 040 e BR 116, seja considerado o período de implantação entre o 2º e 5º anos, pari passu com implantação das obras de duplicação da rodovia, possibilitando assim uma otimização do serviço de implantação de fibra ótica nas margens da rodovia.

8. PER, Lotes 1 a 7, Item 3.4.6.2

Para a implementação dos Cabos de Fibra Ótica solicitados no item 3.4.6.2 do PER, favor informar o cronograma de implantação dos mesmos.

Salienta-se ainda que a implantação, reposição e conservação dos cabos não foi considerada no Quadro 5 da planilha “Plano de Negócios”, apesar da memória de cálculo constar da planilha “Modelo Operacional”. Solicitamos revisão da modelagem financeira da ANTT.

9. PER, Lotes 1 a 7, Item 5

No Quadro 5 da planilha Plano de Negócios não foi alocada nenhuma verba para Gestão Ambiental entre 6º e 25º anos da concessão. Salienta-se que neste período a concessionária deverá manter seus programas ambientais e renovar periodicamente as licenças ambientais. Sugerimos alocação de verba anual constante para esse período.

10. Lote 5, Apêndice A

No Apêndice A do PER consta que os segmentos 153BMGO800, 153BMGO810, 153BGO0650, 153BGO0655 e 153BGO0670 encontram-se em obras de duplicação (EOD).

No Apêndice I do PER menciona-se que não há subtrechos com obras em andamento pelo DNIT no Lote 5.

Diante das informações divergentes acima citadas, favor esclarecer.

11. Lote 5, Apêndice B

No Apêndice B do PER consta que o "Subtrecho Homogêneo W", integrante da BR 262/MG, inicia no km 814,4 e termina no km 900,0, porém, o "km final" deste subtrecho diverge das informações constantes de outros documentos a seguir listados:

Apêndice A do PER → kmf = 906,0;

- Estudos de Viabilidade – Volume 1 – Tabela 1 → kmf = 906,0;
- Estudos de Viabilidade – Volume 3 – Anexo 3.1.B (Cadastro) – pág. 1021 → kmf = 913,0;
- Estudos de Viabilidade – Volume 3 – Anexo 3.1.E (IRI) – pág. 318 → kmf = 913,0;
- Estudos de Viabilidade – Volume 3 – Anexo 3.1.I (Drenagem Profunda) – pág. 56 → identifica ocorrências no km 911,566;
- Estudos de Viabilidade – Volume 3 – Tomo II (Ambiental) – pág. 61 → kmf = 913,0.

Em visita ao campo, constatou-se a existência de um marco quilométrico no entroncamento BR 262 x BR 153 localizado no km 913, consistente com as informações obtidas pelo Google.

Face as divergências acima apontadas, sugerimos que sejam computados no Lote 5 estes 13 km adicionais, de forma a unir corretamente os Subtrechos M, N e W , procedendo-se aos ajustes necessários na extensão total do lote e nos trechos de cobertura das praças envolvidas.

12. Lote 3, Apêndice G

A localização das praças P1 a P11 do Apêndice G do PER diverge totalmente da localização constante na Tabela 4 do Volume 4 dos Estudos de Viabilidade. Favor

esclarecer e corrigir os documentos, conforme o caso.

13. Lote 4, Apêndice G

A localização das praças P1 a P6 do Apêndice G do PER diverge totalmente da localização constante na Tabela 4 do Volume 4 dos Estudos de Viabilidade. Favor esclarecer e corrigir os documentos, conforme o caso.

Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica ("EVTE") – Lotes 1 a 7

14. EVTE, Volume 1

No Volume 1, Item 1.3.3 menciona-se que o Volume 3 – Tomo II apresenta o Anexo 3.2.D referente a Diretrizes para Licenciamento Ambiental. Solicitamos que seja disponibilizado este Anexo, pois o mesmo não se encontra no sítio eletrônico da ANTT.

15. EVTE, Volume 2 (Estudos de Tráfego)

No Volume 2 (Estudos de Tráfego), item 2.10.5, menciona-se que a Figura 77 e a Tabela 36 mostram a evolução do volume diário médio anual, expresso em veículos equivalentes, que deverá ser pedageado nas praças previstas em cada lote, baseado em uma tarifa básica de R\$ 0,04 / km. Para o ano 2013 temos os seguintes VDMA's equivalentes:

- Lote 1 2013 → VDMA equiv = 85.866;
- Lote 2 2013 → VDMA equiv = 50.022;
- Lote 3 2013 → VDMA equiv = 179.313;
- Lote 4 2013 → VDMA equiv = 107.116;
- Lote 5 2013 → VDMA equiv = 274.082;
- Lote 6 2013 → VDMA equiv = 210.654;
- Lote 7 2013 → VDMA equiv = 213.235.

No "Volume 4 – Anexo 4.A" encontram-se listados para cada praça os volumes de VDMA e VDMA Equiv ao longo do período da concessão e, no topo da planilha , a

somatória destes valores ano a ano da concessão, que foram utilizados na modelagem financeira da ANTT.

Estranha-se o fato de os valores iniciais de VDMA Equiv referentes ao 1º ano da concessão, em 2014, estarem tão elevados quando comparados aos valores acima mencionados para o ano 2013, oriundos do Volume 2, conforme abaixo demonstrado:

- Lote 1 2014 → VDMA equiv = 98.238 (+ 14,41%);
- Lote 2 2014 → VDMA equiv = 54.110 (+ 8,17%);
- Lote 3 2014 → VDMA equiv = 238.411 (+ 32,96%);
- Lote 4 2014 → VDMA equiv = 124.464 (+ 16,20%);
- Lote 5 2014 → VDMA equiv = 324.189 (+ 18,28%);
- Lote 6 2014 → VDMA equiv = 182.813 (- 13,22%);
- Lote 7 2014 → VDMA equiv = 261.547 (+ 22,66%).

Diante do exposto, favor esclarecer essa variação do VDMA em 2014 em relação ao ano de 2013.

16. EVTE, Volume 2 (Estudos de Tráfego)

No Volume 2 (Estudos de Tráfego), item 2.10.4, menciona-se que em 2022, após implantação das ferrovias FICO e FNS, haverá, para os caminhões acima de 4 eixos, uma redução no momento de transporte nas rodovias, conforme abaixo explicitado:

- Lote 3 → (-) 6% algodão e (-) 100% combustíveis → conjunto = (-) 70% ;
- Lote 5 → (-) 1% óleo de soja e (-) 25% soja → conjunto = (-) 9%;
- Lote 7 → (-) 2% farelo soja e (-) 31% combustíveis → conjunto = (-) 11%.

No "Volume 4 – Anexo 4.A", projetou-se o tráfego conforme premissas adotadas no Volume 2 para crescimento do PIB e elasticidade, mas não foram computadas estas reduções no ano 2023.

Diante do exposto, favor esclarecer a modelagem financeira adotada pela ANTT.

17. EVTE, Volume 2 (Estudos de Tráfego)

Tendo em vista o exíguo prazo para elaboração de propostas e o período desfavorável para realização de pesquisas de tráfego no 1º trimestre, sugerimos que sejam disponibilizadas juntamente com os demais documentos da Audiência Pública 132/2013, as Pesquisas de Origem e Destino, bem como Preferência Declarada, utilizadas nos Estudos de Viabilidade da EBP, para os Lotes 1 a 7, que subsidiam a matriz resumo das Tabelas 17 e 18.

18. EVTE, Volume 3, Tomo III (Modelo Operacional)

Na Tabela 16 do item 3.3.10.5, referente à Segurança Viária, menciona-se a necessidade de veículos utilitários para as equipes de Segurança Viária, conforme quantidades abaixo listadas:

- Lote 1 → 11 un;
- Lote 2 → 05 un;
- Lote 03 → 12 un;
- Lote 04 → 06 un;
- Lote 05 → 16 un;
- Lote 06 → 20 un;
- Lote 07 → 12 un.

Porém, estes veículos utilitários não constam da Tabela 18 do Item 3.3.15 (resumo da estimativa de equipamentos e sistemas operacionais dos lotes) e, portanto, não foram considerados na modelagem financeira da ANTT.

Salienta-se que estes veículos também não são exigidos no PER.

Portanto, favor confirmar nosso entendimento de que não é obrigação da Concessionária disponibilizar estes veículos utilitários para as Equipes de Segurança Viária e adequar a Tabela 16 nesse sentido.

19. EVTE, Volume 3, Tomo III (Modelo Operacional)

Na Tabela 18 do item 3.3.15 (Resumo dos Equipamentos e Sistemas Operacionais do lote) consta uma verba de R\$ 155,00 / km / mês, para os Lotes 1 a 7, referente à verba mensal a ser repassada à Polícia Rodoviária Federal; porém, esta verba não foi considerada na modelagem financeira da ANTT e também não é exigida no PER. Favor esclarecer e adequar os documentos, conforme o caso.

20. EVTE, Volume 3, Tomo III (Modelo Operacional)

No Item 3.3.18, as Tabelas 23 a 27 apresentam os custos anuais para períodos quinquenais da concessão e, para o "Item 5 – Conservação da Rodovia", temos na coluna Total os seguintes valores: Lote 1 R\$ 416.497.868,71;

- Lote 1 R\$416.497.868,71;
- Lote 2 R\$ 292.223.077,13;
- Lote 3 R\$ 431.998.082,50;
- Lote 4 R\$ 240.045.714,81;
- Lote 5 R\$ 610.519.182,84;
- Lote 6 R\$ 750.594.606,09;
- Lote 7 R\$ 434.616.548,87.

Ao compararmos os valores acima com os valores considerados na modelagem financeira da ANTT (Quadro 5 da planilha "Plano de Negócios") e também com a planilha constante do Volume 4 – Anexo 4B, referente a CAPEX e OPEX, notamos uma redução média de 6% nos valores, conforme abaixo transcritos:

- Lote 1 R\$ 388.695.068,71;
- Lote 2 R\$ 205.654.677,13;
- Lote 3 R\$ 402.695.522,50;
- Lote 4 R\$ 224.716.914,81;
- Lote 5 R\$ 568.165.182,84;
- Lote 6 R\$ 699.355.806,09;

- Lote 7 R\$ 405.038.948,87.

Favor esclarecer se não houve incidência dos efeitos do REIDI de forma equivocada sobre esta atividade operacional e, se for o caso, adequar os documentos para corrigir o equívoco.

21. EVTE, Volume 3, Tomo III (Modelo Operacional)

No Item 3.3.18, as Tabelas 23 a 27 apresentam na linha referente a Sistemas de Operação, os valores considerados na modelagem financeira da ANTT.

Salienta-se que tais valores estão referenciados a cotações de mercado, onde o critério adotado foi o de menor preço de cotação, conforme memória apresentada na planilha "Modelo Operacional".

Salientamos que, para os diversos sistemas cotados, ANTT não levou em consideração a interoperabilidade entre itens de fornecedores diferentes.

Sugerimos que seja revisto o critério adotado.

22. EVTE, Volume 3, Tomo V (Recuperação)

No item 3.5.2.5.1 menciona-se a necessidade de regularização de todos os acessos existentes, na proporção de 50% até 5º ano, 70% até 10º ano e 100% até 15º ano, porém, estes serviços não foram considerados nas Tabelas 26 e 29 deste Volume, referentes à consolidação dos quantitativos e valores para Faixa de Domínio e Canteiro Central.

Por conseguinte, os serviços de regularização de acessos também não foram considerados na modelagem financeira da ANTT (vide Quadro 5 da planilha "Plano de Negócios" e Anexo 4.B do Volume 4), apesar de serem exigidos no PER.

Favor esclarecer e adequar os documentos, conforme o caso.

23. EVTE, Volume 3, Tomo V (Recuperação)

No item 3.5.2.6.5 referente à "Recuperação de Contêntes e Terraplenos", as Tabelas 12 (Lotes L1 e L7), 16 (Lotes L2 e L4), 20 (Lotes L3 e L6), 28 (Lote L5) apresentam erro de soma no Valor Total da Planilha, pois consideraram apenas o subtotal do item 2.5.1.1, não considerando os demais subitens.

Por conseguinte, estes valores totais foram transpostos também de forma errada para o "Resumo dos Investimentos no Programa de Restauração", nas Tabelas 13 (Lotes L1 e L7), 17 (Lotes L2 e L4), 21 (Lotes L3 e L6), 29 (Lote L5).

Solicitamos revisão na modelagem financeira da ANTT, tendo em vista que, em cada lote, o Quadro 5 da planilha "Plano de Negócios", bem como o Anexo 4B do Volume 4, permanecem com estes valores errados.

24. EVTE, Volume 3, Tomo VI (Manutenção Periódica)

No item 3.6.18, a Tabela 4 apresenta o Programa de Manutenção do Pavimento entre o 6º e 25º anos da concessão, computando apenas o serviço de micro-revestimento asfáltico que, certamente, não atenderá aos condicionantes do item 3.1.1 do PER ao longo da concessão.

Salienta-se ainda que, ao final do prazo da concessão, não foram previstos os serviços necessários para atendimento à vida remanescente mínima de 5 anos para o pavimento. Solicitamos que sejam revisados os tipos de serviços e valores na modelagem financeira da ANTT.

25. EVTE, Volume 3, Tomo VII (Melhorias e Ampliações)

No item 3.7.3.2.3 (Definição dos Trechos de Ampliações por gatilho de VDMA), a Tabela 6 apresenta o Cronograma de Implantação de Faixas Adicionais para cada segmento homogêneo, devido ao atingimento de gatilho de tráfego, conforme abaixo estimado:

- Lotes 1 e 2 - não se prevê faixas adicionais;
- Lote 3 → subtrechos C (ano 18), E,F (ano 19), I (ano 12), N (ano 22), P (ano 12);
- Lote 4 → subtrechos E (ano 18), G (ano 19);
- Lote 5 → subtrechos A (ano 5), B,C,D (ano 18), E (ano 10), G (ano 9), J (ano 20), K (ano 16), O (ano 20);
- Lote 6 → subtrecho G (ano 22);
- Lote 7 → subtrechos D (ano 17), E (ano 21), F (ano 18), G (ano 9), I (ano 22), J (ano 18).

Salientamos que a distribuição dos investimentos acima diverge da modelagem financeira da ANTT (Quadro 5 da planilha "Plano de Negócios" e Anexo 4.B do Volume 4)

Diante do exposto, favor esclarecer e adequar os documentos, conforme o caso.

26. EVTE, Volume 3, Tomos IV a VII – Geral

Salientamos que, para as fases de Trabalhos Iniciais, Recuperação, Manutenção e também para as Obras de Melhorias e Ampliação de capacidade, ANTT considerou em seus Estudos de Viabilidade, que o insumo "brita" será processado em central de britagem da concessionária.

Entretanto, para cumprir o histograma mensal de produção de brita, utilizada principalmente aos serviços de pavimentação, seriam necessárias várias centrais de britagem, tendo em vista o cronograma das obras de duplicação em 5 anos, além do pagamento de royalties pela exploração de pedreiras, o que não foi considerado na modelagem financeira da ANTT.

Sugerimos que seja adotado o preço unitário de cotação de "brita comercial" nas composições de preços unitários dos serviços e que se proceda à revisão na orçamentação das obras constantes do Quadro 5 da planilha "Plano de Negócios".

27. EVTE, Lote 5 – Gerais

Sugerimos que seja explicitado para o segmento rodoviário da BR 262, em Uberaba / MG, o trecho que será concedido, pois nos Estudos de Viabilidade adotou-se o Contorno de Uberaba, que se sobrepõe à BR 050.

28. EVTE, Lote 5 – OAE's

Na planilha "OAE", detectamos:

- ✓ Não foram consideradas as obras de arte ao longo do Contorno de Uberaba, sendo que foi constatado in loco um total de 6 obras;
- ✓ Não foi considerada a OAE da Passagem Superior do km 803,7. Foi considerada apenas a Passagem Superior do km 803,45.

Face ao exposto, favor esclarecer e proceder à inclusão das mesmas na modelagem financeira da ANTT.

Resposta da área técnica:

1. Os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros da Classe da Rodovia constituem obrigações contratuais e deverão ser observados conjuntamente. Assim, no que tange os Parâmetros de Desempenho, só será considerada conformidade da largura de pista quando atendidos os Parâmetros de Classe I-A descritos nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais, do DNIT.

2 e 3. O entendimento está parcialmente correto. O trecho não fará mais parte da Concessão. O item será adequado.

4. O contorno deverá ser executado até o 5º ano da concessão, conforme descrito no PER. A adequação da modelagem financeira será realizada.

5. Sim, a verba apontada no Apêndice H do PER aplica-se somente ao trecho urbano de Campo Florido. A verba para as desapropriações do contorno de Goiânia foram consideradas no item 4.1.2.1 do Quadro 5, no plano de negócios. Verbas referentes à desapropriação de contorno não são previstas no PER.

6. Conforme dispõe a subcláusula 21.1.4 da minuta do Contrato de Concessão, constitui risco da concessionária o valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações. Dessa forma, apenas haverá reequilíbrio econômico-financeiro do contrato caso aquele valor ultrapasse a verba prevista no Apêndice H do PER.

7. A implantação e operacionalização do Sistema de Circuito Fechado de TV até o 24º mês da concessão visa a oferecer maior segurança e proteção ao usuário, independentemente da implantação das obras de duplicação da rodovia. Já os custos de implementação de câmera especificados no modelo entre o 3o e 5o ano são relativos apenas às câmeras na passarelas e nas edificações, de acordo com o cronograma estabelecido na construção. O PER será revisto a fim de tornar mais claro. O projeto deverá contemplar que a rodovia será duplicada, portanto decisões com relação à instalação de fibras ótica deverão ser planejada pela concessionária.

8. A implantação dos cabos de fibra ótica foi considerada no item "8.10.1.1 - Implantação e Instalação de Equipamentos e Sistemas" do Quadro 5 da planilha

"Plano de Negócios" e a reposição e conservação dos cabos foi considerada no modelo operacional. Seu prazo de implementação está contido no item 3.4.6. do PER e será revisto para 12 meses.

9. A verba para gestão ambiental será prevista para os anos restantes e os documentos serão corrigidos.

10. O apêndice A do PER apresenta a relação oficial de PNV do DNIT e sua situação em 2011. O apêndice I, refere-se aos trechos que serão duplicados pelo DNIT, através do PAC. O lote 5 não apresenta subtrecos algum neste apêndice, pois não está previsto investimento algum do PAC. Haverá uma revisão em relação aos PNVs considerados: os segmentos 153BMGO800, 153BMGO810, 153BGO0655 e 153BGO0670 encontram-se duplicados (DUP) no apêndice A e o PNV 153BGO0650 encontra-se em obras de duplicação (EOD) no apêndice A.

11. O PNV 2011 determina que o entroncamento entre a BR 262 e a BR 153 está localizado no km 906 da rodovia. É este o valor que deve ser considerado. Somente o apêndice B do PER, realmente está errado, devendo ser revisado, apresentando assim o final do subtrecho W no km 906.

12 e 13. A tabela 4 do Volume 4 está incorreta. Será providenciada a correção.

14. O anexo 3.2.D não existe e sua menção no volume 1 será corrigida.

15. Houve uma inconsistência na apresentação dos resultados dos volumes 2 e 4. O valor correto está disposto no volume 4. Os valores serão revistos após a Audiência Pública.

16. As reduções devidas à implantação das ferrovias foram computadas no ano de 2018 no modelo financeiro, e não em 2022 como é citado no Volume 2. O documento será corrigido. Essa redução, no entanto, não é perceptível quando apresentada em VDMA, como ocorre no Volume 4 - Anexo 4.A. Isso se da ao fato dos fatores de redução serem aplicados a apenas uma parcela dos veículos de uma determinada categoria, gerando um impacto pequeno no volume total. O modelo de concorrência modal será revisto após a Audiência Pública, e a implantação de ferrovias serão computadas no ano 2019 no modelo revisto.

17. As matrizes de viagens são apresentadas no volume 2, em formato compatível com o que normalmente é apresentado em outros estudos de mesma natureza. A

partir dos parâmetros calibrados dos modelos de PD, é possível implementar o modelo em planilha ou software e utilizá-lo de forma plena. As matrizes de Origem e Destino e Preferência Declarada do estudo foram disponibilizadas após a Audiência Pública em endereço eletrônico: <http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/>.

18. Os veículos utilitários foram considerados no Modelo Operacional e estão contemplados de maneira agregada na tabela 18. Seu valor foi considerado no modelo financeiro de maneira agregada no item "veículos operacionais". Os relatórios serão revistos a fim de compatibilizar os nomes. O seu quantitativo não foi considerado no PER, uma vez que os parâmetro de desempenho já obrigarem à concessionária a desempenhar a segurança viária de maneira eficiente.

19. A verba foi considerada na modelagem financeira e é exigida na cláusula 15.10.1 do Contrato de Concessão.

20. A tabela do Vol. 3 Tomo III está errada e os valores corretos constam no Volume 4. Os valores serão revistos após a Audiência Pública.

21. Adotou-se o menor preço dentre os valores orçados. A interoperabilidade dos serviços consiste em avaliação a ser realizada por cada proponente. Adicionalmente, o princípio de se adotar o menor preço segue Manual de Custos Rodoviários – Vol. 1 – Metodologia e Conceitos do DNIT nas páginas 2, 23, 24 e 26.

22. A recuperação de acessos citada na contribuição consta no item 4.1.2.3.1 do Plano de Negócios. Este faz parte de melhorias/ampliação, levando em conta tanto implantação de novos acessos quanto adequação (recuperação) de acessos existentes. Os custos também estão alocados nas tabelas do Volume 3 Tomo VII item 3.7.5.1.

23. O item Terraplenos e Estruturas de Contenção segue uma distribuição específica, isso porque o estudo separa esses investimentos entre "Corte e Aterro" e "Demais". Nesse caso, o que está classificado como "Demais" é somado no item 7.3 – Passivos Ambientais do "Plano de Negócios", e não no item 2.5, que fica apenas com a parcela do "Corte e Aterro". Desse modo a modelagem financeira não deixou de considerar esse custo.

Será feita uma revisão no formato da tabela onde esses valores são apresentados, a fim de deixar mais claro o entendimento.

24. As soluções apresentadas no Programa de Manutenção de Pavimentos foram estimadas com base nas condições atuais das rodovias do programa, os serviços previstos durante os trabalhos iniciais, os serviços previstos no programa de restauração apresentado e nos modelos de análise de desempenho do HDM4, de forma a mantê-las segundo os índices exigidos (limites de desempenho) no PER, inclusive no que tange a vida remanescente.

Esclarece-se que as soluções previstas apresentam diferentes desempenhos de acordo com as condições em que se encontram as rodovias, o tráfego do local e até mesmo as condições regionais de cada trecho. As opções rodadas no HDM4 estão especificadas no item 3.5.2.1.5.do Volume 3 Tomo V. Acrescenta-se que as soluções não foram em sua totalidade de microrrevestimento.

Porém, não estavam sendo considerados os 5 anos remanescentes e a análise será refeita a fim de inclui-los, e incluir a alteração de prazo da concessão.

25. O modelo financeiro está correto; as tabelas estão em revisão. Com o novo prazo de concessão, o cronograma de implantação de faixas adicionais será revisado após a Audiência Pública.

26. Serão adotados os valores para brita comercial nos primeiros 2 anos de concessão, a fim de tornar as premissas mais condizentes com a realidade.

27. O trecho coincidente entre a BR-050 e BR-262 localizado no município de Uberaba/MG é parte integrante do Lote 4. O PER será revisto a fim de explicitar a questão.

28. O contorno de Uberaba faz parte do Lote 4, e portanto as obras de arte em questão foram consideradas no lote 4 e não no lote 5. Tal cadastro apresentava inconsistência e foi revisado após a Audiência Pública. Em relação ao km 803,7, não há OAE nessa localização, e portanto não foi considerado nos estudos e no modelo.

69. Protocolo ANTT – 50510.001242/2013-61

Contribuição

Como um dos Representantes dos Motoristas Caminhoneiros afirmo que é inadmissível que tais Concessões sejam feitas sem acertar com as novas

concessionárias os Trechos a Construção dos Estacionamentos ao longo das mesmas.

Considerando-se que as Rodovias é o local de Trabalho de milhares de motoristas, os mesmos têm que cumprir a lei de descanso em segurança por causa das valiosas cargas que estão sendo transportadas, além de que também estes estacionamentos podem ou deverão serem feitos em parcerias entre as Concessionárias e as Prefeituras dos respectivos Municípios, que podem trazer para dentro do Estacionamento a estrutura de Segurança Policial, de Saúde e até a Administrativa Municipal e Comercial.

Finalizando, quero lembrar a Vossa Excelência e demais autoridades envolvidas no Processo de Concessão de Rodovias, que os motoristas desancados evitam acidentes e destrói menos, gerando mais lucros e menos riscos nas Rodovias Concessionadas.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a sugestão. Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

70. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317468

Contribuição:

Construção pórticos para monitoramento de veículos e implementação dos equipamentos e infra-estrutura; para suporte ao sistema; pátio apreensão; monitoramento e vigilância por 24 horas nas proximidades dos postos da Polícia Rodoviária Federal. Justificativa: Obrigatoriedade contida na Lei Complementar 121/2006 e resoluções 212/329 CONTRAN.

Segurança ao patrimônio público da União. Justificativa: Possibilidade de liberação de todo efetivo policial no posto PRF para atendimento aos usuários da rodoviária e segurança pública.

Prover à PRF o acesso as imagens on-line e aos arquivos armazenados, caso haja necessidade do serviço, no CCO (Centro de Controle Operacional). Justificativa:

Motivo de segurança rodoviária e de segurança pública previstos na Legislação em vigor.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

71. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317453

Contribuição:

Solicitamos a inclusão no projeto da duplicação de criação de pontos de para/estacionamento em pontos críticos e estratégicos a serem definidos pela PRF para fiscalização de rotina, excesso de velocidade, testes de alcoolemia, entre outros. -Criação de faixas de desaceleração nas sernas. -Criação de pontos de apoio/descanso para caminhoneiros. Justificativa: Redução de acidentes e combate à criminalidade através de ações/comandos preventivos. -Auxiliar na frenagem de veículos com problemas mecânicos. -Locais para descanso dos motoristas solicitado para Lei 12.619/12.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a sugestão. Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

72. Protocolo ANTT – 50500.009746/2013-49

Contribuição:

Considerando as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da incolumidade das pessoas, do patrimônio público da União, sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem como às reformas/ampliações das estruturas dos postos já instaladas às margens da rodovia BR 153.

Com o intuito de tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, sugere-se que sejam adquiridas e instaladas balanças móveis e/ou fixas nos postos localizados no trecho em questão. Tal medida contribuirá com a preservação e conservação do pavimento da rodovia, reduzindo os custos de manutenção deste patrimônio da União.

Sugere-se ainda, na seção de procedimentos executivos, a inclusão de cláusula referente aos postos da Polícia Rodoviária Federal, os quais deverão ser totalmente recuperados, reformados, ampliados e/ou construídos os novos postos, observando as características Morfológicas e Tecnológicas para Ambientes de Unidades da Polícia Rodoviária Federal. Todas as unidades deverão ser adequadas visando o atendimento às normas de acessibilidades (ABNT NBR 9050/2004) e sustentabilidade (Instrução Normativa n.º 01/2010 do MPOG). O padrão de qualidade das edificações também deve ser garantido nas bases da PRF a serem construídas. Todos os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com : -Área para retenção de veículos, as quais deverão ser totalmente monitoradas. - Muro/Gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio público. -OBS: Nos casos que, por motivos de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá prover o serviço de segurança necessário para garantir incolumidade do patrimônio público. A relação dos postos identificados na rodovia é indicada abaixo: Paraíso do Tocantins- KM 496-TO- Situação reformar/ampliar Gurupi- KM 663-TO- Situação reformar/ampliar Porto Nacional- KM TO 080 (a definir)- situação a construir

Os anteprojetos dos novos Postos da PRF serão fornecidos pela Divisão de Projetos de Infraestrutura da Polícia Rodoviária Federal (DIPROJ), cabendo a Concessionária, o desenvolvimento do projeto executivo visando a implantação das novas unidades, atendendo a implantação mínima sugerida conforme normas de construção de postos do DPRF.

Visando tornar ainda mais efetiva a fiscalização e aplicação da penalidade e de medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações de trânsito, e em especial as relativas à excesso de peso. Deverão ser instaladas coberturas de pistas, balança móvel e/ou fixas e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluindo as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais) nos postos

localizados no trecho em questão, bem como a criação de pontos de parada/estacionamento a cada 10 km ou em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela Polícia Rodoviária Federal para realização de fiscalização de rotina, velocidade e teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma possibilitando o cumprimento do art 144 da Constituição Federal e da Lei 9503/97 CTB.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo nº 1296435.

73. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1309145

Contribuição:

Em particular, nessa última licitação da BR-040 e BR-116, ficamos extremamente preocupados com a negativa dos investidores de participar das licitações, pelos motivos elencados a seguir:

- Duplicação de 100% das rodovias em 5 anos, mesmo de trechos com demanda reduzida;
- Início da cobrança de pedágio somente após a execução de 10% das duplicações das rodovias;
- Início da cobrança de pedágio somente no 19º mês da Concessão, e condicionado ao atendimento do item anterior;
- Baixa taxa de retorno e altos riscos de não cumprimento das metas, devido aos prazos para projetos e liberações ambientais;
- Elevada exposição de caixa nos 5 primeiros anos da Concessão.

A maioria dos potenciais licitantes estudaram os Editais, fizeram os estudos de engenharia e os planos de negócios e, no final, decidiram não participar das licitações.

Em vista do anteriormente exposto, sugiro as seguintes medidas e alterações nos

Editais e PER, para deixar o processo de licitação da concessão de rodovias atraente aos investidores:

1. Efetuar a licitação das BR-040 e BR-116 juntamente com os demais 7 lotes do Programa de Logística.

2. Efetuar as obras de Ampliações e Melhorias, segundo os seguintes critérios:

2.1 Duplicar os trechos que tenham projeção de atingimento de Nível de Serviço D até o 10º ano, do 2º ao 5º ano da Concessão;

2.2 Duplicar os demais trechos das rodovias, do 6º ao 10º ano.

3 - Iniciar a cobrança de pedágio no 13º mês, condicionada a:

3.1 - Execução dos Trabalhos Iniciais;

3.2 - Estruturação do Sistema Operacional e construção das edificações operacionais;

3.3 - Apresentação à ANTT dos projetos executivos e licenças ambientais aprovadas, das duplicações a serem efetuadas no 2º ano da Concessão.

4 - Utilização de tarifa progressiva valorada em função da implantação das duplicações, ou seja, a cada trecho de duplicação implantado, a CONCESSIONÁRIA fará jus a um acréscimo tarifário na praça de influência da duplicação referida, cuja vinculação estará definida no Edital.

5 - Alteração da Metodologia de cálculo de custo de capital, com introdução de componente de risco para novos negócios.

É importante diferenciar o custo de capital de concessões já existentes e geradoras de caixa, de concessões a serem implantadas, onde ainda haverá forte risco de consolidação da demanda em função de fugas, riscos ambientais e outros. A sugestão de valor para esse risco é um acréscimo de 2% (dois por cento) no custo de capital, compatível com a teoria financeira. Essa sugestão resultará na obtenção de um custo médio ponderado de capital de 7,5% (sete e meio por cento).

Resposta da área técnica:

Para a licitação das concessões em questão, diversas etapas devem ser cumpridas em função de exigências legais e normativas. Caberá ao Governo, de acordo com o andamento verificado nos respectivos cronogramas de cada projeto de concessão, determinar o momento mais apropriado para cada licitação.

O PER prevê a obrigação da Concessionária realizar a duplicação total da rodovia no período de 5 anos, fixando metas anuais de duplicação, deixando a decisão sobre a priorização dos trechos a serem duplicados para a Concessionária. Nas concessões anteriores, a Concessionária poderia iniciar a cobrança do pedágio independentemente de realizar alguma duplicação, ficando sujeita apenas ao cumprimento das obrigações previstas para os trabalhos iniciais. Nesta nova licitação foi inserida a condição de duplicar ao menos 10% da rodovia, como condição adicional para o início da cobrança do pedágio. Todos os usuários da rodovia serão beneficiados pela duplicação inicial e também pela duplicação total, o que será realizado em 5 anos. A duplicação total da rodovia em 5 anos é fruto de política pública definida pelo Ministério do Transportes no Programa de Investimento em Logística (PIL), de 15/08/2012.

As condicionantes para início da cobrança de pedágio constam da cláusula 18.1.1.

Agradecemos a sugestão. A concessionária deverá duplicar 10% das rodovias para o início da cobrança de tarifa, sem previsão de tarifa progressiva.

Após a Audiência Pública a TIR será revisada de acordo com metodologia e premissas a serem definidas pelo Governo (vide Anexo II).

74. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331536

Contribuição:

1. EVTE, Volume 3 – Tomo VII – Ampliações

No Item 3.7.1.5 (Composições de Preços Unitários), nas tabelas que apresentam composições de preços unitários onde constam os serviços 2.1 (Sub-base estabilizada granulometricamente) e 2.2 (Base estabilizada granulometricamente) as células das colunas referentes ao Preço Unitário estão com vínculo errado de fórmula.

Tal ocorrência pode ser constatada no arquivo disponibilizado "Planilhas.zip", na planilha "P_Melhorias", pasta "Resumo-Preço dos Serviços 2", onde o preço unitário do serviço 2.1 refere-se a "Camada Drenante para Fundação de Aterro" e o preço unitário do serviço 2.2 refere-se a "Sub-base estabilizada granulometricamente", ou seja, o vínculo de origem está defasado em 1 linha.

Assim, deverão ser corrigidos os seguintes documentos do EVTE:

- a) EVTE Volume 3 – Tomo 7 – Tabelas 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29
- b) Planilhas.zip → planilha P_Melhorias → pasta Resumo-Preço dos Serviços 2
- c) Planilhas.zip → Cronograma de Investimentos
- d) Planilhas.zip → Plano de Negócios
- e) EVTE Volume 4 → recálculo da tarifa quilométrica de cada lote

2. EVTE, Volume 3 – Tomo VII – Ampliações

No Item 3.7.1.5 (Composições de Preços Unitários), as Tabelas 17,18 e 19, que apresentam as composições de preços unitários para Duplicações, apresentam erro no valor total do serviço, pois estão somando ao valor da duplicação propriamente dito apenas 1 m² de OAE / km de duplicação.

Tal ocorrência pode ser constatada no arquivo disponibilizado "Planilhas.zip", planilha "P_Melhorias", pastas "Dupl-ondulado", "Dupl-plano", "Dupl-montanhoso", que apresentam erro de vínculo na fórmula da célula W60, pois estão buscando preço de OAE/m² . O correto é verificar em cada lote lote o número de OAE's existentes na extensão a ser duplicada e somar ao valor da duplicação propriamente dita / km da seguinte forma:

$$\text{Acréscimo} = (\text{N}^{\circ} \text{ OAE's existentes} / \text{Extensão pista simples}) \times \text{Preço Unitário OAE}$$

Assim, deverão ser corrigidos os seguintes documentos do EVTE:

- a) EVTE Volume 3 – Tomo 7 – Tabelas 16, 17, 18, 19
- b) Planilhas.zip → planilha P_Melhorias → pastas Dupl-ondulado, Dupl-plano, Dupl-montanhoso
- c) Planilhas.zip → Cronograma de Investimentos

d) Planilhas.zip → Plano de Negócios

e) EVTE Volume 4 → recálculo da tarifa quilométrica de cada lote

3. EVTE, Arquivo "Planilhas.zip"

No arquivo "Planilhas.zip" de cada lote da 3ª Etapa, Fase III, disponibilizado para a Audiência Pública 132, com relação às planilhas "P_Trabalhos Iniciais", "P_Restauração", "P_Melhorias", "P_Manutenção", temos a comentar:

- Os arquivos acima contêm guias de planilhas (pastas) onde as composições de preços unitários dos diversos serviços que integram os Programas consideram os efeitos da aplicação do REIDI, através da multiplicação dos preços do SICRO por um valor fixo de 0,9635, ou seja, desconto de 3,65%.
- Os valores acima apurados para os diversos serviços que integram as rubricas Trabalhos Iniciais, Restauração, Melhorias e Manutenção foram transportados para as respectivas linhas da planilha "Cronograma de Investimentos" e, que por sua vez, subsidia os valores do "Quadro 5 – Cronograma do PER" que integra a planilha "Plano de Negócios".
- Face o acima exposto, sugerimos esclarecer se os licitantes deverão considerar também os benefícios do REIDI para todos os investimentos ao longo da concessão conforme foi adotado na modelagem econômico-financeira da ANTT. Caso negativo, ou seja, se os benefícios do REIDI puderem ser aplicados somente para os investimentos dos primeiros 5 anos do projeto de infraestrutura, conforme previsto na legislação vigente e redação do item 4.5.2.1 do EVTE-Volume 4, sugerimos revisão da modelagem econômico-financeira da ANTT, excluindo-se o desconto de 3,65% sobre os preços que compõem os serviços dos Programas de Manutenção e Obras de Melhorias e Ampliações, entre o 6º e 25º anos da concessão e procedendo-se ao recálculo da tarifa quilométrica do lote em questão.

4. EVTE, Volume 3 – Tomo III – Modelo Operacional

No EVTE-Volume 3 – Tomo III, item 3.3.18, Tabelas 23 a 27, referentes aos valores previstos para Edificações e Equipamentos do Sistema Operacional ao longo da concessão, o texto menciona que foram considerados os benefícios fiscais do REIDI nos 25 anos do prazo da concessão.

Estes valores foram considerados na modelagem econômico-financeira da ANTT, conforme se pode constatar no Volume 4 – Anexo 4B.

- Face o acima exposto, sugerimos esclarecer se os licitantes deverão considerar também os benefícios do REIDI para todos os investimentos em reposição dos equipamentos do sistema operacional, a partir do 6º ano da concessão conforme foi adotado na modelagem econômico-financeira da ANTT.
- Caso negativo, ou seja, se os benefícios do REIDI puderem ser aplicados somente para os investimentos em equipamentos do sistema operacional dos primeiros 5 anos do projeto de infraestrutura, conforme previsto na legislação vigente e redação do item 4.5.2.1 do EVTE-Volume 4, sugerimos revisão da modelagem econômico-financeira da ANTT, excluindo-se o desconto de 3,65% e procedendo-se à revisão dos valores do Volume 4 – Anexo 4B, para o período compreendido entre o 6º e 25º anos da concessão, bem como o recálculo da tarifa quilométrica do lote em questão.

5. EVTE, Volume 3 – Tomo I – Item 3.1.4.3 (somente Lote 04) No EVTE-Volume 3 – Tomo I, item 3.1.4.3, Tabela 9, referente ao Cadastro das Obras de Arte Especiais do Lote 4, constata-se que foi apresentado o cadastro de apenas 17 obras no Estado de Minas Gerais. De acordo com o cadastro disponibilizado na Tomada de Subsídios 03/2012, falta complementar relação com 63 OAE's no Estado de Goiás.

No arquivo "Planilhas.zip", a planilha "Q_OAE" também prevê serviços de recuperação para apenas 17 obras de arte especiais.

Por conseguinte, após revisão das planilhas acima mencionadas, sugere-se ainda revisão das seguintes planilhas impactadas pela omissão dessas obras, além do recálculo da tarifa quilométrica:

- a) "P_Trabalhos Iniciais"
- b) "P_Restauração"
- c) "P_Manutenção"
- d) "Cronograma de Investimentos"
- e) "Plano de Negócios"

Resposta da área técnica:

1. Na planilha "P_Melhorias" aba "Resumo-Preço dos Serviços 2" o item 2.1 está vinculado à célula AQ33 da aba "2-pavimentação", referente à composição "Regularização do Sub-leito". Já o item 2.2 está vinculado à célula AQ73 da aba "2-pavimentação", referente à composição "Camada Drenante para Fundação de Aterro". Assim, os vínculos a partir do item referido estão corretos. Já o vínculo que origina o item 2.1. e 2.2. apresenta a defasagem apresentada e será corrigido.
2. A ocorrência foi constatada, o valor de OEA por km será inserido na composição de preço das duplicações, conforme sugerido
3. A sugestão será acatada, de forma a esclarecer para qual período deve ser considerado o REIDI.
4. O item será revisto em relação ao período de aproveitamento do REIDI.
5. A ausência das OAEs nos relatórios do Volume 3 Tomo I foi constatada e serão corrigidas. As OAEs em questão foram cadastradas, constam nas planilhas Q_OAE e foram consideradas no modelo financeiro para determinação das tarifas. Após a Audiência Pública o cadastro de OAE foi revisto, constando 83 ao todo no lote 4.

75. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331549

Contribuição:

Em observação ao relatório de pontos críticos, segue o link abaixo:

http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/upd_blob/0001/1124.pdf e observei que os números relativos aos acidentes na BR 163 estão errados devido ao fato de que não foi levado em consideração o trecho coincidente 163/364 - de Rondonópolis até Diamantino, consta 0 (zero) acidentes para o trecho, o que poderá levar uma interpretação errônea por parte das empresas interessadas no certame, e de todas as planilhas decorrentes deste relatório ou subsidiadas nele. Penso que tal relatório deve ser reescrito dentro da atual realidade, levando-se em conta o total de acidentes registrados também no trecho coincidente e que por ocasião da concessão, deverá receber uma nova marcação para os marcos quilométricos, levando-se em conta somente os da BR 163. Ressalte-se que o trecho referido

acima da BR 163 é dos km 119 (entroncamento das BRs 163 e 364 – Trevão em Rondonópolis/MT) ao 508 (entroncamento BRs 163 e 364 – Posto Gil em Diamantino/MT), respectivamente.

Esse trecho acima, de aproximadamente 389km, tem toda a sua marcação quilométrica, e caracterização da BR 364. Marcação essa de responsabilidade no Ministério dos Transportes/DNIT.

Pelo que analisamos ocorreu que ao solicitar as informações de acidentes ao DPRF foi informado que seria da BR 163, mas esse trecho no banco de dados é visto como BR 364 e por isso os valores aparecem todos zerados para acidentes no trecho. As perguntas seriam:

Porque que o responsável por esse importante relatório não percebeu isso?

Achou ele que em aproximadamente 389 km, do trecho mais movimentado do Estado (Cuiabá a Rondonópolis), em 1 ano, não teve nenhum acidente?

Da mesma forma o relatório dos tamanhos de faixas de domínio refere-se a trechos da BR 364 (do km 0 ao 200, Alto Araguaia a Rondonópolis/MT) que não é objeto do PER. Nesse trecho as BRs não são coincidentes. Ou seja, os relatórios precisariam ser revistos, não só esses dados, tendo em vista erros primários, que até impossibilitam a análise de erros secundários.

Resposta da área técnica:

Foram utilizados todos os dados de acidentes disponíveis que se tinha, sendo os trechos nos quais os dados não eram disponíveis desconsiderados para efeito do cálculo do índice.

76. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331624

Contribuição:



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES -AUDIÊNCIA PÚBLICA
Nº 132/2013, PRESIDENTA DRA. MIRIAN RAMOS QUEBAUD

Centro de Referência do Movimento da Cidadania pelas Águas Florestas e Montanhas Iguassu Iteí, por sua fundadora e coordenadora, Léa Corrêa Pinto na qualidade de cidadã, no prazo prorrogado para envio de contribuições das 18 horas do dia 25 de janeiro de 2013



para as 18 horas do dia 09 de fevereiro de 2013 (horário de Brasília), para a Audiência Pública nº 132/2013, vem respeitosamente apresentar sugestões e contribuições, aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS,

integrantes da *3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III* que integra o Programa de Investimentos em Logística lançado pelo governo federal em 15/08/2012. Os trechos em tela estão previstos no Programa Nacional de Desestatização – PND.

1. Da Constatação

No *Escopo Trabalhos Iniciais* no que tange ao tópico *3.1.1 Pavimento* no item 5, verifica-se a determinação da eliminação de degrau acentuado entre a pista de rolamento e o acostamento, seguindo-se estes prazos:

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO	MANUTENÇÃO
	9 meses	60 meses



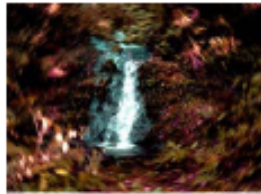
Desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos com superelevação inferior a 6% (tolerância máxima): 5 cm Ausência Total

Contudo, não se verifica menção com o mesmo nível de detalhamento sobre a correção dos desnivelamentos existentes nas bordas externas dos acostamentos em qualquer tópico da Frente de Recuperação e Manutenção;

2. Da Sugestão e suas razões

Nestas rodovias em foco na AP 132/2013, em defesa da segurança dos usuários das rodovias, dos tempos e custos de transportes, da transparência junto às empresas interessadas em assumir o empreendimento, da imagem institucional da ANTT, da garantia da execução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária, do controle social, institucional e governamental, de estender-se os benefícios advindos do ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara às rodovias em tela, enfim da Sociedade brasileira como um todo, REQUER esta cidadã, pelo Centro de Referência do Movimento da Cidadania pelas Águas Florestas e Montanhas Iguassu Itereí, seja acatado e providas estas sugestões:

a. incluir no escopo do Trabalhos Iniciais, nos primeiros 9 meses, a correção de *defeitos nas bordas externas dos acostamentos*, eliminando-se a *existência de degraus acentuados na*



borda externa dos acostamentos, que colocam em risco a segurança dos usuários da rodovia”¹

b. ainda citando o ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara, que por si é esclarecedor e mui didático “no caso de sarjetas contíguas ao acostamento, elas devem ter seção triangular e a declividade do lado do acostamento de no máximo de 25% para evitar acidentes quando a roda do veículo alcança a borda do pavimento (fl.43). Ou, por exemplo, quando se usa sarjetas trapezoidais devem ser adotadas barreiras tipo meio-fio com a finalidade de proteger os veículos desgovernados que tendam a cair nas mesmas (fl. 45).”²

c. explicitar e detalhar a *correção dos desnivelamentos existentes entre a faixa de rolamento e o acostamento no Escopo dos Trabalhos Iniciais*, detalhando pormenorizadamente o PARÂMETRO DE DESEMPENHO e o PRAZO DE ATENDIMENTO por FASE

Por derradeiro

Destaca que houvesse na 2ª Etapa *Concessões Rodoviárias Federais*, a inclusão bem detalhada dos itens supracitados, a sociedade civil teria obtido as correções necessárias tão pleiteadas e que ainda carecem no que tange a “existência de degraus acentuados na borda externa dos acostamentos, que colocam em risco a segurança dos usuários da rodovia” que”. *‘Por se tratar de rodovia com intenso volume de tráfego, principalmente de caminhões”³. “são frequentes as ultrapassagens mal sucedidas que resultam em saídas de pista.”⁴ “Nesse caso, o degrau na borda do acostamento, aumenta o risco de acidentes muito graves.”⁵. Neste sentido anexa à presente contribuição à AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 132/2013, 2 páginas com fotos da Rodovia Régis*

¹ ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara

² ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara

³ ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara/ por similaridade

⁴ ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara/ por similaridade

⁵ ACÓRDÃO Nº 746/2010 – TCU – 2ª Câmara/ por similaridade



Bittencourt/SP

Pede Provimento

De São Paulo/SP para Brasília/DF, 09 de fevereiro de 2013.

17 horas e 20 minutos

Léa Corrêa Pinto
cidadã RG 3.341.970

Observação Importante

Conforme protocolo de atendimento nr 1324162, aos 8 de Fevereiro de 2013, realizado pelo Sr. Hudson não havendo sido encontrado pela Ouvidoria ou por nós "o Formulário de Envio de Contribuições, que se diz disponível no sítio eletrônico da ANTT (Audiência Pública nº 132/2013)" o representante da ouvidoria solicitou a área responsável desta Audiência Pública, a viabilidade de atender o encaminhamento das contribuições, sem serem inseridos no formulário padrão, diante do prazo exigido.

Anexo: 2 páginas

Para : Dra. MIRIAN RAMOS QUEBAUD Presidenta AP 132/2013<
ap132_2013@antt.gov.br>; <ap132_2013@antt.gov.br>; ouvidoria@antt.gov.br,
suinf@antt.gov.br, prg@antt.gov.br

Com cópia: barueri@esa.oabsp.org.br, pmg@adv.oabsp.org.br, ivalente@uol.com.br,
sosmanancial@uol.com.br, nelson@cargapesada.com.br,
roberto.maltchik@bsb.oglobo.com.br, armando.rozario@gmail.com

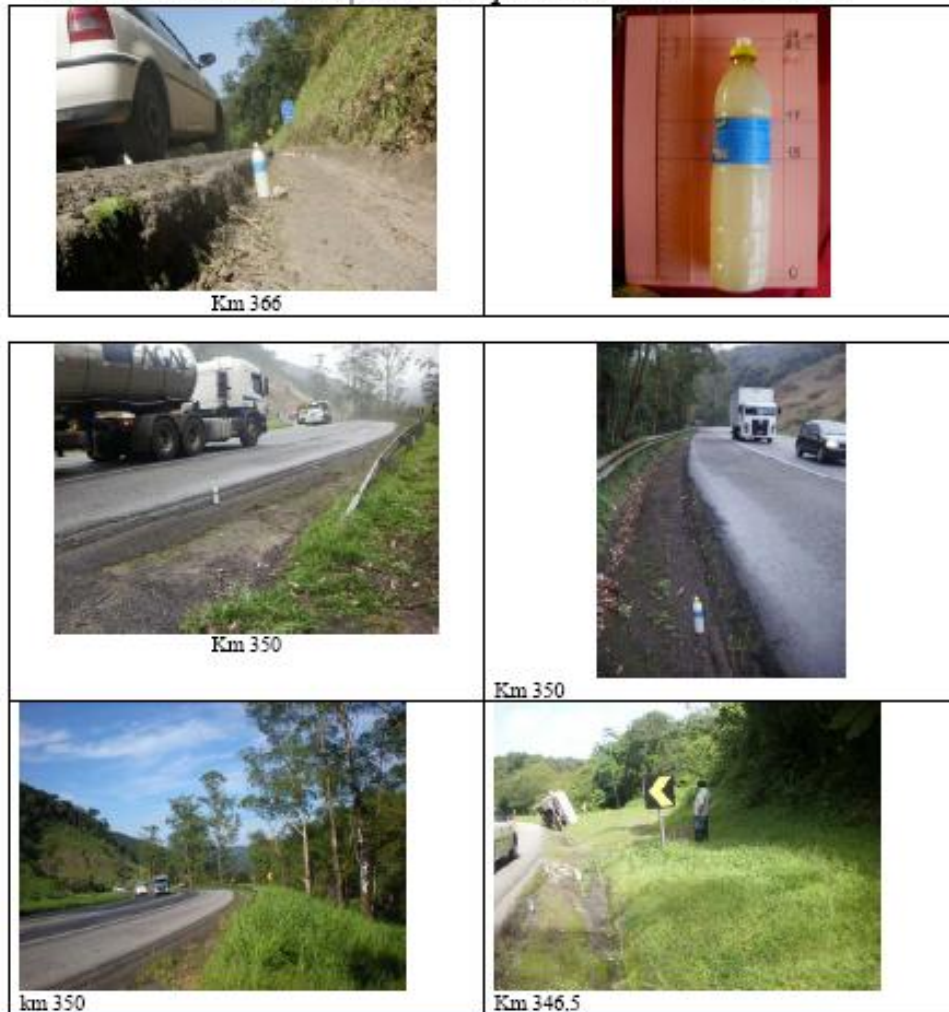


*Rodovia Régis Bittencourt 2ª Etapa Concessões
Rodoviárias Federais | Fotos arquivos entre 2011 e 2013*





*Rodovia Régis Bittencourt 2ª Etapa Concessões
Rodoviárias Federais| Fotos arquivos entre 2011 e 2013*



Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição.

O detalhamento encontra-se no escopo inicial do trabalho e nos parâmetros de desempenho no item 3.1.1. do PER.

77. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331587

Contribuição:

[...] vem, no âmbito desta Audiência Pública, sugerir à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que replique as novas diretrizes de governo emanadas pelo Sr. Ministro da Fazenda no dia 05/02/13 nos trechos rodoviários BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III, de modo a manter padronizado o conjunto dos elementos e premissas básicas que permeia a totalidade dos projetos previstos nesta 3ª etapa de Concessões Rodoviárias.

É importante destacar que, em linhas gerais, tais alterações abarcam ajustes nas perspectivas de crescimento de demanda previstas nos estudos, no prazo de concessão e nas condições e características relativas à linha de financiamento ofertada pelo BNDES.

De maneira geral, a recomendação supracitada pode ser mais bem compreendida no momento em que se verifica a descrição analítica a seguir apresentada:

- a) Prazo da concessão: elevação de 25 anos para 30 anos;
- b) Estimativa da expansão média anual da demanda: ajuste dos parâmetros utilizados para estabelecer o crescimento do tráfego de acordo com premissas atualizadas de mercado;
- c) Condições e características relativas à linha de financiamento ofertada pelo BNDES, devendo contemplar:
 - c.1) Estrutura de garantias: Passar a ancorá-la majoritariamente ao modelo de Project Finance, ao invés do modelo híbrido de fiança bancária/corporativa e Project Finance;
 - c.2) Prazo de carência: elevar de “até 3 anos” e para 5 anos;
 - c.3) Taxa de juros: ajustá-la de TJLP + 1,5% a.a. para “TJLP + até 1,5% a.a.”, a depender do rating do tomador;
 - c.4) Prazo total do financiamento: elevar de “até 20 anos” para 25 anos;

c.5) Empréstimos-ponte: manter as condições de custo do empréstimo ponte idênticas ao do empréstimo de longo prazo; e

c.6) Outras condições do financiamento: reduzir a exigência de patrimônio líquido maior ou igual a 1,3 vez o total financiado e dos ativos totais maiores ou igual a 2,8 vezes o total financiado para, respectivamente, patrimônio líquido igual ou maior a 1,0 vez o total financiado e ativos totais maiores ou igual a 2,0 vezes o total financiado.

Resposta da área técnica:

a) A cláusula será adequada.

b) Após a Audiência Pública os parâmetros utilizados para prever o crescimento do tráfego serão revistos.

c1) A questão refere-se a Audiência Pública nº 131/2013, mas por transparência e por se tratar de uma questão formal a ANTT responderá a questão. As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

c2 a c4) As premissas para a modelagem financeira foram ajustadas a fim de torná-la mais coerentes.

c5) As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. As exigências e condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

c6) As premissas de financiamento consideradas nas projeções econômico-financeiras constantes dos estudos são meramente referenciais, cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o fluxo de caixa que julgarem mais adequado e compatível com seu modelo de negócios. As

exigências e as condições para a concessão de financiamento ao projeto são de exclusiva responsabilidade dos potenciais financiadores.

78. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1331606

Contribuição:

PER – Lote 5

1. Lote 5 - PER, Apêndice A

No Apêndice A do PER consta que o código PNV 060BDF0010, BR 060/DF, inicia no km zero junto ao entroncamento com a BR 251 / DF 001. Entretanto, observou-se em campo que o entroncamento em questão está por volta de 5,4 km antes do marco zero da rodovia BR 060 em Brasília, o que implicaria num incremento de 5,4 km na extensão total do Lote 5.

Face a divergência acima apontada, sugerimos que seja esclarecido o início exato do subtrecho A / PNV 060BDF0010.

Resposta da área técnica:

O início do subtrecho A é no entroncamento com a BR-251/DF-001. A quilometragem levada em conta no estudo é a que consta no PNV.

79. Protocolo ANTT – 50500.011535/2013-76

Contribuição:

Considerando que já se encontra nos projetos do Program de Exploração de Rodovia - PER - 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais a implantação do Desvio da BR-153, contorno de 30 km em Goiânia, solicitamos que os Contornos Leste e Norte, integrantes do Anel Rodoviário de Goiânia, sejam inclusos no Edital dentre as obras a serem executadas quando da concessão.

Ofício nº 058/2013-Gab.

Goiânia, 04 de fevereiro de 2013.

Ao Ilmo. Sr.
Ivo Borges de Lima
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres-ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
Brasília - DF
CEP: 70200-003

Assunto: Solicitação

Senhor Diretor-Geral,

1. Tendo em vista que foi deflagrada por essa Agência a 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais, parte integrante do Programa de Investimentos em Logística-PIL, que objetiva o desenvolvimento acelerado e sustentável por meio de uma ampla e moderna rede de infraestrutura com eficiência logística e modicidade tarifária, na qual serão concedidos trechos das Rodovias BR-153, BR-060 e BR-050 que passam pelo o Estado de Goiás, vimos pelo presente informar, esclarecer e solicitar o que segue:

2. A Secretaria de Infraestrutura buscou junto ao Governo Federal a solução para o impasse da conclusão da obra de construção do Anel Viário de Goiânia-Contorno Noroeste, que vem impactando negativamente em toda Região Metropolitana de Goiânia, com relação ao trânsito e sua fluidez, desse modo, torna-se inadiável a conclusão desta obra, de modo, que ao final da conclusão das obras o acesso entre as 11 rodovias que demandam de Goiânia estará otimizado e aliviará o trânsito da capital e de seus arredores.

3. O desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia em termos demográficos e de urbanismo não foi acompanhado pelo de infraestrutura como no caso do anel viário, que foi projetado e executado em partes, com isso demorou tanto que a parte concluída (17 quilômetros de cerca de 80) do anel viário de Goiânia virou avenida (ou seja, perímetro urbano) e isso descaracteriza o objetivo inicial do projeto, cujas obras estão paradas desde 2001.



4. Pode-se dizer que tal situação constava entre as previsões dos idealizadores, pois o crescimento desenfreado da Capital e de Aparecida de Goiânia, tornando uma região conurbada e sem o devido planejamento do trânsito, passível de controlar. Assim, o desenho do traçado das vias, cuja maioria permanece no papel, servirá a desejo antigo, previsto inclusive no Plano Diretor de 2007, que é o desvio da BR-153 e a consequente municipalização do trecho urbano da mesma. Tal fato transformaria os 22 quilômetros de rodovia federal em perímetro urbano em via expressa com sinalização e fiscalização geridas pelas próprias prefeituras e não mais pelo Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes-DNIT.

5. Tendo o anel viário se tornado trecho urbano, o DNIT já se manifestou pela inviabilidade de conclusão das obras por aquele órgão.

6. No que se refere ao sistema rodoviário que abrange a região metropolitana de Goiânia a situação é caótica, pode-se afirmar que Goiânia se comporta como um grande trevo rodoviário recebendo e distribuindo o tráfego proveniente das 11 rodovias que a ela chegam. Esse fenômeno tem uma série de consequências, todas elas danosas para a cidade, causando destruição do pavimento urbano, poluição ambiental, prejuízo ao tráfego, acidentes, entre outros. Procurando dar solução, pelo menos satisfatória, para esse problema foi proposta a implantação de um grande Contorno Viário, que procurasse de maneira técnica e econômico-ambientalmente factível a implantação de uma via que interligasse todas as rodovias que demanda à capital.

7. O Contorno Noroeste tem cerca de 80 km de extensão e a situação atual é a seguinte; por subtrechos e indicados no mapa apenso:

- Contorno Sudoeste: possui 17,0 km e já está implantado pelo DNIT;
- Desvio da rodovia BR-153: possui 30,0 km de extensão e já consta das obras a serem implementadas no edital de concessão da 3ª Etapa;
- Contorno Norte: possui 21,5 km de extensão - a ser implantado;
- Contorno Leste: possui 12,0 km de extensão - a ser implantado.

8. Conforme se infere do mapa apenso, com a implantação os Trechos Leste e Norte do Contorno Noroeste as Rodovias BR-060 e BR-153 seriam integradas, passando todo o fluxo de veículos para as mesmas, uma vez que se tornará um via duplicada e de rápido acesso, diminuindo sobremaneira o tempo das viagens, não tendo os veículos, principalmente os de carga, por passar por todo centro urbano.

9. O Contorno Viário trará grandes benefícios para Goiânia e os municípios componentes do Aglomerado Urbano. A capital deverá receber as vantagens do desvio de tráfego de longo curso dos principais corredores viários e também da descentralização das atividades econômicas. Somente advindos da Rodovia GO-060, que liga Goiânia a Trindade, serão desviados cerca de 1,7 mil veículos pesados que passam diariamente por Goiânia.

10. Ademais, com a concretização da implantação do Desvio da BR-153, grandes benefícios serão trazidos para Goiânia e os municípios componentes do Aglomerado Urbano, com o desvio do tráfego de longo curso dos principais corredores viários, bem como descentralização das atividades econômicas.

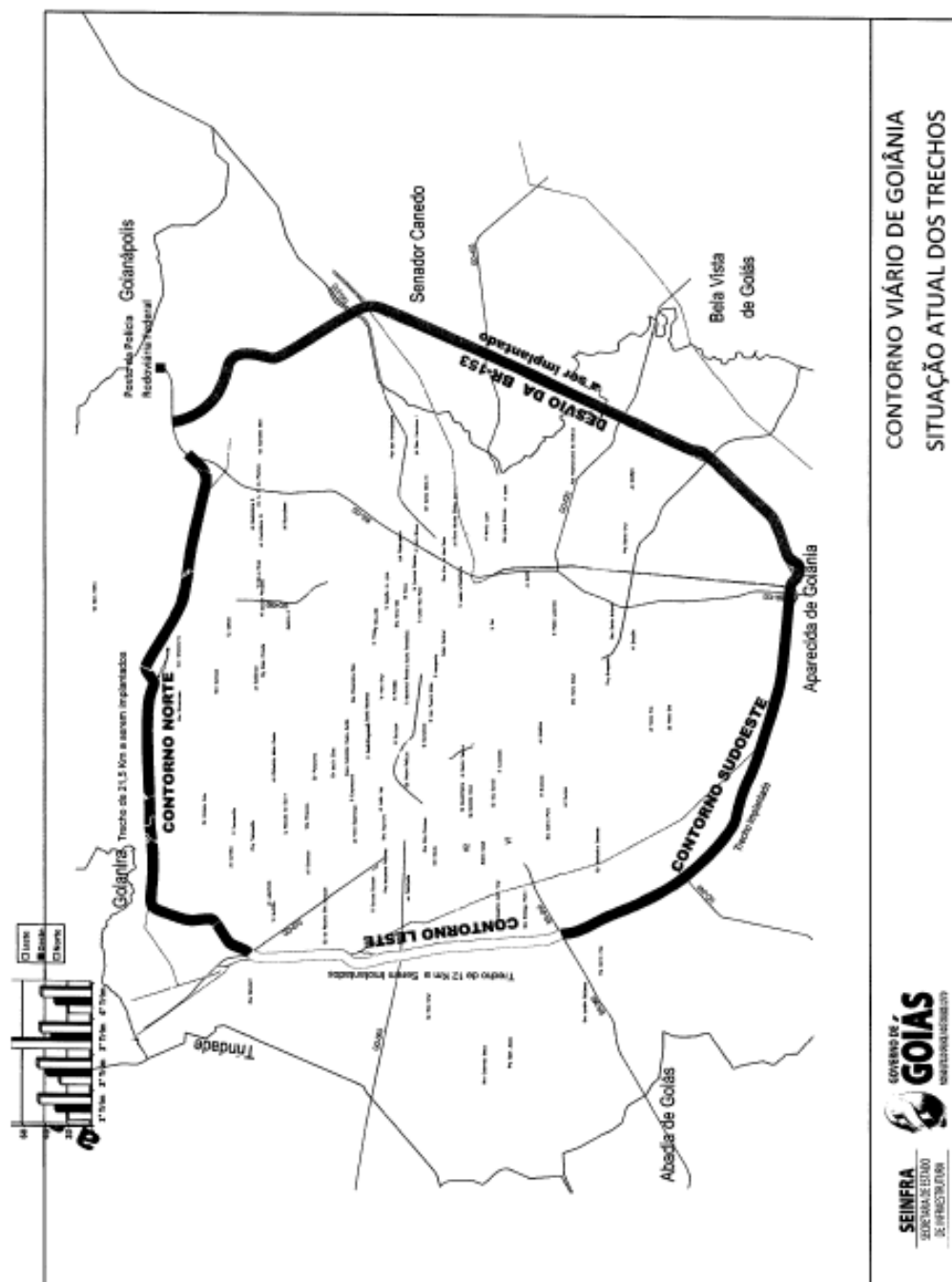
11. Denote-se que os municípios limieiros, mesmo aqueles que não atravessados pela via, terão sua acessibilidade melhorada em muito, uma vez que todos terão acesso por rodovias ou pista dupla ao Anel Viário, evitando-se a travessia da área urbana para seus deslocamentos de longo curso.

12. Desse modo, considerando que já se encontra nos projetos do Programa de Exploração de Rodovia-PER-3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais a implantação do Desvio da BR-153, contorno de 30 km em Goiânia, solicitamos que os Contornos Leste e Norte, integrantes do Anel Viário de Goiânia, sejam inclusos no edital dentre as obras a serem executadas quando da concessão.

13. Certos de contarmos com a valiosa acolhida de V.Sª., colocamos esta Pasta sempre ao seu inteiro dispor, para os demais esclarecimentos complementares que se fizerem necessários.

Atenciosamente,


Danilo S. de Freitas
Secretário de Infraestrutura



Resposta da área técnica:

Nos casos em que a obrigação da execução de contornos foi incluída nos PERs, optou-se por não exigir a implantação de um traçado pré-determinado. Dessa forma, caberá à concessionária e tão somente a proposição de um traçado que permita com que o tráfego de longo curso não necessite transpor a área urbana em questão. A inclusão obrigatória dos segmentos Norte e Leste do Anel Rodoviário de Goiânia não segue essa lógica.

80. Protocolo ANTT – 50500.012761/2013-74

Contribuição:

1. Modelo operacional - Conserva de Rotina - O valor adotado para Conserva de Rotina no Modelo Operacional (media km/ano dos 07 lotes - R\$ 17 mil) e insuficiente para cumprir os parâmetros técnicos exigidos no PER. Quando comparados, por exemplo, com os custos médios gerenciais do SICRO 2 (R\$ 74 mil / km / ano), que servem como base para contratação dos serviços pelo DNIT, a diferença total entre o orçamento dos 07 lotes chega a R\$ 330 MM no sexto ano da Concessão, conforme demonstrado no Anexo 01. Caso haja alguma diferença de escopo entre o nível de serviços contratados pelo DNIT e os considerados no Modelo Operacional, que justifique esta divergência, solicita-se que seja demonstrado o racional.

2. PER- 3.4.4

Sistemas de Atendimento ao Usuário - Consta no item 3.4.4 do PER a seguinte obrigação: "As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final. Entretanto, não verificamos no orçamento de referência do modelo operacional nenhum valor referente ao investimento e custeio desta estrutura. Esta obrigação deverá ensejar a construção de uma estrutura adequada, a contratação de veterinários e tratadores, além da compra de ração, medicamentos, etc. Dessa forma, sugere-se a modificação desta obrigação e/ou o acréscimo do respectivo investimento e custeio ao Modelo Operacional. A título exemplificativo, encarninhamos no Anexo 02, uma sugestão de orçamento.

3- PER - 3.4.3.4

Sistema de Inspeção de Tráfego - Consta no item 3.4.3.4 do PER a obrigação de dimensionamento da equipe de inspeção, de modo que todos os pontos da rodovia sejam visitados com tempo máximo de percurso de 90 minutos. Entretanto, verificamos no Modelo Operacional que o dimensionamento da equipe e veículos de fiscalização não levou em consideração a necessidade de paradas das equipes (ex. abastecimento, descanso, almoço, apoio a veículos especiais, ocorrências, etc.). Deste modo, seria necessário o aumento da equipe em aproximadamente 20%, de

modo a atender o disposto no PER.

Exemplo para o Lote 5:

As viaturas pertencentes ao Sistema de Inspeção de Tráfego estão calculadas em uma quantidade de 27, ou seja, número suficiente para cobrir teoricamente os 1176,5 km do Lote 5, a uma velocidade de 75% (60 km/h) da máxima permitida no trecho de 80 km/h. Cabe ressaltar que a exigência do PER é de: "deve ser contínua, e sem interrupções, durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana". Entretanto, as viaturas têm por obrigação a detecção de quaisquer tipos de ocorrência, tanto na pista como na faixa de domínio efetuando o registro de problemas e o eventual acionamento de recursos. Fica evidente que ao se deparar com emergências as viaturas devem parar e atender. Podem ainda ocorrer eventos simultâneos de acidentes e incidentes principalmente nas áreas da rodovia próximas a regiões urbanas o que irá dificultar o atendimento. Neste lote, existe a previsão de 27 viaturas e assim devemos acrescentar outras 5 viaturas para o cumprimento dos tempos de inspeção e atendimento das ocorrências. Vale ressaltar que a alternativa de se aumentar a velocidade de inspeção das demais viaturas, quando uma delas tem a necessidade de atender alguma emergência, demonstra-se impraticável, uma vez que a viatura anterior deveria dobrar a velocidade para atender os requisitos. Segue no Anexo 03 nossa sugestão de alteração do dimensionamento da equipe para todos os lotes, além do impacto anual destas alterações.

4- PER - 3.4.4.2

Socorro mecânico - Consta no item 3.4.4.2 do PER a seguinte obrigação: "Serviço de guincho leve: tempo máximo de chegada ao local igual a 15 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 30 minutos em até 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência". Entretanto, verificamos no Modelo Operacional de todos os 07 lotes que o dimensionamento do número de guinchos leves foi feito com base em um intervalo de 20 minutos. De modo a equalizar o orçamento de referência, com o disposto no PER, sugerimos a adequação do mesmo, conforme disposto no Anexo 04.

5- PER- 3.4.4

Sistemas de Atendimento ao Usuário-Foi adotada para dimensionamento das BSOs a distância necessária para que seja feito o atendimento das ambulâncias de tipo C no prazo previsto no PER (15 minutos). Entretanto, verificamos que foi adotada a velocidade média de 100 km/h para este deslocamento, levando em consideração desde o momento do recebimento da ocorrência a chegada ao local. Contata-se na prática que uma ambulância não atinge a esta velocidade média de atendimento, devido a necessidade de preparação, retomos, aceleração, ultrapassagens, etc. A média de velocidade nestes atendimentos, conforme melhores práticas, é de 70 km/h. Por este motivo sugere-se que seja redimensionado o número de BSOs e SAUs do Modelo Operacional, de modo a o compatibilizar com as obrigações do PER. No Anexo 05 demonstramos o efetivo impacto deste descasamento.

6 - PER - 3.4.4.1- Atendimento médico de emergência- Consta no item 3.4.4.1 do PER a seguinte obrigação: "Para a ambulância do tipo D: médico de tempo máximo de chegada ao local igual emergência a 90 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 60 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência". Contata-se na prática que uma ambulância não atinge a esta velocidade média de atendimento, devido a necessidade de preparação, retornos, aceleração, ultrapassagens, etc. A média de velocidade nestes atendimentos, conforme melhores práticas, é de 70 km/h. Sugerimos a alteração no dimensionamento dos mesmos, conforme Anexo 05.

7- PER - 3.4.4.1

Atendimento médico de emergência- Consta no item 3.4.4.1 do PER a seguinte obrigação: "Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 15 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência". Contata-se na prática que uma ambulância não atinge a esta velocidade média de atendimento, devido a necessidade de preparação, retornos, aceleração, ultrapassagens, etc. A média de velocidade nestes atendimentos, conforme melhores práticas, é de 70 km/h. Sugerimos a alteração no

dimensionamento dos mesmos, conforme Anexo 05.

8- PER- 3.4 - Frente de Serviços Operacionais - O prazo de 12 meses definido para a implantação do CEO, de forma completa, bem como os equipamentos do Sistema de Controle de Tráfego (painéis fixos e sistemas de controle de velocidade) é extremamente difícil de ser alcançado devido a realização concomitante dos serviços dos trabalhos iniciais e início dos trabalhos de recuperação da via. É sabido, ainda, da grande dificuldade em se arrumar empresas no mercado para atendimento a demanda de serviços para os 5.810 km de rodovias que estão sendo lançadas no programa de Concessões. Os valores definidos pela ANTT nos editais são apenas ilustrativos e apesar de apresentarem orçamentos com empresas especializadas, se utilizou sempre do valor mínimo para se realizar OS cálculos de investimentos da concessão e não foram considerados também os ajustes necessários para que os diferentes sistemas operem em conjunto. O que é feito usualmente é a contratação integral com um único fornecedor, de modo a não haver problemas de interoperabilidade entre os mesmos. Para a completa operacionalização do CCO será necessária estar instalada e em operação a rede de comunicação em fibra ótica, prevista para o 6º mês de concessão, o que nos parece inexecutável e ainda torna o custo do investimento muito superior do previsto em razão do prazo reduzido. As dificuldades das liberações ambientais nas zonas de APP existentes ao longo da via, e outro grande empecilho ao cumprimento do prazo de implantação da fibra. O ideal é que este prazo seja dilatado para pelo menos 24 meses. No prazo de seis meses, seria instalada apenas o sistema de radiocomunicação. Pelos mesmos motivos, sugerimos ainda a prorrogação do prazo para o 24º mês da instalação do SIG e do sistema de pesagem.

9- Cronograma de Investimentos- Passivos Ambientais -Há previsão no item 1.5.1 de cadastro de passivo ambiental, ensejando a interpretação de passivos não levantados, uma vez que o item 7.3 prevê recursos para passivos ambientais. De que forma podemos precificar as ações de erradicação dos novos passivos cadastrados?

10- Cronograma de Investimentos- Passivos Ambientais- Nos itens 1.5.5; 2.5.4; 3.5.4, há previsão destinada a medida compensatória prevista. De que maneira foi definido o montante uma vez que não há estudo ambiental e para qual tipo de medida compensatória será aplicada?

11- Cronograma de Investimentos - Passivos Ambientais- No item 7.5 há previsão destinada a compensação ambiental, de que maneira foi definido o montante e a que se destina uma vez que a definição dos valores e do destino e de competência do órgão ambiental licenciador?

12- Cronograma de Investimentos - Passivos Ambientais - Não encontramos previsão orçamentária para o licenciamento ambiental e os estudos pertinentes. Favor informar qual item do orçamento estão contemplando os mesmos.

13- Cronograma de Investimentos - Passivos Ambientais -Não encontramos previsão para equipamentos de combate a emergência ambiental como absorventes de óleos e aqueles destinados a minimizar o impacto ambiental decorrente de acidentes com produtos perigosos. Sugere-se a precificação dos mesmos e/ou indicação do item do orçamento que os contempla.

14- Volume 3-Torno II- Estudos Ambientais - Não encontramos a definição da extensão das APPs a serem recompostas, o que dificulta a precificação das medidas necessárias, em função da ausência de dados referente as áreas. Sugere-se a disponibilização das mesmas.

15- Volume 3- Torno 11- Estudos Ambientais - Não encontramos previsão de recursos destinados a licenciamento e recuperação de áreas de bota fora, nem indicação de potenciais áreas para essa finalidade, o que impossibilita a fiel precificação, inclusive pela falta de dados da DMT. Sugere-se a disponibilização dos mesmos.

16- PER- 3.4.4- Sistemas de atendimento ao usuário - Na planilha de cálculo dos Investimentos previstos pela ANTT temos o valor de R\$ 467.104,80 para a construção de uma Base Operacional. O valor é muito abaixo do praticado no mercado e das exigências constantes no edital. Deste modo, solicitamos a composição do valor considerado para o BSO.

17- Planilha de Melhorias-Nas planilhas disponibilizadas na Audiência Pública 132/2013, identificamos a inclusão de verba para Canteiro de obras, placas e Mobilização e Desmobilização apenas em algumas planilhas da Duplicação. No entanto, em todas as obras de restauração, Trabalhos Iniciais, faixas adicionais e nas OAE das faixas adicionais, estas verbas não foram aplicadas. Segundo entendimento

do Tribunal de Contas da União - TCU constantes dos Acórdãos ns. 1.427/2007, 440/2008, 1.685/2008, todos do Plenário, os itens de Administração Local, Instalação de Canteiro e Acampamento e Mobilização e Desmobilização devem constar na planilha orçamentária e não no LDI. Nesse sentido, na planilha de orçamento do Capex deverão ser consideradas as quantidades e valores para Administração Local e Canteiro (Construção e Manutenção) das referidas obras.

18- Planilha de Melhorias- Comparando as definições e conceitos encontrados na Lei 8666, Pareceres do TCU, Organizações Internacionais como Independent Project Analysis ("IPA") e CREA com as considerações e definições adotadas nos estudos apresentados na documentação da Audiência Pública 132/13 verifica-se que estão exemplificadas e comprovam a fase e premissas adotadas para elaboração das quantidades de serviços e orçamentação feito pela ANTT-EBP. Se seguirmos a orientação do IPA a solução apresentada para o Capex das rodovias estão em um nível entre o Front End Level- FEL 1 e o FEL 2. Tal constatação corrobora a necessidade de contingenciamento de uma margem de erro dos projetos, nos termos constantes do Manual de Obras Públicas do TCU- 2009. Vide no Anexo 06 o detalhamento dos níveis de FEL.

19- Modelo Operacional- Para a elaboração das estimativas de investimento e custeio do Modelo Operacional, foram utilizados os valores mínimos obtidos junto aos potenciais fornecedores. Entretanto, não foram considerados nessa estimativa a qualidade de cada item e a possibilidade ou não de interoperabilidade entre os diferentes sistemas. No caso das CFTVs, por exemplo, verificamos que o valor mínimo utilizado (R\$ 58 mil) está bem abaixo do valor de mercado das mesmas. A média dos fornecedores, por exemplo, indicam um valor de R\$ 91 mil. Devido a grande quantidade de câmeras estimadas, esta diferença se torna extremamente relevante. A título ilustrativo, fizemos o cálculo do valor de investimentos referente a estes itens, sem alterar o quantitativo, e chegamos a uma diferença total nos 07 lotes de R\$ 124 MM. O mesmo raciocínio se aplica as estimativas de PMV Fixo e Móvel, o qual a diferença entre as estimativas de orçamento para os 07 lotes, considerando os valores mínimos e médios, chega a um valor total de R\$ 16 MM.

20- Modelo Operacional- "No item 3.4.5. Sistemas de pedágio e controle de arrecadação não foi previsto a utilização do Sistema de Transporte Pneumático para auxiliar na arrecadação, fazendo a interface da cabine com a central financeira da

ANEXO 02

LOTE	ENT	MSD PREV	DIAS MS	DTE	VALOR EDIFICACAO	MAS OUBRA	MATERIAS	MODIFICACAO	MANUTENCAO	AMBIENT
LOTE 1	772,3	16	23	6	R\$ 4.140.000	R\$ 69.000	R\$ 23.000	R\$ 11.500	R\$ 23.000	R\$ 1.518.000
LOTE 2	376,9	8	11	3	R\$ 1.980.000	R\$ 33.000	R\$ 11.000	R\$ 5.500	R\$ 11.000	R\$ 712.000
LOTE 3	813,96	17	24	6	R\$ 4.320.000	R\$ 72.000	R\$ 24.000	R\$ 12.000	R\$ 24.000	R\$ 1.484.000
LOTE 4	425,8	9	13	3	R\$ 2.340.000	R\$ 39.000	R\$ 13.000	R\$ 6.500	R\$ 13.000	R\$ 358.800
LOTE 5	1176,5	24	34	10	R\$ 6.120.000	R\$ 102.000	R\$ 34.000	R\$ 17.000	R\$ 34.000	R\$ 2.744.000
LOTE 6	1423,3	29	41	12	R\$ 7.380.000	R\$ 113.000	R\$ 41.000	R\$ 20.500	R\$ 41.000	R\$ 2.109.000
LOTE 7	821,6	17	24	7	R\$ 4.320.000	R\$ 72.000	R\$ 24.000	R\$ 12.000	R\$ 24.000	R\$ 1.524.000
TOTAL	5883,36	120	172	50	R\$ 30.000.000	R\$ 510.000	R\$ 170.000	R\$ 85.000	R\$ 170.000	R\$ 7.240.000
INSTALACAO PER SOA										R\$ 30.600.000
UTENSILIOS MES ATENDIMENT										R\$ 11.220.000
CANTINAS / SACAO / ETC MES										R\$ 311.400.000
REQUISITOS MES										R\$ 1.080.000
REQUISITOS DE VBS										R\$ 1.080.000

✓

ANEXO 03

ITEM	QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
18	777,3	R\$	5.748.919	26.615	22	4	R\$	6.898.703
9	376,9	R\$	2.941.199	27.233	11	2	R\$	3.329.439
19	813,96	R\$	6.040.766	26.495	23	4	R\$	7.348.919
10	425,8	R\$	3.233.046	26.942	12	2	R\$	3.879.655
27	1176,5	R\$	8.515.043	26.281	32	5	R\$	10.218.092
32	1423,3	R\$	10.262.100	26.672	38	6	R\$	12.290.521
19	821,6	R\$	6.040.766	26.495	23	4	R\$	7.348.919
MÉDIA								

7

ANEXO 04

LOTE	KM	PREVISTO		NECESSARIO		DIFERENÇA		ACRESCIMTO DE CUSTOS AITES		TOTAL AITO		25 ANOS	
		GL	GP	GL	GP	GL	GP	GL	GP	GL	GP	GL	GP
LOTE 1	772,3	16	7	21	7	5	0	R\$ 130.611	R\$ -	R\$ 1.567.326	R\$ -	R\$ 39.183.150	R\$ -
LOTE 2	376,9	8	4	11	4	3	0	R\$ 78.366	R\$ -	R\$ 940.356	R\$ -	R\$ 23.509.890	R\$ -
LOTE 3	813,96	17	7	22	7	5	0	R\$ 130.611	R\$ -	R\$ 1.567.326	R\$ -	R\$ 39.183.150	R\$ -
LOTE 4	425,8	9	4	12	4	3	0	R\$ 78.366	R\$ -	R\$ 940.356	R\$ -	R\$ 23.509.890	R\$ -
LOTE 5	1176,5	24	10	32	10	8	0	R\$ 208.877	R\$ -	R\$ 2.507.722	R\$ -	R\$ 62.653.040	R\$ -
LOTE 6	1423,3	29	12	38	12	9	0	R\$ 235.059	R\$ -	R\$ 2.821.187	R\$ -	R\$ 70.529.670	R\$ -
LOTE 7	821,6	17	7	22	7	5	0	R\$ 130.611	R\$ -	R\$ 1.567.326	R\$ -	R\$ 39.183.150	R\$ -
VALOR GL MES	R\$ 26.122,10	120	51	158	51	38	0	R\$ 592.640	R\$ -	R\$ 11.911.678	R\$ -	R\$ 297.793.940	R\$ -
VALOR GP AITES	R\$ 32.450,00											R\$ 11.911.678	R\$ 297.793.940

Gulfrinho Leve

AMT	RECAL	Obs.
20	15	5 minutos
75	75	km/h
50	38	13 km

Tempo máximo de atendimento
 Velocidade Média
 Cobertura

7

IPA Independent Project Analysis - FEL 1, FEL 2 E FEL 3

De acordo com IPA - Independent Project Analysis, as ferramentas de análise de um projeto poderão ser através do FEL - Front end Level, cujo significado é o Grau de Definição e para projetos será quanto e quais informações temos e qual a qualidade delas em diversos momentos do planejamento do Projeto.

<p>FEL 1:</p> <p>Pesquisa de mercado ;</p> <p>Estudo de competitividade do Projeto ;</p> <p>Início dos estudos de Impacto ao meio ambiente e contatos com os órgãos ambientais;</p> <p>Definição das Tecnologias ;</p> <p>Estimativa informal de prazo ;</p> <p>Estimativa inicial de custo ;</p> <p>Requerimento de Patentes ;</p> <p>Programas de Pesquisa e Desenvolvimento ;</p> <p>Análise inicial de localização.</p> <p>FEL 3: = PROJETO BÁSICO</p> <p>Especificações dos Equipamentos Principais;</p> <p>Plano de Contratação ;</p> <p>Plano de Execução ;</p> <p>Obtenção de Orçamentos;</p> <p>Escopo do Trabalho;</p> <p>Análises dos cronogramas;</p> <p>Estimativas para autorização;</p> <p>Desenho Unifilar de Elétrica;</p> <p>Completar Investigação do Site;</p> <p>Plano de Segurança da Obra;</p> <p>Requisitos de Segurança para a Unidade Industrial;</p> <p>Análise de risco qualitativa;</p> <p>Obter concessão de Licença Prévia (ou em vias de concessão);</p>	<p>FEL 2:</p> <p>Identificação de necessidades auxiliares ;</p> <p>Definição da tecnologia a ser utilizada;</p> <p>Análises de Risco (Segurança) ;</p> <p>Engenharia Conceitual ;</p> <p>Avaliação econômica de alternativas ;</p> <p>Seleção definitiva do local ;</p> <p>Diagramas de blocos ;</p> <p>Estimativa de custos preliminar (-10% + 25%) ;</p> <p>Estratégia de Execução do Empreendimento ;</p> <p>Escopo preliminar (laboratório) ;</p> <p>Informações básicas do Empreendimento</p> <p>Análise detalhada de custos de insumos, mão de obra e matéria prima envolvidas;</p> <p>Sondagens e análise do solo;</p> <p>Solicitação formal de Licença Prévia ao órgão ambiental.</p>
--	--

76

Resposta da área técnica:

1. Diversos contratos de conservação do DNIT ocorrem em situações em que o trecho abrangido ficou sem nenhum tipo de assistência durante um longo período, o que tende a contribuir para que os custos médios gerenciais desse serviço sejam elevados. Na concessão, as frentes de recuperação e manutenção tenderão a reduzir os gastos com a conservação. Não obstante, alguns custos relativos à conservação serão revistos após a Audiência Pública.
2. Agradecemos a contribuição e informamos que o estudo é uma referência.

3. Permanecem válidas as regras estabelecidas no PER. Foram consideradas eventuais paradas e é obrigação da concessionária atender os parâmetros e quantitativo mínimo considerados no apêndice F do PER.

4 e 5. Permanecem válidas as regras estabelecidas no PER. Foram consideradas as ambulâncias e guinchos e é obrigação da concessionária atender os parâmetros e quantitativo mínimo considerados no apêndice F do PER.

6 e 7. Permanecem válidas as regras estabelecidas no PER. Foram consideradas as velocidades permitidas pela rodovia bem como a condição de atender os parâmetros expostos e é obrigação da concessionária atender os parâmetros e quantitativo mínimo considerados no apêndice F do PER.

8. Adotou-se o menor preço dentre os valores orçados. A interoperabilidade dos serviços consiste em avaliação a ser realizada por cada proponente. Adicionalmente, o princípio de se adotar o menor preço segue Manual de Custos Rodoviários – Vol. 1 – Metodologia e Conceitos do DNIT nas páginas 2, 23, 24 e 26. Os prazos estabelecidos nos estudos são considerado possíveis de serem atendidos.

9. Os custos de recuperação decorrentes de alterações na situação de passivos ambientais existentes, de novos passivos, ou ainda, de passivos não cadastrados, deverá ser assumido pela concessionária, conforme seu critério de precificação.

10. Os itens citados referem-se à medida compensatória para a indenização da ocupação irregular e faixa de domínio. Sua metodologia está especificada no item 3 do Vol 3 Tomo II parte B.

11. O valor da compensação ambiental foi estimado a partir de um percentual aplicado nos investimentos em duplicação, seguindo a metodologia explícita no diagrama unifilar do nível de sensibilidade global (anexo 3.2.C).

12. Os custos referentes ao licenciamento ambiental e estudos pertinentes encontram-se no item 7 do cronograma de investimento, que se refere à gestão ambiental do sistema rodoviário. O detalhamento sobre a gestão ambiental está no anexo 3.2.B do relatório.

13. A aprovação do procedimento de licenciamento e atendimento a condicionantes estabelecidas pelo IBAMA será realizado pela Concessionária. Os estudos

consideraram uma prática possível, sendo que cabe a cada proponente avaliar e estimar corretamente seus custos e prazos relacionados ao meio ambiente.

14. Nos Estudos Ambientais são identificadas as principais alterações no ambiente que guardam alguma relação com a rodovia, de acordo com a IS-246 (DNIT, 2006). Sem prejuízo, cabe a cada proponente avaliar e estimar corretamente seus custos e prazos relacionados ao meio ambiente.

15. Esse custo deve ser considerado como sendo da Gestão Ambiental das obras.

16. O valor representa apenas a implantação da edificação. Os demais investimentos são apresentados no item 8.5.2 do Plano de Negócios.

17. Conforme item 2.1. do manual de orçamento do SICRO 2, a estrutura de custo leva em consideração: custo direto dos serviços, mobilização e desmobilização, canteiro e acampamento, eventuais despesas financeiras, administração central, margem, imposto sobre o faturamento. Sendo que o custo direto dos serviços "representa a soma dos custos dos insumos (equipamentos, materiais e mão-de-obra) necessários à realização dos serviços de todos os itens da planilha".

18. A avaliação de contingenciamento deve ser feita à luz dos estudos realizados para cada projeto, não podendo ser aplicada indistintamente. Inobstante, agradecemos a contribuição e informos que a questão será analisada detalhadamente.

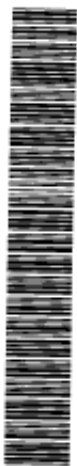
19. Adotou-se o menor preço dentre os valores orçados. A interoperabilidade dos serviços consiste em avaliação a ser realizada por cada proponente. Adicionalmente, o princípio de se adotar o menor preço segue Manual de Custos Rodoviários – Vol. 1 – Metodologia e Conceitos do DNIT nas páginas 2, 23, 24 e 26.

20. Cabe a concessionária escolher o método que considera adequado, desde que atenda aos parâmetros exigidos no PER.

81. Protocolo ANTT – 50500.007476/2013-31

Contribuição:

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



50500.007476/2013-31
25/01/2013 05:29 PM

São Paulo, 25 de Janeiro de 2013

À Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT")

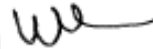
Ref.: Audiência Pública nº 132/2013, a qual tem como objetivo tomar público e colher sugestões e contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica para Concessão e aos Programas de Exploração das Rodovias BR-262/ES/MG, BR-050/GO/MG, BR-060/153/262/DF/GO/MG, BR-153/TO/GO, BR-101/BA, BR-163/MT e BR-163/267/262/MS, integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase III.

Prezados Senhores,

A **TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes LTDA.**, com o intuito de contribuir à qualificação do processo promovido pela ANTT, gostaria de efetuar as seguintes contribuições:

N.	Item	Contribuição
1	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.1.1	Todos os postos de pesquisa considerados encontram-se na via a ser concessionada, não tratando de conhecer as características do tráfego em outras vias, as quais poderão impactar diretamente o tráfego da via concessionada. Sendo assim, seria necessário considerar a realização de pesquisas em rodovias concorrentes de modo a dimensionar os deslocamentos de tráfego, por ocasião da melhoria e cobrança de pedágio na via em estudo.
2	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.1.4	As contagens volumétricas não foram previamente divulgadas para todos os postos de contagem. Solicita-se à ANTT a disponibilização das planilhas completas das pesquisas volumétricas realizadas, assim como o método utilizado para determinação dos VDMS nas praças de pedágio, tendo em vista que as contagens não foram realizadas nestes locais.

3	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.1.4	Equipamentos automáticos podem confundir veículos de pequeno e médio porte com veículos pesados. Para calibrações desses erros, é usual a execução de contagens manuais durante pelo menos 12 horas. Nos documentos fornecidos não há menção de contagens de calibração, o que poderá provocar distorções no resultado apresentado.
4	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.1.6	Na pesquisa de Q/D é informado que foram realizadas um determinado número de entrevistas. Para ficar coerente com a qualidade técnica e a profundidade de outras partes do trabalho, seria necessário avaliar se tal amostra é estatisticamente aceitável para produzir resultados com a qualidade que se espera. Pode-se notar que a média de entrevistas por posto de pesquisa está um pouco abaixo do número de amostra tradicionalmente calculada para este tipo de estudo (95% confiança, erro 5%).
5	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.2.1	A Base de Links apresentada e utilizada no modelo de simulação considera toda a malha rodoviária federal, estadual e municipal do território nacional. No entanto, tendo como exemplo o Lote 1, é indicado que a simulação foi feita de forma conjunta para toda a extensão da Rodovia BR 101 BA. Não está claro se a modelagem considera todo o território nacional e se é capaz de captar possíveis interferências de um lote no tráfego de outro lote. Se for capaz de captar tais interferências, qual foi a ordem de simulação da entrada de operação dos lotes?
6	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.3	Na determinação do volume diário médio anual (VDMA), a fórmula é apresentada para que, a partir dos dados da pesquisa realizada durante uma semana, se determine o VDMA. Entretanto, considera-se que a semana pesquisada como sendo a representativa da média do mês, o que pode gerar distorções no volume de tráfego utilizado.
7	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.3.2	A distribuição sazonal desagregada baseada nos dados das praças de pedágio paulistas pode não refletir com precisão aceitável a realidade da rodovia em estudo já que a composição do tráfego é nitidamente distinta. Sugerimos a revisão deste aspecto de modo a melhor representar os lotes em estudo



8	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.4.3	<p>O zoneamento apresentado, teve como objetivo identificar o zoneamento de todo o território nacional e não mostra com clareza as zonas de tráfego de fato consideradas para cada lote em estudo. É mencionado que foi reduzido o número de centróides adotados, sem explicar qual a configuração efetivamente utilizada. Solicitamos fornecer zoneamento mais detalhado para cada lote.</p>
9	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.4.5	<p>Sentiu-se falta, na caracterização da O/D das viagens de caminhões, a discriminação entre veículos de empresas e aqueles dirigidos por motoristas autônomos. Tal informação nos parece relevante na medida em que espera-se que motoristas autônomos tendam a buscar com mais empenho eventuais rotas de fuga na sua busca para diminuir os custos das suas viagens. Na hipótese da participação dos autônomos ser elevada este fato pode influenciar na análise de sensibilidade do modelo de escolhas de rota.</p>
10	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.4.5	<p>No que diz respeito à fuga, nos parece que os percentuais de fuga para as motos estão bem reduzidos (próximos a zero), sendo que estas conseguem mais facilmente acesso à rotas alternativas. Solicita-se a disponibilização do racional para o cálculo do percentual de fuga de cada categoria, assim como o detalhamento das rotas de fuga para cada futuro posto de pedágio.</p>
11	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.5.5	<p>Na curva de probabilidade de fuga para autos e caminhões chama a atenção o fato de haver fugas mesmo sem a cobrança de tarifa de pedágio. Além disto, os autos estão extremamente sensíveis à tarifa, enquanto os caminhões quase inelásticos. Sugere-se rever.</p>
12	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.5.5	<p>No gráfico da análise de sensibilidade do modelo, são apresentadas 3 comportamentos distintos para os caminhões frente à tarifa, no entanto, é apresentado somente um valor do tempo para este tipo de veículo. Nos parece mais adequado que fosse realizada a análise de sensibilidade com 3 valores do tempo.</p>

13	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.6.1	Os resultados apresentados comparam os volumes observados e calibrados. Tal comparativo é realizado somente nos postos de pesquisa de um mesmo eixo rodoviário e não garante o poder de previsibilidade do modelo, pois não indica se a opção pelas rotas alternativas é realista.
14	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.6.2	É indicado que as simulações foram realizadas primeiramente sem a impedância referente a tarifas de pedágio. Subentende-se que são as tarifas deste lote, mas não está claro se as demais tarifas existentes na malha rodoviária estão sendo consideradas. Seria necessária a confirmação deste aspecto.
15	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.8.1	Informar como foi efetuada a estimativa de VDMA das praças de pedágio, uma vez que as mesmas possuem localização distinta dos locais de pesquisa. Solicita - se o detalhamento do VDMA dos estudos de tráfego nas categorias pedagiadas.
16	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.10.4	O impacto das ferrovias previstas pelo PAC é mencionado e até quantificado embora não esteja claro como se chegou à citada quantificação. São citadas alocações na rede, mas não são apresentadas tabelas com os novos valores de VDMA decorrentes. No lote 3, por exemplo, é informado que haverá redução de 70% do momento de transporte das principais cargas. Entretanto, não verificamos redução equivalente no estudo de viabilidade econômico financeiro (há apenas a redução de 1% do crescimento de tráfego apresentado). Solicita-se o fornecimento de racional e memória de cálculo para a aterrição desse impacto.
17	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.10.5	Na projeção das matrizes futuras, a elasticidade tráfego-PIB aumenta em 2018 para os automóveis sem prévias justificativas. Faz-se necessário a apresentação das considerações adotadas para a determinação de tais variações, tendo em vista que usualmente a elasticidade PIB tende a estabilizar ao longo da concessão.

EE

18	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.10.5	<p>A hipótese adotada para o crescimento do PIB nacional para as projeções de tráfego é de uma taxa anual de 4,5% ao longo do período da concessão, que pode ser considerada indevidamente alta tanto para o curto prazo, quanto para o longo prazo. Para o curto prazo, as previsões da taxa de crescimento do PIB nacional em termos reais do Banco Central do Brasil / Especialistas de Mercado (Grupo Focus) para os anos de 2012 é de 0,95% e para os anos de 2013 a 2016 é entre 3,20% e 3,81%. Para o longo prazo há vários estudos indicando que o produto potencial do país pode crescer a uma taxa de apenas 3,5% ao ano – entre tais estudos citam-se Ricardo Summa e Gustavo Lucas, “Estimativas de Produto Potencial para a Economia Brasileira: Algumas Observações Críticas”(IPEA 2010) e Alexandre Schwartzmann em entrevista ao jornal “Valor Econômico”, edição de 31/08/2012.</p>
19	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.10.5	<p>As taxas anuais apresentadas para crescimento do tráfego no Volume de Estudos de Tráfego, obtidas através da multiplicação da elasticidade PIB, não acompanham a evolução da projeção apresentada no Volume 4 - Estudo de Viabilidade Econômico-financeira, conforme demonstrado no arquivo anexo (Anexo 01). Solicitamos esclarecer qual o motivo para a consideração de taxas maiores no Volume 4.</p>
20	ESTUDOS DE TRÁFEGO - VOLUME 2 - ITEM 2.10.5	<p>Para a evolução do volume pedagógico apresentado, não se consideram os cenários alternativos ao da situação base. Não são verificados os impactos decorrentes de investimentos em rotas alternativas, novas concessões rodoviárias, aumento da participação de outros modais, etc. Não foram considerados, por exemplo, o impacto das ferrovias e portos previstos no Programa de Investimentos em Logística, assim como a pavimentação e melhoria das rodovias previstas no PAC</p>

Atenciosamente,

TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes L.TDA.

ANEXO AOS QUESTIONAMENTOS DOS ESTUDOS DE TRÁFEGO

		Taxas de crescimento do estudo de Viabilidade Econômico - Financeira						Taxas de crescimento dos Estudos de Tráfego					
		2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038		
L	PRACA 01	7,1%	6,3%	4,6%	3,0%	3,5%	3,30	4,13	4,31	3,03	4,01		
	PRACA 02	7,1%	6,4%	4,5%	3,0%	3,5%	3,14	4,24	4,17	4,29	3,99		
	PRACA 03	7,1%	6,4%	4,5%	3,0%	3,5%	3,10	4,26	4,19	3,08	4,03		
	PRACA 04	6,1%	3,9%	6,6%	3,0%	3,5%	4,32	4,17	4,07	3,08	4,03		
	PRACA 05	6,1%	3,9%	4,5%	3,0%	3,5%	4,31	4,26	4,05	3,02	4,01		
	PRACA 06	6,1%	3,8%	4,5%	3,0%	3,5%	4,32	4,26	4,07	3,29	4,09		
	TOTAL	6,46%	6,14%	4,46%	3,81%	3,87%	4,73	4,38	4,18	3,65	4,63		
							PIB	4,30	4,30	4,30	4,30		
L	PRACA 01	6,3%	5,7%	4,3%	4,1%	4,3%	3,07	4,39	4,67	3,03	4,03		
	PRACA 02	6,3%	5,8%	4,5%	4,5%	4,3%	3,34	4,66	4,19	3,11	4,07		
	PRACA 03	6,3%	5,6%	4,6%	4,3%	4,3%	3,09	4,39	4,03	3,06	4,08		
	PRACA 04	6,1%	3,6%	4,2%	4,3%	4,3%	4,87	4,27	4,01	4,87	3,97		
	PRACA 05	6,1%	3,6%	4,5%	4,3%	4,3%	4,73	4,34	3,93	4,77	3,23		
	PRACA 06	5,7%	3,3%	4,0%	4,1%	4,1%	4,34	3,38	4,07	4,76	3,86		
	PRACA 07	5,7%	3,2%	4,1%	4,2%	4,2%	4,02	4,09	3,80	4,50	3,99		
	PRACA 08	5,8%	3,3%	4,0%	4,2%	4,2%	4,33	4,10	3,88	4,81	3,91		
	PRACA 09	6,3%	5,6%	4,3%	4,2%	4,2%	3,09	4,39	3,99	4,92	3,99		
	PRACA 10	6,3%	5,5%	4,1%	4,2%	4,2%	4,09	4,28	3,86	4,81	3,89		
	PRACA 11	5,7%	3,3%	4,0%	4,2%	4,2%	4,31	4,18	3,87	4,81	3,91		
	TOTAL	6,16%	5,42%	4,16%	4,21%	4,23%	4,91	4,37	4,03	4,37	4,30		
							PIB	4,30	4,30	4,30	4,30		

Handwritten mark resembling the letter 'E'.

ANEXO AOS QUESTIONAMENTOS DOS ESTUDOS DE TRÁFEGO

		Taxas de crescimento em estudo de Visibilidade Escondida - Finanças										
		2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	Taxas de crescimento dos Estudos de Tráfego					
		2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	2013-2018	2018-2023	2023-2028	2028-2033	2033-2038	
L O Y E 6	PRACA 01	6,2%	5,2%	3,7%	3,5%	3,7%	3,7%	4,03	3,84	4,29	4,29	3,93
	PRACA 02	6,7%	5,7%	3,9%	3,7%	3,7%	4,10	3,93	4,38	4,51	4,29	3,88
	PRACA 03	6,5%	5,5%	3,9%	3,7%	3,7%	4,03	3,84	4,29	4,51	4,29	3,89
	PRACA 04	6,2%	5,2%	3,7%	3,5%	3,7%	4,04	3,88	4,29	4,29	4,29	3,91
	PRACA 05	7,1%	6,1%	3,9%	3,7%	3,7%	4,17	3,93	4,37	4,37	4,29	3,91
	PRACA 06	7,2%	6,2%	3,9%	3,7%	3,7%	4,21	3,93	4,39	4,39	4,29	3,89
	PRACA 07	7,3%	6,3%	4,0%	3,8%	3,8%	4,21	3,94	4,28	4,28	4,29	3,91
	PRACA 08	7,8%	6,8%	4,0%	3,7%	3,7%	4,31	3,96	4,37	4,37	4,29	3,93
	PRACA 09	8,1%	7,1%	4,0%	3,7%	3,7%	4,35	3,97	4,39	4,39	4,29	3,93
	PRACA 10	6,1%	5,1%	3,9%	3,7%	3,7%	4,43	3,87	4,21	4,21	4,29	3,89
	PRACA 11	6,5%	5,5%	3,9%	3,7%	3,7%	4,50	3,83	3,87	4,21	4,21	3,89
	PRACA 12	6,1%	5,1%	3,9%	3,7%	3,7%	4,52	3,86	3,86	4,29	4,29	3,92
	PRACA 13	7,7%	6,7%	3,9%	3,7%	3,7%	4,53	3,87	3,87	4,29	4,29	3,88
	PRACA 14	6,1%	5,1%	4,0%	3,7%	3,7%	4,53	3,86	3,86	4,29	4,29	3,92
	PRACA 15	7,6%	6,6%	4,0%	3,7%	3,7%	4,59	3,96	4,27	4,27	4,29	3,93
	PRACA 16	7,5%	6,5%	4,0%	3,7%	3,7%	4,59	3,94	4,29	4,29	4,29	3,94
TOTAL	7,21%	6,26%	3,93%	3,72%	3,72%	4,11	3,92	4,30	4,30	4,29	4,29	
L O Y E 7	PRACA 01	7,1%	6,1%	4,2%	4,2%	4,2%	4,51	4,03	4,29	4,29	4,29	3,97
	PRACA 02	6,3%	5,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,57	4,23	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 03	6,6%	5,6%	4,2%	4,2%	4,2%	4,58	4,23	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 04	6,1%	5,1%	4,2%	4,2%	4,2%	4,59	4,23	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 05	6,6%	5,6%	4,2%	4,2%	4,2%	4,60	4,28	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 06	8,2%	7,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,67	4,34	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 07	8,3%	7,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,67	4,30	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 08	8,0%	7,0%	4,2%	4,2%	4,2%	4,68	4,30	4,29	4,29	4,29	4,03
	PRACA 09	8,1%	7,1%	4,2%	4,2%	4,2%	4,68	4,30	4,29	4,29	4,29	4,03
	TOTAL	7,48%	6,60%	4,48%	4,33%	4,33%	4,63	4,30	4,29	4,29	4,29	4,30

we

Resposta da área técnica:

1. As pesquisas foram realizadas somente nos trechos das rodovias a serem concedidos, com cerca de 170 postos de pesquisa de campo e 85 postos de pesquisa origem destino. Para outros locais da rede de simulação foram considerados volumes de tráfego disponíveis na base de dados da consultora que realizou o estudo referencial.
2. As contagens em todos os postos de contagens foram analisadas com o propósito de substituição de dados inconsistentes (falhas de equipamento, feriados, etc) e consolidadas para posterior uso. O procedimento para cálculo do VDMA nos postos de contagem, bem como o procedimento para obtenção dos volumes nas praças através de alocação, encontra-se descrito no volume 2.
3. Não foram realizadas contagens de calibração, porém houve um tratamento estatístico dos dados brutos de contagem a fim de minimizar os possíveis erros.
4. O número de entrevistas realizadas foi dimensionado de maneira condizente com o estudo , passando por posterior tratamento estatístico a fim de minimizar as possíveis lacunas.
5. A modelagem considera todo o território nacional, considerando interferências com outras rodovias.
6. A determinação do VDMA segue formulação tradicional e consolidada em outros estudos de mesma natureza.
7. O método para desagregação de uma curva de sazonalidade em múltiplas curvas por categoria é um artifício aceitável no sentido que não existe melhor informação disponível. Além do mais, é verificado se a distribuição veicular do posto de contagem aos quais os fatores são aplicados é similar à observada na praça de referência.
8. O zoneamento segue os métodos tradicionalmente utilizados em estudos desta natureza, com maior detalhamento nas regiões de entorno da rodovia em estudo e mais desagregados em regiões mais distantes. Inclusive, é considerado mais de um centroide por zona (ou na verdade subzonas) em municípios nos quais parte das viagens é interna ao município, o que permite a simulação mais precisa do tráfego urbano.
9. A caracterização da O/D das viagens de caminhões, a discriminação entre veículos de empresas e aqueles dirigidos por motoristas autônomos foram considerados na modelagem das fugas, vide item 2.1.6. do volume 2 tomo I no formulário de

pesquisa O/D.

10. A fuga é calculada considerando os parâmetros calibrados através de pesquisa de PD e os atributos das vias existentes como alternativas. Na prática, as fugas são pequenas em virtude da inexistência ou escassez de alternativas viáveis ao não pagamento de tarifa e em função dos menores valores pagos no caso de motos

11. Em termos práticos, se a tarifa for zero admite-se que não há fuga. No entanto, isso é intrínseco a um modelo que considera tarifa, tempo e outros atributos para a modelagem da escolha da rota. Todo o modelo de escolha irá prever um percentual de fuga mesmo que a tarifa seja igual a zero. Será inserida uma explicação nesses casos.

12. O valor ao longo do tempo é o mesmo. O que altera é o quanto cada caminhão paga, sendo isto o que afeta a fuga.

13. O modelo encontra-se calibrado em função das condições de contorno disponíveis, sendo capaz de replicar adequadamente o cenário vigente.

14. A simulação para identificar os volumes potenciais na rodovia são feitas considerando a situação base da malha viária, com pedágios em locais que já exista a cobrança tarifária.

15. O VDMA em praças de pedágio foi determinado através da alocação de matrizes origem destino à rede de simulação e verificação dos volumes alocados nos links representativos das praças de pedágio

16. O impacto das ferrovias foi modelado exogenamente a partir de outros estudos disponíveis, tais como o PNLT, descrito no item 2.10.2. do Volume 2 Tomo I. A tabela com VDMA do Volume 4 e Volume 2 serão revistos de modo a se compatibilizarem. A modelagem financeira, contudo, está considerando tal competição modal. Após a Audiência Pública o modelo de competição modal para o tráfego foi aprimorado.

17. A premissa básica é que a duplicação das rodovias cause ligeiro impacto na demanda captada, levando ao impacto apontado.

18. A adoção das premissas de PIB foi revisada a fim de contemplar um cenário coerente com as projeções do governo federal

19. Houve uma inconsistência na apresentação dos resultados dos volumes 2 e 4. O valor correto está disposto no volume 4. Os valores foram revisados após a Audiência Pública.

20. Após a Audiência Pública os cenários utilizados nos estudos de demanda serão

revisados de forma a considerar novas premissas relativas à concorrência modal. Ressalta-se, no entanto, que o estudo é meramente referencial cabendo aos proponentes estabelecerem suas próprias premissas de acordo com o levantamento próprio.

82. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1278657

Contribuição:

Empresário.

Resposta da área técnica:

Não há contribuição formulada.

83. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1286862

Contribuição:

Durante a análise dos estudos de viabilidades (Volume 4 - Tomo I), encontramos divergências no cálculo da receita bruta obtidos com os apresentados nos estudos (especificamente Lotes 3 e 7 com diferenças superiores a 3% e nos lotes 5 e 6 ~2%).

Além disso, gostaríamos de entender um pouco melhor o cálculo do imposto de renda e contribuição social nos 5 primeiros anos da concessão dado que a taxa média efetiva encontra-se abaixo da alíquota de 34%. Obrigado.

Resposta da área técnica:

O cálculo da receita bruta depende dos volumes de tráfego em cada praça de pedágio, da suscetibilidade à fuga desses volumes para a tarifa praticada que, por sua vez, depende da tarifa unitária multiplicada pelo trecho de cobertura da praça. Adicionalmente o estudo é meramente referencial, cabendo a cada proponente realizar seus estudos e cálculos.

Nos primeiros 5 anos, o valor pago de imposto de renda é inferior a 34% pois existem prejuízos acumulados a serem compensados, fruto dos prejuízos advindos dos meses sem cobrança tarifária e dos valores de depreciação, que são acentuados

devido aos montantes investidos no período. Apenas após alguns anos é que estes prejuízos acumulados são plenamente descontados e a taxa de IR passa a ser de 34%.

Manifestações Orais

Belo Horizonte

1. **Nome:** Washington Fiuza Paulineri

Contribuição:

Eu represento uma cooperativa de, de crédito, crédito rural, na sua origem e também tenho um estabelecimento à margem da BR. Mas eu gostaria que o Stéphane colocasse a questão da tarifa, por exemplo, eu vou defender o produtor rural na tarifa de pedágio, quando ele tem a propriedade dentro do município e ele faz dois, três trajetos para dentro da sua economia, que é leite ou agricultura. Então tem uma diferença? É previsto uma diferença na tarifa daquele usuário para o município? A de que às vezes ele está a dois quilômetros, cinco quilômetros da, da, do pedágio, lá nós temos, na verdade nós vamos estar da quinhentos e quatorze, a divisa do município está no quinhentos, no quinhentos, não é? Vamos pôr lá, que é o São Francisco ... Luz, quinhentos e vinte e dois, pedágio, quinhentos e quatorze, divisa do município, quinhentos... Parece que você fez, teve alguma fala pertinente, eu entendi que existia alguma diferença de tarifa ou a tarifa é a mesma para o usuário que andou cem quilômetros?

Resposta Presencial da ANTT:

Stéphane: - Certo. É, bom... Eu não cheguei a apresentar isso na, durante a minha fala, mas a gente sempre tenta, quando a gente escolhe a localização do pedágio, seguir alguns critérios, não é? Quanto à geometria da via, às condições topográficas e tem um critério bastante importante que é a existência de conturbações perto da praça, a gente tenta, obviamente, evitar que o município seja afetado, não é? Pela praça, mas infelizmente, nem sempre é possível, não é? Então podem ocorrer casos como os quais você citou, nos quais um Distrito, o Distrito de um município vai estar entre o município, vai ter uma praça entre ele e o Distrito. Quanto à tarifa menor, a gente não pode promover tarifas diferenciadas para os usuários, não é? Então o que diferencia a tarifa, que foi apresentado, essa tarifa que foi apresentada é para um veículo de categoria um, ou seja, basicamente um veículo de passeio, não é? Não tem como, a gente gostaria, como a gente falou agora, tipo de propiciar

uma tarifa menor em função da distância percorrida, mas hoje em dia isso não é impossível, então o que foi feito nesse modelo é de, dependendo da distância entre duas praças, oferecer para o usuário, que vai ter que passar por essas praças, uma tarifa menor realmente, mas fora isso a gente infelizmente não tem como abater uma tarifa de pedágio porque a pessoa é moradora do Distrito de um determinado município, infelizmente ...

Resposta da Área Técnica:

A localização das praças de pedágio atende a critérios técnicos de engenharia e tem como premissa de política pública do Ministério dos Transportes a não cobrança em perímetro urbano.

A minuta do contrato de concessão, objeto da Audiência Pública nº 131/2013, não prevê benefícios tarifários.

2. **Nome:** Alexandre Verona

Contribuição:

Sou Policial Rodoviário Federal e trabalho aqui na quarta Superintendência de Minas Gerais. Eu queria apenas ressaltar a importância da, dessas privatizações que realmente vai ser um ganho para toda a comunidade de um modo geral e queria colocar, também, sobre as atribuições da Polícia Rodoviária Federal de zelar pela segurança pública, pela preservação da ordem, da (encomendar) das pessoas e do patrimônio da União, sugiro que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados à construção de novos postos de fiscalização da PRF, bem como as reformas, ampliações das estruturas dos postos e delegacias já instaladas às margens da rodovia em concessão. Que os postos da Polícia, todos eles têm uma área, têm, não é? Uma área de contenção de veículos, as quais devem ser totalmente monitoradas. Mudar o gradil para proporcionar segurança às instalações e a preservação do patrimônio e também para tornar mais efetiva a fiscalização e aplicação das penalidades, das medidas degenerativas cabíveis relativas a infrações por peso, sejam também instaladas e também, tanto a manutenção quanto a aferição, balanças móveis e também fixas, não é? Como ela mesmo já falou, nos trechos em concessão e também os radares, ela já também

mencionou e também locais, ao longo do trecho, para fiscalizações da Polícia, porque, muitas das vezes, o Policial fica numa área, mas não tem uma área destinada para uma fiscalização ao longo do trecho, para que ele possa fazer a fiscalização de teste de etilômetro, é uma operação de radar nos pontos críticos para que, dessa maneira, venha reduzir os acidentes e também os outros problemas inerentes a essas infrações ... E, para finalizar, também sugerimos que no futuro convênio, não é? Entre a Polícia e a Rodoviária Federal, a Polícia Rodoviária Federal, já foi mencionado também que seria nas partes dos contratos e editais, não é? A questão do repasse da verba de reaparelhamento da Polícia ... Seja um pouco mais flexível por experiências que a gente tem já em outras concessões, não é? Que nós já estamos ansiando que, futuramente, serão apresentadas em tempo oportuno... Eu agradeço ai a oportunidade e uma boa tarde para todos.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Alexandre, eu gostaria de agradecer a participação e agradecer o apoio da Polícia Rodoviária Federal na operação e na fiscalização de todas as rodovias federais concedidas. Quanto ao convênio, o termo aditivo já está para chancela da nossa procuradoria, já tem o De Acordo da Polícia Rodoviária Federal, nós fizemos um piloto para a Rodovia Presidente Dutra, que a gente vai estender às demais concessões, tendo essa flexibilidade mencionada pelo senhor. Então já está bem encaminhado.

Resposta da Área Técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

3. Nome: Aldo Lamárcio Castro Pereira

Contribuição:

Meu nome é Aldo Lamárcio, sou chefe da seção administrativa e financeira da Polícia Rodoviária Federal. Para otimizar o tempo, eu e meu colega discutimos algumas questões que gostaríamos de propor. Eu só gostaria de acrescentar é ... A necessidade premente nossa, apesar da Polícia Rodoviária ter entrado na parte de custos, que é o investimento em segurança pública, ela é uma grande parceira da

ANTT e o nosso foco é prestar um bom serviço ao cidadão. Então dentro dessa, desse pensamento, a Polícia Rodoviária Federal ela tem uma necessidade operacional de que os postos fiquem em, nas rodovias duplicadas, no canteiro central. Por quê? As viaturas hoje são equipadas com dispositivos de sinalização, o projeto de duplicação, como já foi explicado, ele vai ser apresentado pela concessionária, posteriormente, então uma, um posto que fica à margem lateral de uma rodovia duplicada, um acidente que acontece à frente do posto, a viatura, muitas vezes, tem que se deslocar para chegar àquele acidente e o posto no canteiro central ele tem saída para os dois lados, isso melhora muito o atendimento e o tempo de resposta da Polícia Rodoviária também, tempo de resposta é um grande indicador de qualidade do nosso serviço também. Então é só para lembrar que, para que conste no convênio, no projeto apresentado pela, pela concessionária, o remanejamento dos postos ou, quando possível, que o traçado da rodovia passe de maneira que o posto que está à lateral da rodovia ele fique localizado no canteiro central. Isso é uma necessidade muito importante para nós e isso vai impactar diretamente naquela parte dos custos, porque isso envolve, muitas vezes, o remanejamento do posto. Outra coisa também, até já nos foi esclarecida, a respeito dos novos traçados, não é? Contornos fora do perímetro urbano, coisa desse tipo, é importante que nesses novos traçados a Polícia seja consultada também, porque muitos postos têm uma localização de maneira que ele tenha um tempo de resposta adequado e em razão das rodovias que ele atende, Manhuaçu mesmo, por exemplo, o posto da Polícia fica no entroncamento entre a rodovia BR 116 e a 262, porque aquele posto Policial, ele atende as duas rodovias. Se o traçado, eventualmente, for passar fora daquilo, ele fica deslocado e há a necessidade de remanejamento. Então são previsões que geram um impacto financeiro no, na concessão? Geram, mas são de grande importância para o atendimento ao cidadão. É basicamente isso. Obrigado ...

Resposta Presencial da ANTT:

Obrigada Senhor Aldo. Eu gostaria de dizer que a localização e o tipo dos postos foi definido em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal e que a Agência está à disposição, sempre, para sugestões, essa contribuição é muito válida e será analisada. Muito obrigada ...

Resposta da Área Técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

4. Nome: Esterlino Luciano Campos Medrado

Contribuição:

Boa tarde a todos. Obrigado pela oportunidade de poder contribuir com o projeto de concessão das rodovias, que o setor privado é, francamente, favorável, não é? Que já está historicamente demonstrado em capacidade de gestão do governo de gerir, não é? Particularmente a manutenção das estradas e pela falta de capacidade de investimento nós chegamos onde chegamos, a infraestrutura de estrada hoje, no Brasil, num modal que é responsável por sessenta por cento da movimentação de cargas, sem considerar a movimentação de passageiros, está absolutamente incompatível com os níveis de desenvolvimento em que nós estamos chegando. Então, na realidade, é uma grande saída e o Governo deixa de ter um ônus, que é, não é? Que ele não tem sido capaz de, de, de... De investir para manter, não só a capacidade de investimento em expansão, particularmente a capacidade de investimento em manutenção e as estradas já concessionadas no Brasil demonstram, não é? O nível de melhoria de qualidade que ocorreu, então nós somos francamente favoráveis, não é? E finalmente nós estamos acelerando esse processo de concessão de rodovias. Quanto às contribuições apresentadas por escrito, eu vou particularmente me concentrar na primeira, que é a questão dos pontos de parada e eu não posso concordar, não é? Que a Presidente, num ato, não é? Em que nós não conseguimos entender, ela vetou essa obrigação dos pontos de parada na estrada, mas não vetou a nossa obrigação de cumprir a inter-jornada, não é? Então ela se desonerou de uma obrigação, que nem seria dela, não é? Porque já que a rodovia vai ser concessionada, seria do setor privado, na realidade isso fica absolutamente incompreensível, porque nós vamos ter que cumprir a inter-jornada de onze horas, deixando o motorista em algum ponto da estrada sem nenhum suporte, sem nenhum apoio, sem nenhum conforto e acaba perdendo o sentido. Primeiro que é muito difícil você colocar o motorista onze horas parado numa estrada, absolutamente impossível, eu falo em nome das empresas, mas é importante que a sociedade perceba que o transporte rodoviário de cargas era composto por três

agentes, não é? Que são as empresas de transporte rodoviário de carga, os autônomos, que são radicalmente contra a lei, não é? Então tem uma grande resistência aí nesse pedaço e as cooperativas de transporte. Então, em nome das empresas de transporte, não é? Eu posso responder que a lei já pegou, as empresas estão cumprindo, não é? Os grandes embarcadores estão cumprindo e o trabalho daquele Procurador do Trabalho, o Doutor Douglas, tem sido, hoje, muito mais no sentido de conscientizar e ele já percebeu que, do ponto de vista das empresas, não é? A cadeia produtiva já está consciente dos benefícios dessa lei, essas leis, essa lei, muito antes de representar um ônus, ela traz benefícios que nós vamos poder medir daqui uns anos, particularmente na segurança das estradas. Então para nós, eu quero registrar o nosso ponto, novamente, não é? Da importância de se achar uma solução. Eu não posso entender o TCU, não é? Se posicionar contrário a isso aqui, não é? Porque é um projeto, é um projeto que está especificando, não é? Um ponto de apoio, o TCU, preocupado com o aumento de tarifa, não é? De ter outras coisas para ele preocupar, mais importantes, mesmo porque se nós estamos submetidos à obrigação da lei, não é? O poder público também está submetido às obrigações da lei. Então eu quero registrar o nosso ponto, que eu já andei conversando com a Polícia Rodoviária Federal, ela também comunga, não é? Da mesma tese da importância de você ter pontos de apoio pra você poder cumprir essa lei, que muda todo o perfil do transporte rodoviário de cargas do Brasil. Quanto aos demais pontos, eu só não concordo com a colocação que foi feita de que há fraude, não é? No terceiro eixo suspenso se passar carregado e se perder o terceiro eixo, só irresponsável que vai fazer isso, se ele tem que está sujeito, não é? Com câmaras e com radares e com balanças, ele vai ter muita dificuldade para fazer isso, não é? Então eu insisto que se o princípio é pagar pelo uso e se a tarifação em cima de caminhão é pela quantidade de eixos, se eu estou vazio, eu estou usando menos o piso, eu estou forçando menos o piso e aquele recurso é um recurso de suspensão do eixo, é um recurso para você reduzir custo, não é? Não só do implemento rodoviário que tá acoplado ao seu caminhão, como também reduzir custo do ponto de vista de vida de uso do piso, não é? Então eu, eu insisto nessa proposta, acho que é, nós temos que evoluir, temos que avançar para ela, como uma maneira mais justa e mais correta da cobrança do pedágio, que ela não pode ser punitiva, não é? Ela tem que ser compartilhada... Quanto ao PIS, COFINS, ISS é só para manter a nossa posição sempre de alerta em relação à carga tributária, não é? E poderia ser

uma das contribuições do governo, já que ele está se desonerando desse investimento de manutenção e expansão da capacidade, não é? Ele pode dar uma contribuição no sentido de desonerar a carga tributária ... A última proposta que nós fizemos foi exatamente para tentar evitar atrasos do processo de concessão, normalmente motivados por movimentos sociais de, particularmente, onde a estrada passa perto dos centros urbanos com grande concentração, não é? Nós estamos vivendo um agora, da BR 040, e eu estou muito próximo desse movimento, que eu sou morador de lá, não é? Embora eu defenda uma posição contrária, mas eu, não é? Tenho que respeitar a maioria e eles estão, realmente, com o propósito firme de tumultuar o processo da 040, de concessão, porque não concordam, querem deslocar o ponto de pedágio para lá ou para cá, enfim, eles não querem. Então esse sistema que já é, amplamente, difundido na Europa e eu não vejo dificuldade em acesso à essa tecnologia, não é? E não acredito que ela seja tão cara que inviabilize essa ideia de cobrar pelo trecho usado, não é? Isso diminuiria a pressão, principalmente, dos centros urbanos, onde passa a rodovia e aí você estaria dando uma grande contribuição, não é? Para separar o que é uma via urbana e o que é uma via rodoviária que hoje, em vários locais, isso é confundido. Aqui, em Belo Horizonte, particularmente no anel rodoviário, não é? Que quem usa como via urbana acha que é uma via urbana, quem usa como via rodoviária, tem certeza que é uma via rodoviária, tanto que ela é administrada pelo DNIT. Então eram essas considerações que eu gostaria de fazer... Esterlino: - O nosso receio é que, estando fora de uma especificação, de um edital, não é? Que venham ofertas, não é? Que não atendam a necessidade mínima, não é? Do nosso setor. Esse é o único receio. Se você tivesse isso no edital, você teria isso padronizado, não é? Negociado com os vários interessados, você teria, obviamente, uma instalação de melhor qualidade, que atendesse melhor, para você evitar o motorista dormir dentro da cabine do caminhão, não é? Para ele poder passar às onze horas dele lá com o mínimo de sossego e sem ansiedade. Essa é a nossa preocupação, que aí você teria um modelo, não é? Um padrão que, obviamente, atenderia muito melhor do que as ofertas que vem por aí, que a gente já conhece bem, que são os postos de gasolina ...

Resposta Presencial da ANTT:

Sim. Obrigado pela sua contribuição, desculpe. É, só uma coisa, a respeito do ponto

de parada, não vou julgar o mérito da suspensão da obrigatoriedade de implantação desse, desses pontos, isso não é objeto do ... Da nossa Audiência, mas eu acho que a demanda vai fazer que vão ser implantadas, ao longo da rodovia, esses pontos de parada, porque se tiver demanda, como o senhor falou bem, a Lei pegou, é um serviço que vai ser oferecido ao caminhoneiro, certo? Então ai eu acho que os atores que, que estão presentes ao longo da, da rodovia, os postos de gasolina, por exemplo, podem propor projetos para melhor acolher os usuários desta rodovia, mais especificamente os caminhoneiros. Então não é porque não, não, não, como dizer? Deixou de ser obrigatório que não pode ser implantado, eu acho que isso é uma, a Lei gerou todo esse movimento alguns meses atrás, eu acho que, como o Senhor falou bem, agora está presente na, na mentalidade das pessoas que, realmente, dirigir muitas horas não é algo seguro, tanto para o próprio caminhoneiro quanto para os outros usuários da rodovia, a gente vê isso todos os dias no Jornal Nacional, se tiver demanda, vai ter oferta. Eu acho que isso é inevitável ...

Resposta da Área Técnica:

O PER prevê a obrigação da realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio aos usuários.

Quanto à cobrança por eixo suspenso, toda a tarifação de pedágio nos lotes e nos anteriores é feita por eixo, independente se rodante ou suspenso. A utilização de eixo suspenso pode oferecer risco ao pavimento caso seja acionado quando o veículo estiver carregado. A Procuradoria da ANTT possui parecer favorável à cobrança de eixos suspensos.

A tarifa-teto de pedágio considera desoneração de PIS e COFINS proporcionada pelo Regime de Incentivo ao Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI. Segundo dispõe a minuta do Edital, as proponentes devem considerar, em sua proposta de tarifa, a desoneração proporcionada pelo REIDI.

Não haverá cobrança de pedágio em segmento urbano. A ANTT estuda a viabilidade de implantação de sistemas que permitam a cobrança de pedágio pela extensão efetivamente utilizada. No momento, não há tecnologia, política pública e marco legal que permitam sua implantação.

5. Nome: Alexandre Verona

Contribuição:

Tratam de balanças móveis e fixas, reforma de postos, construção e reforma de trevos e passarelas, iluminação, sinalização ao longo da BR, sinalização de perigo, especialmente na Serra do Macuco e restrição de peso entre as pontes entre Araxá e Uberaba.

Resposta Presencial da ANTT:

É, respondendo às contribuições, esse edital ele prevê a execução de quatro balanças fixas, não há previsão de balanças móveis, porque a ANTT entende que a efetividade da balança fixa, por funcionar vinte e quatro horas, é maior ... Quanto a previsão de execução de contornos, o Stéphane vai falar. E quanto à faixa de ciclistas, não há previsão de execução de faixas de, para ciclistas nesse, nesse contrato...

A outra dúvida do Senhor Verona era quanto à sinalização, não é? A gente vai responder diretamente, porque não ficou muito clara a dúvida dele, então nós responderemos por escrito depois...

Bom gente, no conjunto de documentos que eu tenho aqui a disposição, neste momento, como eu expliquei para vocês, tem um contorno previsto em Manhuaçu, estrada de Minas, até o quinto ano, de uma extensão de 8,7 quilômetros ...

Resposta da Área Técnica:

A reforma e implantação de novos postos de pesagem e de fiscalização da PRF, a implantação e melhorias em acessos e interconexões, a sinalização e a iluminação da rodovia são previstos no PER.

Vitória

6. Nome: Paulo Sérgio Brandão

Contribuição:

Uma boa tarde senhoras e senhores... Eu queria só manifestar a minha manifestação em se tratando de uma obra que vai iniciar no trevo na BR cento e um, vai pegar parte do município de Viana, na qual eu estou aqui representando legalmente. A preocupação é do outro, da outra parte, eu queria até aproveitar a presença do Halpher aqui e consultar o DNIT se tem alguma previsão de obra referente a ponte, não é? Que liga ali ?? Viana até o trevo da cento e um. Essa é uma questão ... Ai tem a preocupação com os retornos, contornos, passarelas, ciclovia, a sinalização semafórica horizontal e vertical e, principalmente, a mobilidade e acessibilidade dos munícipes e a gente tem o uso contínuo e frequente de ciclistas, que se deslocam ali para acessar aos serviços, aos bens de serviço que estão no entorno da BR. É essa preocupação, eu fiquei preocupado quando vi que a resposta é negativa com relação a não ter pistas de ciclistas, não é? Ao longo da, da obra. Isso ai eu acho que é uma questão que a gente tem que repensar, porque hoje é uma realidade e a gente tem que incentivar o uso, não é? De veículo não motorizado e acho que qualquer obra de engenharia nesse sentido, que pense em acessibilidade e mobilidade, tem que ter um pouquinho de inteligência, no sentido de favorecer os veículos não motorizados, então fica a preocupação também com relação a isso. Eu queria deixar esse registro ai e eu gostaria de ter uma resposta. Muito obrigado...

Intervenção do Sr. Halpher Luiggi Mônico Rosa, Superintendente do DNIT no Espírito Santo:

Bom, boa tarde a todos. Não é coincidência, é um prazer. Todo mundo aqui no Espírito Santo sabe que, embora eu cumpra cargo de Superintendente do DNIT, eu sou servidor da Agência, não é uma obrigação, é um prazer estar aqui com os meus colegas. Vereador, rapidamente assim explicando o projeto entre o trevo com a Polícia Rodoviária Federal, ?? no quilômetro 15 até a chegada no município quilômetro 19. O quilômetro 19, ele já está previsto no edital que a gente publicou. Nós teremos lá uma passagem em dois níveis, vamos eliminar o semáforo, vamos reconstruir o ponto de ônibus e vamos resolver a questão da passagem de pedestres. Entre o quilômetro 15 e o 19 nós estamos desenvolvendo o projeto e ele vai contemplar, sim, ciclofaixas. Nós teremos esse, isso é um pré-requisito que já

está previsto no projeto, então não fique preocupado, que isso ai vai ser contemplado na obra do DNIT. Outra coisa importante, que precisa ser dito aqui também é o seguinte: as obrigações da concessionária, elas são complementares às obrigações do DNIT no trecho Capixaba. Não significa que o fato do DNIT ou do poder público estar realizando algum tipo de obra no trecho concedido, que o trecho concedido não seja administrado pela concessionária. Isso tem que ficar muito claro aqui, porque algumas pessoas manifestaram uma dúvida de que: "A, o DNIT é responsável pelo trecho." Não será, o DNIT é responsável pela obra, a rodovia será administrada por um terceiro, cujo leilão será realizado em abril, conforme cronograma feito pela ANTT. Outra coisa importante, existem parâmetros de desempenho, que o nosso colega Stéphane muito bem colocou aqui, que a concessionária tem que cumprir. Todos esses parâmetros de desempenho valem para o trecho Mineiro e valem também para o trecho Capixaba, então aquele tempo que ele colocou de, de Ambulância ter que atender ao cidadão da cidade de Viana, ao cidadão da cidade de Ibatiba, ao cidadão da cidade de, de, de Venda Nova, ele vale para todo o estado do Espírito Santo, assim como vale também para o estado de Minas Gerais. Então a gente tem que ficar, tem que ficar muito claro, o papel do DNIT no contexto da concessão é apenas o de, apenas não, que é importante, não é? Mas é o de realização da intervenção de duplicação, a via será administrada por um terceiro, a ser contratado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, isso tem que ficar muito claro. Obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Viviane: - Obrigada, Halpher, pelos esclarecimentos. É, senhor Paulo, eu gostaria de complementar que às vezes uma obra não está prevista no estudo porque ela já vai ser executada pelo PAC ou pelo DNIT, então ela não estar no estudo não significa que ela não é necessária. E mesmo se isso ocorresse, as Audiências Públicas servem justamente para ouvi-los, não é? É uma forma que os senhores têm de apresentar complementações, sugestões, porque as contribuições dos senhores podem alterar tanto o edital, como o contrato, como as obrigações previstas no Programa de Exploração da Rodovia. Então as contribuições são muito válidas e esse é um momento extremamente importante. Obrigada...

Resposta da Área Técnica:

Projetos de interesse da população local, como ciclovias e ciclofaixas, podem ser desenvolvidos pelas prefeituras do município em questão.

7. Nome: Jorge Hélio Leal

Contribuição:

A minha participação é somente para chamar atenção de um fato: A BR dois meia dois é uma rodovia que ela tem quarenta anos de idade e essa rodovia, nos últimos quinze anos, ela deu um pouco de sossego do DNIT e ao DNIR sem muitos problemas, mas nos primeiros trinta anos, pela região que ela atravessa, ela é rodovia com problemas. Então, quando se fala em duplicação, eu acho que teria que se pensar não só em duplicar, como em mudar o traçado dessa segunda pista. A duplicação, pura e simplesmente, ser feita ao lado, como tem sido feitas as duplicações, traz muito risco para aquilo que já está feito. Essa rodovia duplicada no mesmo lugar, com certeza, ela vai mexer com aquilo que já está estabilizado ao longo desses anos. Eu gostaria que vocês pensassem sobre esse assunto ...

Resposta Presencial da ANTT:

Eu gostaria de esclarecer que os projetos de duplicação serão apresentados pela concessionária, não é? E eles serão aprovados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. É o usual fazer duplicação de faixas em pistas contíguas, que são as pistas paralelas, no entanto, nos trechos em serra, geralmente a gente opta por fazer e, dependendo do traçado, se for antigo ou sinuoso, em fazer o deslocamento, a separação das pistas. Então essa é uma informação que a gente só vai ter quando da apresentação do projeto executivo pela futura concessionária ...Viviane: - É, como Agência, eu estou esclarecendo que vai ser feito no, nas ??, no trecho que vai ser duplicado pelas concessionárias, o procedimento é esse. Viviane: - Mas eu posso responder como a Agência, não é? Na Agência o procedimento é esse. Seu esclarecimento, ele deve ser apresentado ao DNIT, não é? Infelizmente eu não posso responder pelo DNIT ...

Resposta da Área Técnica:

Os projetos de duplicação serão elaborados pela concessionária e submetidos à aprovação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

8. Nome: Paulo José Santos Lindoso

Contribuição:

O nosso questionamento se refere ainda à questão de projeto, a nossa preocupação com a segurança na utilização dessa rodovia duplicada. O que nós temos observado é que o que existe, hoje, em termos de segurança, diversos trechos, talvez a maioria, não têm área de fuga, não têm área de, de, de, de, de repente, a pessoa, o condutor se ver diante de um perigo, como aconteceu há duas semanas atrás, com um caminhão que o freio falhou, não é? A opção do motorista, do condutor, ou era bater num monte de pedra, numa barreira de pedra, ou cair numa ribanceira ... Ele optou por cair na ribanceira. Quase que morre ele e as duas filhas. Então, essa questão como projeto, área de fuga é muito importante, porque um espirro, um probleminha dentro do carro, você está vendo a morte passar ali do seu lado, a um metro, a cinquenta centímetros. Então essa é a observação que eu faço como estudioso da área de segurança de, de, no trânsito. E quero fazer também eco com as palavras do Vereador Paulo, de Viana que, pelo menos dos trechos urbanos, pudéssemos contemplar com ciclofaixas, ciclovias, a utilização, permitir a utilização de bicicletas, principalmente quando ela cortar o trecho, quando a rodovia cortar os trechos urbanos. Então é, são essas minhas observações. Obrigado ...

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Paulo, muito obrigada. É, eu gostaria de esclarecer que a preocupação em aumentar a segurança nas rodovias é constante na ANTT. Para isso há uma inovação, nessa terceira etapa, que é o fator Q, que é um fator que incentiva a qualidade. E um dos quesitos que é verificado nesse fator aqui, que o Stéphane explicou na apresentação, é justamente o incentivo à redução da quantidade de acidentes. Então a, o desempenho da concessionária nessa área vai ser medido com o histórico dela, anterior, e com as, os outros trechos concedidos. É um incentivo para a redução da quantidade de acidentes. Há também outros dispositivos previstos no, no contrato, nos estudos para que reduza a quantidade de acidentes. Controlador de velocidades é um deles, reforço de sinalização, estudo de pontos críticos. Então essa é uma preocupação, dispositivos de segurança, de um modo geral, essa é uma preocupação da Agência, que está bastante refletida nesses

estudos apresentados. Agradeço a participação e, mais uma vez, lembro que essas contribuições são muito importantes, porque elas podem alterar os estudos. Obrigada ...

Resposta da Área Técnica:

O PER prevê a recuperação ou substituição de barreiras e defensas danificadas ou não ancoradas e a Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários.

Projetos de interesse da população local, como ciclovias e ciclofaixas, podem ser desenvolvidos pelas prefeituras do município em questão.

9. Nome: Mário Natali

Contribuição:

Meu nome é Mário Natali, Superintendente do Sindicato das Empresas de Carga e Logística no Estado do Espírito Santo - TRANSCARES. Eu pergunto à mesa, acompanhei detidamente a apresentação do Stéphane e não vi, me desculpe, salvo melhor juízo, nenhuma alusão a um aspecto que eu julgo fundamental nisso tudo. O Espírito Santo é um estado de passagem de carga do Nordeste, do Sul, do Centro-Oeste, fica a mil quilômetros de cada região dessa e o estado, com uma vocação logística forte. E, recentemente, foi editado uma lei, 12.619, pela Presidente Dilma, e nela ela colocou um monte de vetos, indevidamente, por conta própria, retirando uma obrigação do concessionário de ofertar, ao motorista de carga, locais compatíveis para segurança, descanso e repouso, porque essa Lei 12.619 é uma Lei que trata da Lei do motorista e da jornada de trabalho do motorista profissional, envolve ônibus, envolve caminhões. Nós estamos numa estrada, como bem diz Jorge Hélio, de quarenta anos, onde a realidade do transporte é dezesseis, dezoito, trinta quilômetros de carga ... Hoje esses veículos transportam setenta quilômetros... Nós precisamos pensar em segurança do ser humano, do motorista, que também é esquecido. O motorista, hoje, e os senhores sabem disso, as senhoras também, eles não têm local para suas necessidades fisiológicas, para o seu descanso e o Ministério Público do Trabalho, cumprindo esta Lei 12.619, tem batido em cima, fiscalizado, ele e a empresa, com grandes sanções. Então eu gostaria de insistir,

claramente, deixar muito claro e registrado a nossa preocupação para que seja contemplado a preocupação da ANTT para esse aspecto de área de repouso para o motorista. Que façam um trabalho ou uma PPP, não sei, ou qualquer outra estrutura com os próprios postos de combustível, porque hoje os postos não atendem o caminhoneiro, a menos que eles abasteçam e façam alguma manutenção, sob pena de, assim o não fazendo, não se permitir sequer parar. Então o motorista é tratado como verdadeiros animais e eu tenho que zelar por eles. Essa é a primeira colocação. E a segunda, eu me permito falar na presença do nosso querido e amado, querido e amado, porque é um excepcional administrador, faço questão de dizer isso, o Halpher Luiggi, que eu, na minha santa ignorância de também servidor público de trinta e dois anos e de humilde advogado, por que não aproveitar esses recursos do PAC ofertados nesta, neste certame e passar, de vez, à empresa concessionária ganhadora deste trecho para que ela, numa velocidade muito maior e fora dos padrões da Lei 8.666, que é tão rígida para o administrador, tenha uma maior velocidade de prosseguimento e faça, num só pacote, toda essa obra, sendo fiscalizada pelo próprio governo? Quer dizer, nós temos dois pacotes: Um público e um privado. Por que não fazer um só, numa velocidade muito maior e com uma segurança e as cautelas de estilo? Essa é a minha colocação que eu gostaria de fazer. Muito obrigado. Desculpe, porque eu já sei que passou meu tempo...

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Mário, obrigado pela contribuição. Eu vou tentar responder à sua primeira contribuição. Como o senhor notou, estamos bastante preocupados com a segurança do usuário, o usuário significa o usuário com veículo de passeio, mas também caminhoneiro. Como o senhor bem explicou, houve esta lei, a 12.619, tratando dos pontos de parada para caminhoneiros e a mensagem 151 da Presidência da República é que vetou a obrigatoriedade destes pontos de parada nas concessões concedidas, as rodovias concedidas... Tem até a explicação, a motivação do, do veto. O que houve na Agência desde então? Você sabe que estamos com outros projetos de concessão em andamento, um deles é a chamada fase um, da terceira etapa das concessões mineiras, a 040 e a 116, no estado de Minas. Na época a gente apresentou, nos estudos, a implantação e a operação de pontos de apoio para os caminhoneiros, mas como, justamente devido ao veto presidencial dessa obrigatoriedade, não tinha mais esta obrigação pelo

concessionário, o TCU vetou, determinou que a gente retire dos estudos estes pontos de apoio. Então a situação é essa, a gente não colocou aqui, porque a gente já tem uma determinação do TCU de não colocar pontos de apoio nas novas concessões. É claro que é uma coisa que, certamente, com discussão, a gente pode chegar a conversar com o TCU, mas enfim, neste tempo alocado para esta fase, realmente não, a gente não enxerga como possível essa possibilidade. Agora a gente entende, na Agência que, como o senhor colocou, eu acho que a Lei que foi divulgada lá, a gente pode dizer que ela teve um impacto muito forte, não é? A gente percebeu, na Agência, a sociedade entendeu muito a importância desta, desta Lei, desta obrigação de descanso do caminhoneiro, até porque ele envolve a segurança dos usuários como um todo, não é? Então faz muito sentido. Havendo demanda da, da sociedade, do usuário caminhoneiro para tais pontos de parada, a gente entende que haverá também oferta pelo setor privado, o senhor citou os postos de gasolina, para oferecer esse serviço de poder tomar banho, poder descansar, tomar refeição de forma adequada ao longo da rodovia ... Stéphane: - Certo. Eu entendo e agradecemos a contribuição. Mas pode ter certeza que a ANTT está, está também preocupada com isso ... Viviane: - Em complementação da resposta ... Cintia: - Ah sim. O senhor quer, está falando daquela parte de apropriação de verba do Governo Federal dentro da concessão?

<<Fala fora do microfone>>

Doutor Mário, a definição dos trechos que serão concedidos é feita pelo Ministério dos Transportes, faz parte de política pública. Esse projeto que nós estamos apresentando agora, ele faz parte de um Plano de Investimentos em Logística, que prevê as obras do PAC, as obras que são executadas pelo DNIT, as obras, as concessões, não é? Os programas de concessões que estão sendo lançados e, na verdade, ele tem um, ele faz parte de um programa maior de integração nacional, desenvolvimento do país, formando corredores de escoamento de, de mercadoria, todos sabem que a parte de infraestrutura e logística é extremamente importante para o país. No entanto, cabe à Agência, uma vez que decididos quais os trechos e sobre quais premissas elas serão concedidas, fazer o estudo de viabilidade, portanto não compete à ANTT a definição dos trechos e também não em que condições eles seriam concedidos. Então isso fica a cargo do Ministério dos Transportes... Diogo Souza (PRG): - Senhor Mário, boa tarde. Só para complementar a resposta trazida

pela Viviane. É, sua colocação realmente é uma colocação criativa, não é? Eu nunca havia pensado nisso, mas, a princípio, eu adianto que a decisão tem que ser política, não é? Se o governo decidir fazer isso, ele encaminhará uma proposta de Lei, um projeto de Lei ou então o Congresso tomará iniciativa, mas sem a legislação, sem Lei específica, o senhor, como advogado, sabe que a gente não pode nem sequer cogitar disso, de botar. Futuramente, quem sabe, pode ser uma proposta acolhida, mas, no momento é impossível de se executar esse tipo de procedimento que o senhor sugeriu ...

<<Fala fora do microfone>>

Diogo Souza (PRG): Não. Pois é, mas o modelo que está se implantando aqui não é PPP, não é? Obrigado ...

Retificação do Diogo em 17/01/2013 - Diogo Moraes: - Alô boa tarde, é ... A minha participação é só para fazer um esclarecimento a respeito de uma dúvida que surgiu ontem no Espírito Santo, em Vitória, a respeito da destinação do ISSQN que é o imposto sob serviço de qualquer natureza arrecado com a/os pedágios, com a moça do pedágio, por conta da, da privatização das rodovias, Naquela oportunidade eu deixei claro que são duas/eram duas variáveis que determinavam, que determinavam como seria essa divisão, que é a localização da faixa de pedágio, também a extensão do trecho rodoviário que atravessa o município. Um equívoco, já que atualmente somente a extensão do trecho rodoviário que corta o município é o fator determinante, é o fato gerador para a divisão de ISSQN, então eu gostaria que ficasse consignado só para a gente poder uniformizar o ?? da ANTT e que conste isso em relatório já que o relatório firma a posição da agência. Obrigado presidente.

Resposta da Área Técnica:

O PER prevê a obrigação da realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

10. Nome: Francisco Saulo Velisário

Contribuição:

Francisco: - Cumprimentar o Superintendente. O que me traz aqui foi a notícia do colega conterrâneo, que foi publicado que sairia, no quilômetro 130, o pedágio. Ai eu fiquei feliz, não é? Que é bom para Conceição, município que vive de repasse, nós não temos arrecadação própria, cheguei aqui, fiquei triste de ver que é no quilômetro 143, depois tornei a ficar feliz que a gente não vai perder o imposto sobre serviço. Então eu queria tirar a dúvida, não é? Se um posto de pedágio onde ele for implantado, se todos os recursos de ISS, se ele vai contribuir para a DOT e ai a gente gostaria de, que fosse realmente avaliado a possibilidade de estar em Conceição. E, quando ele me falou, até ilustrar um pouquinho, o nosso município é um município de quarenta e oito anos, conforme foi falado aqui, a 262, ela foi construída há quarenta anos e a história conta que ela passaria na sede de Conceição, mas por força política ela foi desviada. Há pouco tempo, há uns trinta anos atrás, nós também tínhamos uma outra construção de estrada que ligaria Castelo a Conceição por uma estrada centenária e por força política ela foi desviada, isso me fez refletir, durante a noite, convocar aqui e agradecer aos vereadores, não é? Aos Secretários, por essa intervenção. Se for possível e ser for bom para Conceição eu gostaria que se pudesse rever essa questão, mas eu acredito muito na parte técnica. Quando se faz coisas por força política, só atendendo talvez a um ou dois políticos, a população perde. Então, se tecnicamente for bom para contribuir para nossa DOT, que nós somos um município que vivemos de repasse, é um município acidentado, a economia nossa é café e um pouquinho de gado, se for possível rever a gente agradece. Obrigado ...

Resposta Presencial da ANTT:

Bom, boa tarde. A regra de distribuição do ISS advindo de receita de pedágio, ela segue duas lógicas, a primeira é a localização da praça de pedágio e a segunda é a lógica de por onde a rodovia passa, há um mecanismo de distribuição que eu não saberia detalhar para o senhor aqui, confesso, mas se a cidade que o senhor representa estiver ou dentro do trajeto ou então localizado (sem ser) de uma praça de pedágio, certamente, parte do ISS será distribuído para o seu município, parte do ISS não, porque pertence a ele na receita originária, né? Então ai a regra de distribuição eu não saberia lhe dizer, mas se a cidade atende a um desses dois requisitos, com certeza, o município haverá essa verba no futuro ...

Resposta da Área Técnica:

O montante de ISSQN devido pela concessionária ao município é proporcional à extensão da rodovia dentro do município.

11. Nome: Paulo Bubach

Contribuição:

Na verdade o que me ocorreu, foi por isso que eu não me inscrevi, que foi durante a apresentação uma situação bastante específica. Eu tinha lido, em algum lugar, que a localização do pedágio, do primeiro pedágio seria no entorno do quilômetro 51, acredito e vi aqui que é no quilômetro 60 e, particularmente, eu conheço bem a região lá, porque ali tem o chamado posto do café, fica na altura do quilômetro 58 e eu participo de um condomínio que é no quilômetro 62, então provavelmente esse pedágio vai estar nesse, nesse trecho e o nosso condomínio tem um intercâmbio muito forte com o posto do café, que é ali que tem toda a estrutura e tal. A dúvida que me surgiu é se tem algum tratamento diferenciado pra esse tipo de utilização, ou seja, uma pessoa que sai de Vitória e vai até Pedra Azul, naquela bela região, não sei se vocês conhecem, vocês que são da ANTT, né? Uma região com um clima de características mundiais muito específica, muito legal, vai pegar um pedágio, não é? E a gente, se sair do quilômetro 62 para ir tomar um cafezinho lá no posto do café, no 58, paga o mesmo pedágio? Tem algum sistema que permite uma circulação, passar três vezes por dia, aí eu vou ter que pagar três pedágios? Essa que é a dúvida que me ocorreu.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Paulo, obrigado pela contribuição. Quando, nos nossos estudos, a gente escolhe a localização das praças, a gente segue alguns critérios, não é? A característica da rodovia no ponto, supostamente, indicado para a praça, um dos critérios mais importantes seria a presença de conurbação, uma área urbana, não é? Então a gente tem vários critérios que fazem que a localização de uma praça, ela é bastante delimitada, vamos dizer assim, porém, infelizmente, a gente não tem como evitar este caso que o senhor citou. Infelizmente ... A localização da praça mais adequada foi depois deste posto e, infelizmente, a gente não pode considerar todos os casos existentes, como o senhor citou. Quanto à questão de se ter uma tarifa

diferenciada, o nosso modelo ele é com uma tarifa única, a gente impõe estas, esta situação à concessionária. Se ela quiser dar um desconto para o senhor, isso a gente não vai influenciar nessa decisão dela, mas o modelo nosso, ele é de ter uma tarifa única, qualquer seja a quantidade de passagem, não tem desconto por ter várias passagens durante o dia ...

Viviane: - Complementando a explicação do Stéphane, é bastante importante a apresentação desta informação pelo senhor, porque é uma forma da gente conhecer os problemas e conhecer melhor a região, então a sua contribuição fica registrada e a Agência vai analisar, porque as contribuições de todos os senhores e de todos os usuários, de um modo geral, tanto aqui na forma oral nas Audiências Públicas, como na forma escrita, pelo site da ANTT, pode, como eu já disse anteriormente, alterar os estudos.

Resposta da Área Técnica:

A localização das praças de pedágio atende a critérios técnicos de engenharia e tem como premissa de política pública do Ministério dos Transportes a não cobrança em perímetro urbano.

A minuta do contrato de concessão, objeto da Audiência Pública nº 131/2013, não prevê benefícios tarifários.

Salvador

12. Nome: Braulino Sena Leite

Contribuição:

Boa tarde a todos, senhora presidente meu respeito é ... Nós queremos parabenizar aqui o trabalho feito pelo governo que é um trabalho importante é ... E nós que somos usuários, nós estamos sendo sacrificados e esperamos que o governo realmente comece uma fiscalização rígida em cima dessas empresas. Por quê? Porque o trabalho feito pelo governo é importante, mais do outro lado as empresas exploradoras dos serviços não cumprem suas obrigações, daqui para Feira de Santana por exemplo não se/não tem ambulância, não tem segurança nenhuma é estrada toda esburacada, já houve uma demanda na justiça implementada por um

deputado do PT, isso aí foi, foi depois parou e nós continuamos ainda a ser explorado por essas empresas, então é necessário que nós tenhamos, nós motoristas tenhamos segurança entendeu? Que as estradas tenham acostamento, que tenham comunicação, têm não têm, não têm comunicação, não há telefone pra ser/para a gente fazer comunicação com ninguém, isso é uma aberração, então o povo e os motoristas do Brasil estão sendo explorados principalmente aqui na Bahia para colocar esse pedágio todo, porque é/em Aracaju não tem, em Alagoas não tem, Recife não tem, em lugar nenhum não tem começou pela Bahia, então se começou por aqui vamos ver se a gente/o governo realmente que está fazendo um trabalho importante que fiscalize essas empresas, porque é demais o que essas empresas fazem. Se a senhora, os senhores realmente pegar um carro e forem daqui para Feira de Santana, vão ver o abuso que eles cometem, entendeu? Nessa estrada é uma estrada perigosa, que está acontecendo acidentes, um em cima do outro e nós continuamos a pagar. Eu agradeço a oportunidade, muito obrigado a todos os senhores e as senhoras.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Braulino eu agradeço a participação do senhor é ... A terceira etapa fase três é uma etapa evolução da, das concessões no Brasil, a agência ela vem aperfeiçoando seus estudos é ... Vocês perceberam pela apresentação dos/do ... Estudo pelo Stéphane que eles são dados robustos, a gente trouxe várias inovações, uma delas é a execução de obra antes da cobrança de pedágio, então há obrigação de executar dez por cento da duplicação antes da cobrança do pedágio e também a .../esse/a duplicação de toda a rodovia em cinco anos, então isso mostra uma evolução no processo de concessão. É ... Outra preocupação da agência é a redução do número de acidentes por isso o Stéphane explicou o fator/um incentivo que as concessionárias vão ter para reduzir o número de acidentes, é ... Que/e também outros fatores de qualidade incentiva a execução de obra, fluidez de tráfego então é um processo que vem sendo continuamente melhorado, apesar de não ser falta da audiência eu acho importante seu registro sobre a outra concessão que nós já temos aqui no estado da Bahia e eu quero dizer que a agência participa continuamente com a fiscalização realizada por nossa unidade regional aqui em Salvador. É ... Existem processos de penalidade abertos em trâmite, sendo apurados e outros já transitados em julgado onde as omissões verificadas pela concessionária

são punidas, a agência vem ajudando de forma para que o contrato de concessão seja executado. Muito obrigada.

Resposta da Área Técnica:

Além da intensificação da fiscalização e do processamento de infrações, a ANTT emitiu recentemente nova resolução que trata sobre penalidades. Essa resolução visa facilitar a aplicabilidade de infrações e a celeridade processual. Cabe destacar também o contrato de concessão das rodovias, objeto da Audiência Pública nº 131/2013, cuja elaboração se valeu das experiências da ANTT na fiscalização, regulação e gestão de concessão, apresentando evolução em vários aspectos, que entendemos contribuirão para as melhorias das condições dos trechos concedidos.

13. Nome: Sérgio Vieira

Contribuição:

Boa tarde a todos, eu sou procurador da federação interestadual dos trabalhadores de transporte rodoviário no Nordeste, e faço uso da palavra primeiro saudando a mesa, e faço a seguinte colocação. Pude observar através da ilustre manifestação do nosso palestrante de que teríamos para segurança em trânsito investimento de 1,44 milhões ao ano, e consigo observar que essa concessão ela terá um alcance superior a duzentos quilômetros, duzentos quilômetros de rodovia, estamos numa fase de comemoração em face da edição da nova Lei 12.619 que é a lei dos motoristas e por isso mesmo, quando se trata de segurança que venham a pedir a manifestação e se possível até ingressar como contribuição mesmo, em relação ao que se refere aos pontos de parada. Sabemos que nesse certo ?? é necessário que seja ingresso valores específicos para que a própria ANTT gere ações para as concessionárias no sentido de criar locais de parada com serviços básicos para os motoristas, mesmo que em parceria com iniciativa privada imprescindível que esses locais inclusive tenham tempo destinado à espera, oferta de alimentos e isso vai gerar obviamente a segurança do trânsito e inibir obviamente o número de acidentes, então peço que seja colocado contribuição, como contribuição é... Assertiva e que sejam prestados esclarecimentos a este sentido, quanto ao envolvimento e principalmente quanto ao tempo em que se deverão ser implementados esses pontos de parada. Muito

obrigada.

Resposta Presencial da ANTT:

Obrigado Senhor Sérgio pela contribuição, só para esclarecer, esta verba que ?? de 1,44 milhões é vai servir/essa verba anual, vai servir para várias coisas que são ligadas à segurança do trânsito, aparelhar a Polícia Rodoviária Federal e também promover, por exemplo, campanhas de educação no trânsito, são previstas também obras de reforma dos postos da Polícia Rodoviária Federal do trecho, reforma ou construção de novos, isso vai ser um acerto entre a ANTT, a concessionária e a Polícia Rodoviária Federal. Existe também outros investimentos previstos para segurança viária, ??, implantação de dispositivos de segurança, então a gente está bem preocupada com essa segurança do usuário, é ... Agora em relação aos pontos de apoio é uma questão, é uma pergunta que, que é recorrente das nossas sessões presenciais e ... que a gente considera muito justa, a gente agradece pela/por sua contribuição neste sentido, qual é a situação na avaliação a estes pontos de apoio. Teve o ano passado a promulgação da Lei 12.619 não é, falando esta questão de se ter pontos de apoio e parada dos caminhoneiros para que eles possam salvar o repouso diário exigido por lei, porém teve um veto é ... que pode ser lido na mensagem 151 da presidente da república, que vetou, justifica o veto nessa mensagem, a obrigatoriedade desses pontos de apoio e parada para caminhoneiros nas rodovias concedidas, nesta época a gente estava nesta fase que estamos hoje com a fase três, para/que faziam as concessões mineiras, a BR-040 e a BR-116. A gente chegou a prever os nossos estudos destas duas rodovias é ... pontos de apoio e parada e quando submetemos os estudos para o TCU, ele determinou que sejam retiradas esses pontos de apoio do estudo, justamente por não ter obrigatoriedade e por entender que por tanto, seria ?? os outros usuários, não é? Eles teriam que pagar estes pontos de apoio portanto, é... Hoje em dia a gente não tem como infelizmente obrigar a concessionária por contrato, não é, a colocar esses pontos de apoio mas estamos bem cientes do problema de conforme nós ... É estamos trabalhando nisso para tentar ver como a gente vai conseguir é ... auxiliar o usuário caminhoneiro nesta jornada, porque nossos usuários, todos eles é ... querem segurança, então a gente entende muito bem que permitindo o ?? caminhoneiro a gente vai haver, vai ?? estrada. Mas a situação é essa, a gente não botou porque a gente acabou de ter que respeitar uma determinação do TCU para não botar nas

outras concessões, certo?

Resposta da Área Técnica:

O PER prevê a obrigação da realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

14. Nome: Edson Machado de Freitas

Contribuição:

Não consta da degravação.

Resposta Presencial da ANTT:

Exatamente, às dezoito horas do dia cinco. Isso no site da ANTT, vai estar também a apresentação de hoje, muito obrigado.

Brasília

15. Nome: Mateus Horta Oliveira

Contribuição:

Senhora presidente muito bom dia, senhoras e senhores bom dia. Meu nome é Mateus Horta, sou policial rodoviário federal, represento obviamente aqui a Polícia Rodoviária Federal. A nossa contribuição a essa terceira etapa de concessões é muito simples na verdade, estamos tratando aqui a concessão de um patrimônio público que são as rodovias federais já descritas aí nesse lote, como parte integrante dessas rodovias estão os postos e delegacias da Polícia Rodoviária Federal e para atender um bem público, para atender um interesse público, para aumentar a segurança do cidadão que se utiliza da rodovia, nada mais justo do que fazer constar também nessas concessões a manutenção, a reestruturação e a inovação dos postos e delegacias da Polícia Rodoviária Federal que estão instalados e localizados nessas rodovias federais, então a nossa contribuição e a nossa sugestão para essa terceira etapa de concessões é para que esses postos e delegacias também sejam contemplados durante esse processo de concessão, muito obrigado.

Resposta da Área Técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

16. Nome: Alexandre Verona

Contribuição:

Bom dia a todos, bom dia Senhora presidente e bom dia a todos. Fazendo assim, minhas as palavras do meu colega é que realmente, só reforçando, o nosso intuito é que fique bem claro, tanto nos editais ou nos contratos, ou no plano de exploração das rodovias que seria obrigação da concessionária, por exemplo, que nós estamos na polícia rodoviária já há algum tempo, uns vinte anos na luta e vimos que quem perde com a mudança não é a polícia rodoviária e sim a comunidade local e enfim, a sociedade brasileira e nós, como ele falou, os postos e delegacia também é um patrimônio público da União e só repetindo anteriormente o que eu já falei, outrora a BR 040, na cidade de Barbacena foi duplicada, e simplesmente a rodovia passou por cima do posto e não se construiu outro posto da PRF em nenhum outro local, então vejam bem, quem é que perdeu com a duplicação? Houve um ganho que a gente acha que realmente é um ganho muito grande, é uma evolução para o país essas concessões, realmente é de parabenizar a atitude que vai ser um avanço muito bom, mais nós queremos que esse avanço, que os postos da polícia acompanhem também os avanços inerentes da rodovia, mas que fiquem bem claros os documentos, porque depois para a gente requerer alguma coisa já por experiência, não conseguimos diretamente com a concessionária e bem como também como a ANTT. Se não estiver escrito nos documentos, tanto os que são os editais, os contratos, os PER, então de uma maneira bem clara, se a rodovia em cima do posto que se construa outro posto, se o posto ficar do lado direito ou do esquerdo da rodovia duplicada se construa o posto no meio da rodovia porque, por exemplo, se duplicar a rodovia e o posto ficar do lado direito, se der um acidente a dois quilômetros do outro lado eu tenho que ir no próximo retorno ou se não construo um túnel para passar, essas coisas têm que ficar bem claras porque são investimentos para a concessionária e se não tiver claro ela não vai querer gastar, aí a gente vai ter que recorrer e quem perde com isso não é a polícia rodoviária, é

apenas a comunidade local, enfim, a sociedade brasileira, muito obrigado e pela oportunidade, tudo de bom.

Resposta Presencial da ANTT:

Verona, muito obrigada pela contribuição, me lembro que o senhor estava presente também na nossa Audiência Pública realizada em Belo Horizonte, obrigada pela contribuição. Apesar de não ser objeto dessa audiência a pedido dos nossos diretores, a Dra Natália Marcassa e o Dr Jorge Bastos, a SUINF vai responder. É extremamente importante e o momento é realmente nas audiências públicas para apresentar as contribuições porque elas podem alterar, tanto o Edital como o Contrato, como o próprio Programa de Exploração da Rodovia. Há previsão sim de reforma e implantação de postos da Polícia Rodoviária Federal, ao longo das rodovias que serão concedidas, há também a verba de aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal onde a polícia pode solicitar à Agência e à concessionária que adquira equipamentos que servem justamente para aparelhá-los, para que possa aumentar a efetividade da fiscalização da polícia ao longo das rodovias, que entendemos que é extremamente importante. E também eu lembro que há também a possibilidade da implantação de controladores de velocidade ao longo das rodovias, que é um instrumento bastante importante para a redução não só da quantidade, mas também da gravidade e do número de acidentes e lembrando que a alteração dos controladores de velocidade é uma atribuição exclusiva da Polícia Rodoviária Federal e nas outras concessões nós fazemos os estudos em conjunto, os estudos são encaminhados para a polícia para aprovação. Eu agradeço a manifestação e digo que está registrada, será respondida formalmente e analisada. Muito obrigada inspetor.

Resposta da Área Técnica:

O PER, em seu item 3.4 e o Apêndice F, deixa claro que o quantitativo previsto de bases da PRF tem caráter permanente.

Palmas

17. Nome: Otoniel Andrade Costa

Contribuição:

Otoniel Andrade Costa, prefeito de Porto Nacional. Gostaria de pedir à comissão que constasse, que constasse em ata que o nosso município ele pertence, a jurisdição do nosso município pertence, ela inicia logo na travessia da ponte, atravessando a ponte até a divisa com o município de Paraíso e nesta região está acontecendo um desenvolvimento urbanístico muito grande. Então, a duplicação ela vai iniciar ali no aterro da ponte, até o primeiro pedágio, que é no quilômetro 26 se eu não me engano, que já está próximo ai já do pátio da ferrovia. Eu gostaria de quando for executar o projeto básico, ou até mesmo o projeto executivo já na execução, que se "antenasse" bem para esta, para a discussão junto dos dois lados, já existe muitos loteamentos já aprovados, e lotes vendidos. São mais de vinte mil lotes que estão vendidos naquela região. Então para se ter isso, que a comissão possa colocar isso em ata, que quando for executar esse projeto, lembrar que uma boa parte deste espaço da ponte até o quilômetro 26 ele é urbano, ele é uma região, uma área urbana do município de Porto Nacional e que já tem muitos loteamentos aprovados e lotes já vendidos. Gostaria também que constasse que essa região nossa, é uma região que tem uma, que tem um fluxo muito grande de máquinas agrícolas, por que nosso estado é eminentemente agrícola, e esta região são fazendas que vão ser cortadas por esta autovia duplicada e ter as passagens, não é? Para máquinas agrícolas circulando de uma fazenda para outra ... No mais, colocar o município à disposição, porque vamos estar juntos trabalhando, então quando for executar esse projeto, não esquecer de colocar os municípios que serão, que terão as suas atribuições ao longo do trecho.

Resposta Presencial da ANTT:

Obrigada senhor Otoniel. Eu lembro que essa é realmente a oportunidade para que os senhores contribuam quanto aos estudos desenvolvidos. Eu gostaria que o Senhor apresentasse o plano urbanístico da cidade de Porto Nacional na, no site da ANTT, faça uma contribuição escrita também, apresentando o plano urbanístico para que a gente conheça melhor esses novos loteamentos, e possamos analisá-lo, se o senhor puder fazer até as dezoito horas do dia vinte e cinco de janeiro, se o Senhor puder fazer essa contribuição de forma escrita dando um pouquinho mais de detalhes para a gente. Eu passo a palavra para o senhor Stephane, para continuar as respostas.

Senhor Otoniel. Desculpa. Quanto à questão da, do uso da rodovia pelos veículos agrícolas, por exemplo, quando a gente desenvolve esses estudos, a gente tenta prever tudo o que pode acontecer em termos de crescimento ao longo da rodovia. Porém, se houver necessidade de intervenção, quando eu apresentei para vocês as melhorias, vocês notaram que eu falei de passarelas até o quinto ano, outras passarelas até o final da concessão. Na verdade qual foi nosso intuito aqui? Tem passarelas que já estão localizadas, a gente sabe que vai ter que colocar a tal passarela aqui, via marginal, interconexão, e a gente também faz um estoque, uma reserva de obras de melhorias, justamente pensando no futuro. Vias marginais são dois quilômetros previstos em casos como este, por exemplo, assim como obras que vão permitir aos usuários passar a rodovia sem perigo, com interconexão. Além disso, se tiver necessidade de outras intervenções, devido a um desenvolvimento que não estava sendo esperado nesse local, há sempre possibilidade de inclusão no programa de investimento ao longo da concessão. Quando a gente faz os estudos, a gente tenta ser o mais completo possível, e muitas vezes a gente não tem como prever o futuro, não é? Então, se for necessário, há sempre possibilidade depois de intervenções, de conversa com a concessionária para que ela possa incluir obras, como essa que o senhor acabou de citar.

Resposta da Área Técnica:

O PER prevê um estoque de melhorias adicionais, de localização e implantação não previamente definidos, de maneira que o contrato tenha margem para a dinâmica da utilização do solo no entorno da rodovia.

18. Nome: Célio César Ramos

Contribuição:

Boa tarde a todos, eu sou da Secretaria de Indústria e Comércio da cidade de Porto Nacional. A questão a respeito da área de convivência ao trecho das rodovias, agora, como é que vai ser tratada? É um assunto. Segundo, a respeito se houver desapropriação vai ser de responsabilidade da concessionária ou do governo. E na questão ambiental também, os estudos de projetos vai ser concessionária ou a nível de governo? Ok. Muito obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Obrigado pela sua contribuição, sobre a desapropriação, vai ser de responsabilidade da concessionária. Aliás, foi prevista uma verba para isso, ou seja, a gente já, vamos dizer, fez um levantamento das desapropriações necessárias e isso foi precificado, portanto já está sendo considerado no modelo que a gente apresentou para vocês. Quanto aos estudos ambientais, a obtenção de licenças também será de responsabilidade da concessionária. Agora uma observação quanto a isso, com nossa experiência com as concessões que estão em andamento já, que a gente já está gerenciando, a gente observou problemas sérios de atraso com licenciamento ambiental. É um processo demorado, burocrático, enfim, então, a gente também mudou um pouco os riscos que são inerentes a esse processo e na verdade a gente absorveu uma parte dos riscos referentes a esse pedido de licenciamento ambiental. Então, por exemplo, muito antes de assinar o contrato, por exemplo, a gente já vai entrar com o pedido junto a, com outro ente de governo, que vão assessorar a gente neste sentido, a gente já vai entrar com o pedido de licenciamento junto ao IBAMA, geralmente a gente esperava assinar o contrato para a concessionária começar a ver o que tinha, aí demorava séculos. Agora não. A gente vai entrar em breve já com esses pedidos de licenciamento, para poder reduzir esses prazos que são bem demorados, por que isso? Porque a gente tem muitas obras para fazer em pouco tempo. Então, a gente não pode perder tempo com muitos atrasos não. Então, a gente está se antecipando nesse sentido.

Senhor Célio, eu não entendi quando o senhor perguntou sobre área de convivência. Sobre área de descanso para caminhoneiro, não é?

Sobre os pontos de apoio, a gente tem que observar que é uma questão que está voltando sempre nas nossas sessões presenciais. Só para talvez o público poder compreender melhor esse ponto. Houve uma lei no ano passado estipulando que o caminhoneiro teria que descansar uma certa quantidade de horas por dia, e para isso ele teria que parar, obviamente. Hoje em dia, não tem estrutura adequada suficiente para os usuários caminhoneiros ao longo das rodovias. Esta lei estava falando da obrigatoriedade de se ter pontos de apoio inclusive nas rodovias

concedidas, houve pouco tempo depois da divulgação da lei, um veto oriundo da Presidência da República, que entre outras coisas, tirou essa obrigatoriedade nas rodovias concedidas. Na época a gente estava trabalhando num outro projeto de concessão, concessão em Minas Gerais que estão em fase de leilão, a gente tinha colocado pontos de apoio no projeto das rodovias, mas o TCU determinou que a gente retire esses pontos de apoio, por que obviamente isso tinha um custo no projeto como um todo. E ele entendeu que não era obrigatório, seria um custo talvez desnecessário para outros usuários. Portanto, devido a isso ocorrer há pouco tempo, na verdade, então, a gente optou por não colocar esses pontos nesta terceira fase, por que a gente estava esperando a mesma resposta do TCU, ele já determinou para outras concessões, portanto a gente sabia que ia acontecer com essas. A situação é essa, não é. A gente não tem como colocar pelo motivo que eu expliquei. Agora entendemos que isso é, gerou muito barulho na sociedade, houve muitas manifestações, inclusive na agência. A gente teve muitas reuniões com sindicatos de caminhoneiros também conscientes do problema. Então, a gente espera que isso vai evoluir. Quando tem uma novidade, ela é sempre questionada e depois as coisas ficam mais amadurecidas e a gente espera que em breve isso será solucionado. Sabe também que a iniciativa privada ela pode intervir, por exemplo, um posto de gasolina ele pode ter interesse em botar uma estrutura para acolher os caminhoneiros, sabendo que uma operação que também pode ser interessante para ele, não é? Então a gente está esperando também que a iniciativa privada possa intervir para propor estes pontos de apoio para os caminhoneiros.

Resposta da Área Técnica:

O PER prevê a obrigação da realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

O Contrato de Concessão, objeto da Audiência Pública nº 131/2013, prevê verba para desapropriações. Os valores efetivamente gastos a título de desapropriação serão posteriormente verificados e reequilibrados econômica e financeiramente.

O Contrato também prevê verba para o ressarcimento e assunção de obrigações de estudos ambientais já contratados por órgão ou entidade autorizada pelo Ministério dos Transportes. Caso a Concessionária decida pela ampliação do objeto ou término dos contratos, caberá a ela suportar, sem importar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, todos os custos e ônus da ampliação do escopo ou extinção antecipada.

19. Nome: Alonso Mata Trindade

Contribuição:

Boa tarde a todos. Na verdade já fizemos nossa manifestação por meio formal, via ofício. Mas alguns pontos que eu gostaria de destacar é o seguinte, essa obra de infraestrutura na verdade, ela vem ao encontro dessa nossa década de redução mundial de acidentes nas rodovias federais e uma ação do governo também. E as solicitações e colocações feitas ai pelo segundo distrito de Polícia Rodoviária Federal – PRF, foram focadas justamente nisso, nessa redução de acidentes. E nós pensamos que essa verba de aparelhamento não é suficiente para dar um suporte inicial básico para a PRF, devida à própria estrutura que vai ser totalmente modificada na própria duplicação. Por que muitas vezes nós vemos ai muitos postos nossos em outros estados, onde ocorreu a concessão, ficaram em localizações não adequadas e perderam totalmente sua função. Então essa é uma preocupação nossa, que não fosse só a verba de aparelhamento, mas esse suporte básico inicial de como vai ficar a nossa situação em termos de postos e também essa concessão dessa rodovia TO-080, que vai exigir, na verdade, mais um posto de fiscalização, onde não existe ainda. Certo? Quanto às aquisições daqueles equipamentos, sim, já sabemos que podem ser adquiridos pela verba de aparelhamento, mas essa fase inicial que é a

nossa maior preocupação em termos de estrutura para trabalhar e para funcionar e como esse órgão de fiscalização que vai contribuir para a própria concessionária em termos de taxa de acidentalidade, que pode ser revertido aí para o próprio custeio dela, ok? Boa tarde, obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Viviane Esse: - Senhor Alonso, mais uma vez obrigada. Eu gostaria de dizer que a parte de controladores de velocidade está fora da verba de aparelhamento, também a reforma dos postos também está fora da verba de aparelhamento. Então, tem uma série de medidas que a concessionária deve executar e outras que ela é estimulada a executar pelo fato Q, que é o fator de qualidade que o Stéphane apresentou, para reduzir o número de acidentes. Realmente é uma preocupação do governo federal, da Polícia Rodoviária Federal – PRF e da ANTT. Que as rodovias fiquem seguras, que elas tenham qualidade e conforto ao rolamento, mas principalmente segurança aos seus usuários. Então, a verba de aparelhamento ela é destinada a esse reforço ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF, no entanto algumas outras, não é só a verba, é isso que eu queria deixar claro. Tem algumas outras, a recuperação dos postos está fora, então uma série de outros pontos que estão fora da verba, não é. A gente tem uma, faz um levantamento do valor, para as outras concessões, nós temos um critério para definir a verba de aparelhamento. A gente observou que no início, o valor ele é totalmente utilizado, e depois há uma estabilização. Então, para não onerar demais a tarifa, o valor é constante ao longo do tempo. Mas ele, eu acredito que ele será suficiente, e trará grandes benefícios à Polícia Rodoviária Federal – PRF, que apoia a ANTT em suas operações, obrigada.

Resposta da Área Técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

20. Nome: Amauri Souza Lima

Contribuição:

Boa tarde a todos. Meu nome é Amauri Souza Lima, eu sou o Superintendente do

DNIT no estado do Tocantins. O DNIT já deu uma boa contribuição no começo quando vocês necessitaram, os nossos engenheiros e funcionários acompanharam o pessoal da ANTT, deram as informações formais, os projetos que tínhamos, mas na conversa que tivemos há pouco tempo, eu teria outras contribuições a passar para vocês. E eu vou fazê-las por escrito, por que é uma quantidade muito grande de informações de ofertas que tem. Especificamente, o DNIT está começando a fazer a travessia urbana de Figueirópolis que é no Sul do estado, nós vamos licitar a travessia urbana de Paraíso, estamos concluindo a travessia urbana de Fátima, de Nova Rosalândia para quem conhece aqui, sabe que são obras interessantes, de duplicação e construção de ruas laterais. Nós estamos em operação, os radares, eu não sei a nível de contribuição isso, vamos passar para vocês os pontos dos radares fixos e móveis que o DNIT já está operando, mas nós vamos ofertar para vocês por escrito o mais rápido possível. Obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Amauri, muito obrigada. Eu gostaria de, em nome da ANTT, agradecer o apoio do DNIT. Esse projeto é um projeto grandioso, os estudos foram feitos em quatro meses com o apoio do DNIT, senão isso não seria possível, gostaria de destacar o apoio do DNIT, da Polícia Rodoviária Federal – PRF, por que os estudos foram feitos num tempo recorde com uma qualidade muito grande, justamente devido à ajuda dos senhores. Eu agradeço o Senhor Amauri mais uma vez as contribuições, como conversamos há pouco, peço que sejam feitas por escrito, pois elas podem nos ajudar muito no refinamento dos estudos. Muito obrigada.

21. Nome: Otoniel Andrade Costa

Contribuição:

Eu esqueci de alertar para poder colocar também, já que se sabe que nessa região nossa nós estamos construindo uma zona especial de negócio que vai ser entre, que vai dar todo o suporte ao pátio da ferrovia Norte-Sul. Então, essa zona especial de negócio, vai ser praticamente o parque que vai dar, o parque industrial que vai dar toda a sustentação para o desenvolvimento do pátio que existe hoje. Então era bom também que isso ficasse registrado, quando for fazer o projeto das duas vias,

que essa região vai ter esse impacto também de muitas indústrias que vão se localizar nesse perímetro do lago, até o primeiro pedágio, estação de pedágio. Uma outra coisa que eu gostaria de colocar também, é que isso tudo também traz algumas consequências para os municípios. Então, se tem, se está tendo a previsão do fluxo que vai aumentar, de veículos, então muitos problemas vão trazer para a nossa sociedade, nós sabemos que nós temos ai o problema de tráfico de drogas, nós temos o problema da prostituição infantil. Então, que isso também, que tenha, que eu vi ali parece que na parte de fiscalização, eu não vi se nessa parte de fiscalização se vai ter verbas para poder ajudar os municípios, nessas localidades num todo, principalmente nessa questão das drogas e do tráfico, da questão da prostituição infantil. Então, eu acho que esse é um ponto importantíssimo para que a concessionária, ou então, o governo federal, por que tudo vai para o governo federal, tudo o governo federal, todas as contribuições vão para lá. Os municípios pouco recebem. Aí os municípios vão ficar com o que? Com esse impacto social, que vai causar aos municípios ao longo dessa, da rodovia, não é.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Otoniel, mais uma vez obrigada pela participação. Eu gostaria de dizer que esses problemas infelizmente eles são, eles viriam mesmo sem a concessão e eu espero e acredito nisso, que a concessão vai trazer muito desenvolvimento para a região. Porque a rodovia BR-153 e a TO-080 são rodovias importantes para o país, e ela sendo duplicada e tendo uma condição operacional que torne elas mais seguras, reduzirá os custos de transporte, fará com que esse corredor de desenvolvimento de integração nacional possa escoar a produção do estado do Tocantins, que é um estado muito rico, com potencial imenso. Então, eu realmente acredito que a concessão vai trazer muitos benefícios, muito mais benefícios do que malefícios. Eu gostaria de dizer que a intenção da verba de aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF é justamente para que a polícia tenha uma condição melhor para que possa executar bem melhor de forma bem mais efetiva o trabalho grandioso que eles já fazem na fiscalização de nossas rodovias, que não é um trabalho muito fácil. Quanto ao apoio aos municípios eu lembro que existe o valor do ISSQN, que é um imposto que segundo a legislação atual, ele é calculado pela extensão que a rodovia corta o município, e ele é revertido aos municípios. Obrigada.

Campo Grande

22. Nome: Roberto

Contribuição:

Boa tarde Dra Cíntia, boa tarde às autoridades e todos os presentes. Eu quero dizer que acho muito justo todas as reivindicações que a ANTT tem feito e o que temos falado aqui sobre as necessidades, porém eu não concordo com, porque nós já pagamos para construir as rodovias, pagamos para conservar, pagamos através dos impostos, do IPVA, do licenciamento e desde 2002 quando foi criada a CIDE, que era com esse objetivo, de investir nos portos, aeroportos e nas rodovias federais, Mato Grosso do Sul, como nós todos aqui sabemos, a maioria dos nossos produtos são primários e de baixo valor agregado. Fazendo uma conta rapidamente que para atravessar o estado gastaríamos usando a 163, 262 e 267, nós passaríamos aproximadamente por oito praças de pedágio, isso custaria hoje, ida e volta, quase 700 reais, ou mais do que isso, dependendo dos leilões dos lotes, isso vai encarecer o frete em muito, porque cada saco de soja deve custar um real a mais para o produtor, considerando que uma carreta hoje de ?? transporta seiscentos sacos, vai custar mais de um real. Isto vai nos trazer muitos prejuízos, nós já não temos uma competitividade à altura com os demais estados, porque nós temos uma carga tributária diferenciada. Então não vejo vantagem em implantar as praças de pedágio para conservar. Nós já pagamos, doutora. Como eu disse, para construir, para conservar. Estamos pagando há dez anos os recursos da CIDE, eu gostaria de saber como estão sendo aplicados esses recursos e de onde? Porque se nós temos os recursos, mais de 155 bilhões de reais arrecadados com esse fim, por que é que o dinheiro não vai ser aplicado? Por que é que tem que se entregar as nossas rodovias à iniciativa privada. Eu não concordo nesse sentido, falando em nome dos nossos colegas do transporte, nós gostaríamos de ouvir. Roberto - Ok, eu volto à pergunta o seguinte: essas benfeitorias devem ser feitas com o dinheiro, com as verbas da CIDE que nós já recolhemos. Nós vamos ficar reféns vinte e cinco anos desse consórcio onde não teremos retorno. Então se não existe outra possibilidade, se as praças forem realmente implantadas, que se tenha o bom senso que pelo menos no município de Campo Grande, as placas de Campo Grande não paguem os pedágios, como o presidente colocou. Como é que nós vamos escoar a situação dos pequenos produtores?

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Roberto, muito obrigada pela contribuição e eu lembro que esse é o momento é na Audiência Pública que os usuários têm que apresentar as suas contribuições porque é um momento extremamente importante porque essas contribuições elas podem alterar o Programa de Exploração da Rodovia e os estudos. Quanto ao pagamento do pedágio, o senhor citou o valor do IPVA, o IPVA é um imposto estadual. Então ele não é utilizado em rodovias federais. Eu acredito que concebendo essas rodovias você, com a duplicação de 100% da rodovia nos cinco primeiros anos e também com a cobrança de pedágio somente após 10% da rodovia duplicada, a gente vai ter uma redução muito grande no custo do transporte. Nós teremos rodovias duplicadas com infraestruturas seguras, nós teremos uma rodovia, o tempo de viagem menor, o custo dos transportes, o custo Brasil vai diminuir com isso. Então ao contrário do senhor, eu acredito que ela vai trazer desenvolvimento para a região. Essa rodovia é extremamente importante, ela é uma rodovia de integração nacional, ela é uma rodovia de escoamento da produção, o estado do Mato Grosso do Sul, é um estado muito rico e eu acho que ele precisa de rodovias duplicadas, rodovias seguras, rodovias monitoradas, os usuários precisam, de socorro médico, socorro mecânico, segurança nas rodovias. Como o Érico apresentou, a rodovia não está em tão boa qualidade e eu acho que o estado do Mato Grosso do Sul precisa para desenvolver, rodovias com melhor qualidade. Diogo - Senhor Roberto boa tarde, obrigado pela participação. Eu gostaria de dizer ao senhor o seguinte, a CIDE, ela é uma, um tipo de tributo carimbado. O Senhor está certo quando diz que deve ser utilizada para essa destinação. A estrada ?? investimento no âmbito federal ela está esgotada para estradas, (...) definida é de que a concessão é o único meio viável para que nós (...) estradas adequadas, suplanta o papel da ANTT, é isso que está acontecendo.

23. Nome: Dorival Oliveira

Contribuição:

Boa tarde a todos. Inicialmente as empresas de transporte aqui do estado da qual eu faço parte de um sindicato que congrega essas empresas. Elas veem que a melhoria das rodovias é essencial para manutenção do negócio delas e que tudo

que foi aqui explanado no início a respeito das melhorias, e aquilo tudo que deve ser realizado, com esse projeto, nós acreditamos que isso já, nós já deveríamos ter esse tipo de serviço prestado por conta da alta carga tributária que é incidente sobre o setor, mas pelo visto hoje aqui nossa preocupação é um pouco diferente. O pedágio, ele é uma obrigação do embarcador, não é obrigação do transportador. Então conseqüentemente quando se houver uma viagem, o embarcador é o responsável pelo pagamento dessa contribuição, dessa tarifa e o estado como foi dito pelo palestrante aqui, anterior, ele é um estado de passagem, o Mato Grosso do Sul é um estado de passagem, nós somos caminho, conquanto, então a produção do estado do Mato Grosso, que é hoje o maior produtor de grãos do Brasil, ele passa por aqui. E o Brasil é um país que tem a sua base de exportação de *commodities* agrícolas e como esses preços são determinados pelo mercado exterior, esse custo não é repassado aos consumidores lá do outro lado, então isso deve haver uma cadeia reversa. Vai vir do porto o transportador que vai cair sobre o produtor. O produtor rural que deve pagar essa conta, eu acredito aqui no nosso estado, e isso para o estado não é bom, porque hoje nós temos a base da nossa economia e esses produtos dessa cadeia e nós não temos ainda uma industrialização suficiente que possa ter cargas de alto valor agregado que comportem esses pagamentos. Então essa é a nossa maior preocupação, é de esvaziar mais o estado com relação ao produtor que ele vai deixar de produzir aqui porque ele vai ter um custo muito grande, muito elevado para botar essas mercadorias nos centros consumidores. É isso, então eu vejo, nós vemos com preocupação essa questão de colocar nessas rodovias que são fundamentais, não existem outras alternativas, de se chegar aos portos. Esse desenho da onde vai ser concebido aqui do pedágio, não ficou uma outra alternativa, não tem outra rota para poder se utilizar e a outra questão ainda do valor, ele não fica, ele não vai ficar aqui no estado, esse valor arrecadado, esse dinheiro vai sair do estado. Um estado que tem uma baixa população, uma baixa concentração de consumo, cada vez mais a tendência é esvaziar o estado, como já acontece nas rodovias hoje com essa diferenciação dos impostos, do combustível que os postos de combustível aqui do estado a mais das rodovias, praticamente fecharam todos, então veja que o produtor vai ter dificuldade em produzir aqui no estado, conseqüentemente toda nossa cadeia de competição vai ficar prejudicada. É esse o registro. Dorival - Bem, com relação aos investimentos e até com a duplicação da rodovia, o transportador é

extremamente favorável a isso, só que fica esses investimentos provavelmente são grandes empresas que não são daqui da região que vão usar esses recursos provavelmente também em outras localidades, esse recurso não vai ficar aqui, esse recurso ele só vai sair do estado de um estado que já é pequeno em relação à arrecadação, a arrecadação devido a uma população pequena, então o estado de baixa arrecadação, então tem que se elevar os impostos para compensar isso. E quanto mais recurso se tirar, como por exemplo, deve ser tirado da agricultura, porque os preços como eu disse, eles são definidos lá fora, vai ficar cada vez mais difícil de se produzir aqui, mas a rodovia é muito bem vinda aqui e necessária, por sinal. Lourival - Eu sou Lourival, boa tarde, Viviane, só para completar a sua informação, é importante ressaltar que parte dos recursos que serão investidos e arrecadados a título de pedágio, ficarão com os municípios nos quais a rodovia passa. E esse incidirá sobre esses valores então temos preocupação, mas importante também saber que a arrecadação nesses municípios ela aumentará significativamente. Só para poder completar a informação.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Dorival, muito obrigada pela contribuição. Quanto à carga tributária, não é competência da ANTT. Então eu não vou responder. Quanto à escolha dos lotes que serão concedidos, trata-se de política pública e ela é definida pelo Ministério dos Transportes. A agência, uma vez definidos os lotes que têm potencial para serem licitados, para serem concedidos, estão encaminhados à ANTT que faz um estudo de viabilidade. Então também a escolha das rodovias é uma competência do Ministério. Quanto ao esvaziamento do estado por conta da concessão desse lote, eu lembro que serão injetados quase 9 bilhões de reais só de investimento nessas rodovias, além de 4 bilhões de custos operacionais ao longo dos vinte e cinco anos, lembrando que como a gente tem uma concentração muito grande de obras nos cinco primeiros anos, grande parte desse valor vai ser investido em curto prazo. Não há só as duplicações, mas tem uma série de obras e benefícios. Eu entendo que a rodovia, tanto a 163 como a 262 e 267, foram escolhidas justamente pela importância que elas têm para o país. Elas são rodovias que são extremamente importantes, que precisam ser duplicadas. Como o Diogo, o nosso representante da Procuradoria, afirmou, a capacidade de investimento do estado está esgotada, então claro que é uma política pública, mas é extremamente importante que essas

rodovias sejam duplicadas. Uma opção que o Governo Federal definiu foi por meio de concessão, que o bem contínuo da União no trânsito cedido ao privado para execução de obras e saliento que serão nove bilhões de investimento nessa concessão. Obrigada. Diogo - Só complementando, discordando do fato de que essa arrecadação vai sair do estado, na realidade ela vai ficar no estado, vai ficar no estado na forma de emprego, de renda das pessoas, que vão ser empregadas por essa concessão, que vão ser muitas. Também através de impostos municipais e o restante vai ser investido na rodovia, vai estar na rodovia através de obras e através de serviços.

Bom, só complementando, a gente tem que lembrar que não são apenas os empregos diretos, mas há também os empregos indiretos. Numa concessionária, o investidor pode até ser de um outro estado. No entanto, os valores são empregados aqui, e o que a gente tem de experiência é que as contratações são regionais, as pessoas que vão ser contratadas para trabalhar na concessão serão, provavelmente, do estado do Mato Grosso do Sul. Eles contratam na região. Não tem porque trazer funcionário de fora. A empresa pode ser até de fora (...) dos nove bilhões como o Érico disse vão ser investidos aqui, ficarão aqui, serão investidos na concessão, são nove bilhões para ser investido nesse lote de concessão.

24. Nome: Ary de Oliveira Silva

Contribuição:

Boa tarde à mesa diretora, boa tarde aos senhores ouvintes. Nós consumidores, eu estou falando aqui como pessoa física, a grande preocupação nossa é com a prestação do serviço, qualidade do serviço prestado. Então o que a gente vê é que (...), mas quem sempre paga o final de tudo isso é o consumidor final, quer dizer, somos nós aquele que recebe na ponta do serviço. Então a gente vê hoje o estado de São Paulo que é o que mais tem rodovias concedidas ou privatizadas a quantidade de acidentes com mortes são bem menores, quer dizer, os acidentes são menos graves do que o que acontece aqui, haja vista que há duas semanas aconteceu, a Polícia Federal deve saber bem isso aqui, próximo a Alvorada, três

acidentes. Então é essa qualidade de serviço que a gente gostaria que seja prestado para nós e que nesse projeto ele seja, não seja somente alargamento de pista, quer dizer fazer duas, três, quatro pistas, quer dizer, só alargadas. Que sejam realmente duas pistas. Eu conheço várias rodovias no estado, um dos piores trechos que eu já andei é em Santa Catarina onde há duas pistas de alta velocidade, são quatro pistas vai e vem junto, e aí é pior ainda, é pior que se andar em duas pistas somente, igual aqui, é paralelo, vai e vem. Quer dizer, você pega uma rodovia de quatro pistas com um só alargamento, o risco é muito maior, então o que a gente pede é que seja a qualidade de serviço de que essas pistas não sejam somente alargadas, sejam realmente duas pistas que atendam bem. Pena que o Governo Federal demorou muito para atentar a esse problema nosso. Ary - A grande preocupação é justamente essa. Obrigado, é que o alargamento da pista ele aumenta a velocidade da pista, mas não traz segurança total, então se você fizer duas pistas é essa a grande vantagem. A segurança por muros também ajuda de fato, que a gente conhece várias rodovias que tem essa, mas isso é muito bom, obrigado pela continuidade. Ary - Só uma complementação que eu não mencionei na apresentação, no programa de exploração da rodovia prevê em trechos urbanos uma alternativa a duplicação desses segmentos urbanos. Talvez até por questões de segurança, de pedestres que atravessam a rodovia, seja mais interessante fazer o contorno, a meu ver, do que duplicar. Então essa vai ser uma opção que a concessionária vai ter de propor para a ANTT. Um projeto que ao invés da duplicação da rodovia nesse segmento urbano, que faça sim um contorno, e um contorno novo é um contorno que vai atender de forma mais criteriosa a parâmetros técnicos das características geométricas da rodovia, parâmetros esses definidos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. As novas pistas que vão ser construídas, também terão que atender esses padrões, mesmo as pistas de duplicação terão que atender a risca os padrões definidos pelo DNIT.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Ary, muito obrigada pelas contribuições. A qualidade de serviço prestado é uma preocupação da ANTT, por isso que foram estabelecidas algumas metas. Uma das metas como o Ary apresentou é sobre a redução do número de acidentes. Além dos controladores de velocidade, que a gente sabe que tem uma redução significativa não só no número, mas também da gravidade dos acidentes que

ocorrem pela prática do excesso de velocidade, que infelizmente é uma constante nas rodovias brasileiras, a gente tem algumas metas, da fluidez, para que o tráfego fique livre: a implantação de vários dispositivos de segurança – defesas, barreiras, iluminação de trevos; e a implantação de passarelas, para evitar o atropelamento de pedestres. As passarelas serão iluminadas. A implantação de telas, para evitar que mesmo com a passarela o pedestre atravesse. Ela é iluminada para aumentar a proatividade, para ficar mais segura, uma série de medidas de segurança, para justamente reduzir o número e a gravidade dos acidentes. Então nós acreditamos que com essas metas a concessionária seja muito mais eficiente na operação da rodovia. Uma outra coisa também é a monitoração de 100% da rodovia por câmeras. O que significa isso? A concessionária no seu Centro de Controle de Operações, quando houver um acidente, ou um animal solto na pista, ou uma batida, ou mesmo uma pane mecânica, que é considerada uma situação de risco, esse sistema ele alerta traz na tela do operador, do Centro de Controle Operacional, e aí ele já inicia o atendimento, que aí pode ser um caminhão pipa, ou então um socorro médico, socorro mecânico. Isso faz com que a rodovia tenha fluidez, que seja desobstruída o quanto antes, e que a pessoa que teve algum tipo de problema seja socorrida o mais rápido possível. Quanto à duplicação, não há uma definição do projeto agora. A duplicação de faixas contíguas, que é a que o senhor disse, que é uma paralela a outra, ela é mais comum porque ela é mais barata, no entanto se combinar a aprovação dos projetos que serão encaminhados à ANTT, tem toda uma análise de atendimento aos padrões de segurança e engenharia. Mesmo que se opte por fazer isso, a gente vai ter separador de pista. Não vai ser, tem que atender às normas de segurança para isso, ou a distância de pistas suficientes, ou quando próximos, com um separador de pistas que segure caminhão, então tem que ser aquela barreira rígida mesmo, de concreto. No entanto, alguns parâmetros já estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia praticamente inviabilizam a execução desse tipo de duplicação em alguns locais. Então vai depender do projeto aprovado, mas mesmo que a opção seja a de duplicação de faixas contíguas paralelas, vai ser feito com muita segurança, porque há uma revitalização na rodovia quando a gente duplica, a correção de curvas, de superelevação, quer dizer, não é só construir uma pista nova do lado. Também há correção do traçado da pista antiga. Viviane - Senhor Ary exatamente a intenção é duplicar e prover segurança. Então há essa preocupação da agência e isso vai ser exigido da concessionária, que

seja duplicada e de forma segura.

25. Nome: Josué da Cruz

Contribuição

Boa tarde aos componentes da mesa, boa tarde aos amigos que aqui estão. Nós da Associação dos Usuários da Ceasa e Agricultores Familiares não somos contra o progresso, nós queremos que a ANTT olhe com carinho essa situação para que no futuro não venhamos ter que fazer piquetes nas estradas para chamar a atenção das autoridades competentes, atrapalhando com isso o trânsito local e os transeuntes. Queremos uma senha especial, uma taxa, ou uma isenção para os nossos produtores rurais, ao menos aqui na região de Campo Grande. Ou com preço, com preço especial. Se isso acontecer, nós vamos entender que esse processo realmente é um processo democrático, que vale a pena fazer essas reuniões para que chegar ao governo e termos lá um respaldo e ter as nossas vias, as BR federais do nosso estado duplicadas. Então nós precisamos de uma resposta porque o pessoal hoje nos Ceasas estava assim comentando muito isso, eu tive que ir box a box, no padrão dos produtores para conversar com eles, e nós temos muitas pessoas e até fiz uma pergunta já ao Érico. Um produtor que sai de Bandeirantes, lá vai ter uma praça de pedágio, outra praça de pedágio aqui em Campo Grande, ele, fizemos a conta, vai pagar 28 reais por dia, isso vai onerar demais no preço final. Se ele tem pouca mercadoria, o preço estiver baixo não compensa ele vir trazer esses produtos no Ceasa. Com isso vai faltar mercadoria na mesa do consumidor, nós vamos ter que dar um grito da agricultura familiar e faltando essas mercadorias vai aumentar a importação. Nós temos um trabalho de 20 anos para que o nosso estado torne-se autossustentável em produção de hortifrutigranjeiro e vemos agora com essa atitude o esmorecimento da categoria, especialmente o agricultor familiar. O grande produtor, ele tem como resolver a situação, o pequeno produtor não tem condições. Ele tem 10 caixas de vagem, eu estou dando o exemplo e custa 200 reais para ele chegar no Ceasa e vender, vai fazer 200 reais. Ele já vai tirar daí praticamente 30 reais só para pagar o pedágio. Então vai ter dia que não vai compensar ele trazer esses produtos ao Ceasa, e essa é a nossa preocupação maior, e com isso o comerciante vai aumentar a importação, afogando mais o pequeno

produtor aumentando os custos e o consumidor vai pagar o preço. Nós gritamos isso sobre o cinturão verde, o consumidor vai pagar o preço, ou vocês teriam a solução, pelo menos se não for possível para o comerciante, pelo menos para o agricultor familiar, que está sendo o estado que mais manda pessoas para o campo. O Mato Grosso do Sul foi o estado no Brasil que mais teve ordem no campo, mais produtores foram para o campo e a gente está produzindo. Agora com esse novo momento é que a situação está difícil. Josué - Passo então a uma outra pergunta nos minutos que você disse que eu teria. Em que momento nós vamos poder pleitear junto à concessionária para que os pequenos produtores, agricultores familiares tenham aqui em torno de Campo Grande alguma isenção ou algo, porque é impossível nós pensarmos que o pequeno produtor que está entusiasmado plantando, ele vai ter como pagar esses custos sem passar para o consumidor, e em alguns momentos ele vai deixar de trazer o produto no Ceasa e isso vai nos deixar numa situação muito diferenciada lá dos sertões. Queremos pelo menos para o agricultor familiar, quando o Brasil, quando o Governo Federal tem lutado tanto para que leve o homem ao campo de maneira organizada e está organizada, o sujeito não tem mais invasão de fazenda, não tem mais nada disso, o que nós temos é organização levando as pessoas ao campo de maneira organizada através do Governo Federal.

Resposta Presencial da ANTT:

Sr. Josué, muito obrigada pela contribuição, eu gostaria de dizer que mesmo que a gente responda às contribuições aqui, elas são analisadas, por isso que é um momento extremamente importante, que todo mundo tem, que todo usuário tem de contribuir com os estudos. Lembrando que eles podem alterar os estudos. Então eu acho que é uma oportunidade muito boa. Eu queria só esclarecer algumas coisas. A Agência não pode, isso é vedado por lei, a gente não tem a competência legal para conceder a isenção. A tarifação nas praças de pedágio é definida por eixo e pela distância entre as praças. Como as praças não estão localizadas na mesma distância, não estão equidistantes, a gente tem valores de tarifação de pedágio diferentes, então a tarifação é por eixo e também pela distância entre as praças. A agência não pode conceder a isenção, apenas a concessionária. Somente a concessionária pode fazer isso. No entanto, é importante a apresentação da sua contribuição para que a gente possa analisar. Quanto ao valor da tarifa, o pessoal já

tinha calculado com o Érico, ele vai fazer uma complementação.

O valor que o senhor mencionou está correto. É só importante deixar bem claro, talvez não tenha ficado claro na apresentação e nas outras apresentações que a gente fez, as tarifas de pedágio nesses lotes e em todas as concessões que são reguladas pela ANTT, a tarifa vem de uma conta fechada em relação aos investimentos e serviços que a concessionária presta, obviamente considerando o tráfego previsto naquela concessionária, por aquela concessão. Então se um determinado usuário tiver uma isenção, ou uma redução da sua tarifa, os outros usuários vão pagar por aquela isenção ou por aquela redução de tarifa. A receita que se tem paga exatamente os investimentos e os serviços que são prestados. Obviamente, a arrecadação não é igual ao valor dos investimentos. Os investimentos são feitos muito anteriormente ao período em que começa a ter receitas de pedágio e que as receitas começam a ir crescendo com o tráfego. Os valores que são anteriores no fluxo de caixa têm um peso maior. Nesse caso, os valores da arrecadação têm que ser maiores porque eles são posteriores no fluxo de caixa. Basicamente, o que eu quero dizer é que a tarifa de pedágio vem numa conta fechada. Se alguém deixa de pagar uma parcela que está aí, as outras pessoas que pagam tarifa vão ter que pagar por aqueles usuários que não estão pagando. Reforçando o que a Viviane mencionou, basicamente a principal questão que a gente que não tem condições, por lei, de definir tarifação menor para uma determinada categoria de usuários. A concessionária tem essa autonomia, mas isso já é uma questão dela de mercado. Viviane - A previsão de assinatura dos contratos no início desse segundo semestre de 2013. Então agosto, setembro, mais ou menos, seriam assinados os contratos, e aí o senhor conheceria a futura concessionária e poderia apresentar um pleito a ela. Então o que eu oriento também é procurar o Ministério do Desenvolvimento Agrário e explicar esse problema que trata-se de um assentamento, isso é uma premissa, eu acho que seria interessante relatar a eles também. O que eu gostaria de deixar claro é que a ANTT tem alguns critérios e a gente tem que definir a menor tarifa e aí a localização de praças como o Érico explicou. A nossa intenção é ter a rodovia duplicada, é ter uma boa condição operacional, ter uma rodovia duplicada e segura para desenvolver. No entanto, isso tem um custo. Mas eu aconselho o senhor a procurar a futura concessionária e o Ministério. A nossa intenção é uma rodovia segura para que os senhores levem os produtos ou tragam os produtos a Campo Grande para serem vendidos, com a

menor tarifa possível. Obrigada, Senhor Josué.

26. Nome: Deputado Federal Sr. Vander Loubet

Contribuição:

Boa tarde a todos, queria fazer uma ponderação e um apelo aí, para a presidente dos trabalhos aqui de Audiência Pública e para a Superintendente. Eu estou preocupado, eu acho, eu vejo, que embora foi feito edital dessa Audiência Pública, mas ela não tem legitimidade, aqui não tem nenhum prefeito, de uma proposta e de um projeto tão significativo para o nosso estado, da gente, e o apelo da gente fazer uma nova audiência pública. Porque é que eu digo isso? Esse projeto corta 40% dos municípios aqui do estado, o grande problema é que tem dos transportadores, do pessoal da agricultura familiar, mas o grande problema está que essa rodovia, principalmente a 163, as três, ela corta as cidades e nós acabamos de sair de uma eleição, os prefeitos tomaram posse agora a menos de 23 dias, e não tem nenhum prefeito aqui, nenhum outro deputado federal, nenhum senador, assistindo, pelo mesmo se fazer depois uma chamada na agência reguladora com uns vinte e nove prefeitos, com uns oito deputados, com uns três senadores para discutir, porque senão vai trazer um monte de problemas. Passou por aqui o prefeito de Eldorado, e aqui é um estado que nós temos aí hoje, a base econômica está se diversificando, então no caso da cidade dela lá, é a questão de uma usina que está dentro da cidade, a questão da travessia urbana, como que vai ser? Tem muitos municípios pequenos que se você fizer o contorno ou se você fizer como nós chamamos aqui, o anel, o anel tira do meio da cidade, acaba com o comércio. E agora dá para se fazer aqui, nós como deputados, vários anos nós tivemos que colocar emendas de bancadas para o DNIT, para o DNIT fazer a travessia urbana, no caso aqui e por rotatórias em alguns municípios aqui da região norte, ou em Bataguassu que a gente fez toda a intervenção da cidade com as ruas laterais, então a minha preocupação, eu acho muito importante, a maior obra dos próximos dez anos aqui do estado. É oito bilhões de investimento, vai passar em vinte e nove municípios, de setenta e nove municípios que nós temos aqui no estado e a gente fazer uma audiência dessa. Sei que não é culpa de vocês e eu acho que é o papel da gente, sabe foi o edital não é? Não estou querendo. Estou achando assim, o

bom senso e o apelo que o que significa essa obra para nós do estado, aqui para os municípios. Imagina depois na porta da ANTT, ah o problema da travessia, ah o problema de acidente, isso não foi contemplado, posso ser sincero depois que. Vander - Para finalizar, quem ganhou, quem, a concessionária que ganhar, vai um de nossos produtores, ele não vai abaixar preço, não adianta que vai discutir separado a questão do agricultor familiar, não vai, depois que ganhou eles vão prometer cumprir com o contrato. Então eu tenho essa preocupação e fiz questão de chegar aqui desde o começo, ouvir atentamente. Achei a palestra que foi dada aqui, essa obra importantíssima para o nosso estado, mas eu faço esse apelo de achar uma forma, eu sei que tem prazos, tem tudo, foi publicado no edital, saiu nos jornais, mas assim, pelo período, pela data, em função dos prefeitos que estão tomando posse. Se fizesse essa audiência hoje, se chamasse lá na (...), na Associação dos Prefeitos, tem um auditório melhor do que isso aqui, e com certeza estariam os prefeitos, eu acho que faltou mobilizar, eu mesmo, e tive, peguei antes o disquete de todo o seu projeto, minha equipe está estudando, a mais desse para de convidar a bancada nós não recebemos nenhum convite, eu percebi pela imprensa e fiz questão de vir, por interesse que tenho e por ter sido já Secretário de Obras aqui do estado. É isso, isso é tudo.

Resposta Presencial da ANTT:

Boa tarde, obrigado pela participação de vossa excelência. Eu queria só dizer que quanto ao aspecto jurídico, todas as formalidades foram cumpridas. Houve publicações nos jornais de grande circulação no estado, divulgações de rádio também eu acredito que nesse momento, do ponto de vista jurídico não há nenhum vício na audiência que está sendo analisada. A resposta ao que o senhor pleiteou, ela é eminentemente jurídica e dentro do bom senso como o senhor ressaltou. Eu acredito que não esteja na nossa alçada aqui no momento estabelecer se vai ser possível realizar uma nova audiência, uma nova sessão dessa audiência ou não. Mas com certeza isso vai ser levado às autoridades competentes e se, no caso, não há problema da ANTT repetir essa sessão, ainda que nós não possamos garantir nada. Viviane - A Agência cumpre um cronograma pré-estabelecido e eu gostaria de ressaltar que o cronograma vem sendo cumprido fielmente. Como o Diogo disse, não é competência da ANTT definir uma ampliação desse cronograma, mesmo porque ele não é definido pela ANTT. Eu gostaria de lembrar que alguns detalhes

de projetos podem e devem ser analisados quando da elaboração destes, porque são diversos projetos, e projetos extremamente importantes como o que o Deputado listou, e ele foi discutido junto com a comunidade. A concessionária tem essa obrigação. Mesmo porque uma obra, para licenciamento, também necessita da anuência dos municípios aqui envolvidos, e é uma obrigação contratual da concessionária entrar em contato com os municípios para discutir a obra. Talvez essas discussões, pelo menos as que o senhor apontou nesse momento, vão ser feitas quando da elaboração, quando da discussão dos projetos. Este é um momento importante, o projeto é para ser seguro. Ele tem algumas premissas para serem estabelecidas, algumas normas de engenharia. Então, quando da elaboração desses projetos, os municípios envolvidos certamente serão consultados e nós teremos reuniões para discutir os projetos especificamente. Quanto às contribuições aqui dessa audiência, elas são de natureza mais macro, elas são, quanto às premissas e aos estudos de um modo geral. Ainda há tempo, lembro que até às dezoito horas do dia 25 de janeiro ainda é possível apresentar contribuições, e é necessária a apresentação dessas contribuições para que a gente possa conhecer melhor os usuários da rodovia. Obrigada.

27. Nome: Mário Masakatsu Zaha

Contribuição:

Muito boa tarde a todos, muito boa tarde à mesa diretora, eu sou o palestrante de empresas, e autor de livros também, então eu vou tocar aqui num tema. É um tema assim polêmico, porque as maiores autoridades com competência em trânsito, não conseguem explicar porque que é que o Brasil, além de ser um país com alta alto índice de criminalidades, ainda ostenta o título, este título por sinal, de recordista mundial de acidentes de trânsito. Então o Brasil ostenta esse título por ter a maioria dos motoristas, motorista de carro e caminhões também, motoqueiros, isso vale para motocicletas em geral, a maioria, nem todos, são pessoas (...) pessoas com pouca escolaridade, pouca educação, e principalmente pouca cultura de berço, porque eu morei no Japão cinco anos, acidente de trânsito no Japão é coisa rara. Não dá nem para se comparar com os acidentes que acontecem no Brasil. Então as pessoas que têm pouca cultura, e são medíocres quando estão ao volante de um

carro ou pilotando uma moto, sentem-se como os donos do mundo. Um (...) alta velocidade, (...) de carro no trânsito. Então as maiores autoridades competentes não conseguem explicar isso. Pode atribuir ao mau estado das rodovias, das ruas, das avenidas, das cidades, mas o elevado índice, porque no Brasil, conforme as estatísticas conhecidas pelo trânsito, morrem aproximadamente 40.000 pessoas no Brasil. Isso é a população de muita cidade do interior. Tem cidade do interior que não tem a população de 40.000 habitantes. Só que muita gente, se a gente falar a verdade, vai contra o interesse de muita gente. Então, principalmente as pessoas que têm pouca cultura, eles não sabem fazer o cálculo, a equação (...) Mário - Alô, então, outra explicação que eu ia dar é que as auto-escolas do Brasil não sabem capacitar os alunos. O aluno recente, ele tem que ter instruções psicológicas porque aprender na estrada cometendo acidentes e não ver os erros fatais, é melhor explicar as reações que o carro tem em alta velocidade. Porque tem muitos motoristas que morrem sozinhos, capotam o carro, uma companhia inteira.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Mário, muito obrigada pela contribuição. É extremamente válida a participação dos senhores nesta Audiência Pública. Eu gostaria de dizer que a preocupação na redução tanto da quantidade como da gravidade dos acidentes é um objetivo da ANTT e como é feito, como a gente disse anteriormente, existem metas para a concessionária cumprir, e uma delas é a redução do número de acidentes. Então a concessionária vai ter um benefício, um bônus, quando ela tiver um desempenho melhor em redução no número de acidentes do que anteriormente, ou então comparado com outros trechos concedidos. É uma forma de estimular a concessionária a ser mais efetiva na redução do número de acidentes. Tem também a parte de campanhas educativas, que há uma verba destinada para campanhas educativas, para tentar conscientizar a população da importância de uma direção segura. Temos também controladores de velocidade e todo um reforço da sinalização e também de dispositivos de segurança, além da duplicação da rodovia e construção de vias marginais, de faixas adicionais. Também a parte de monitoração, desobstrução de pista, socorro médico e mecânico, reforço da sinalização, isso tudo contribui para a redução do número de acidentes, que é uma preocupação do Governo Federal, (...) Sr Mário, bem rápido, um minuto. Se o senhor puder subir ao púlpito aqui, para que a gente possa ouvir o Senhor. Viviane

- Isso não está entre as competências da ANTT, eu agradeço as contribuições e eu quero dizer que a ANTT faz os estudos de forma que a rodovia fique mais segura aos usuários. No entanto, essa parte de formação de condutores não está entre as atribuições da ANTT. Obrigada, Sr Mário.

28. Nome: Edimilson Custódio

Contribuição:

Boa tarde a todos, eu gostaria de manifestar com muito pesar o fato dessa sala estar vazia, porque aqui nós estamos tratando de algo que vai mudar todo o restante das nossas vidas, é situação econômica, infelizmente eu tive o dissabor de fazer uma viagem agora ao litoral nordestino, fui a Bahia, a Salvador, e infelizmente eu passei por alguns estados e infelizmente eu fui assaltado nas praças de pedágios. Me sinto como o verdadeiro assalto. Eu fui assaltado. No estado de São Paulo, para que vocês tenham uma ideia, eu gastei exatamente o mesmo valor de combustível em pedágio. É inadmissível um país aonde nós vivemos, nós temos que pagar para que nós possamos nos locomover diante de tantos recursos que existem em nosso país. Eu vejo agora a rodovia 163, uma rodovia aonde foi gasto muito dinheiro, não é pouco não, muito dinheiro! Agora eu tenho que me contentar aceitar simplesmente porque precisa, porque é legítimo, porque tem todo o cronograma que foi feito e simplesmente vou ter que acatar. Se eu quiser ir até Confins eu vou ter que pagar para poder andar na rodovia do meu estado, que foi construído com os impostos que eu paguei, então eu acho inadmissível isso, ah, mas precisa que haja produção, que haja desenvolvimento. É possível os mecanismos através da ANTT, Ministério dos Transportes, vocês fazerem mecanismos para que nós tenhamos rodovias mais seguras, que haja investimento de uma forma correta, infelizmente eu percebo que os investimento não são feitos da forma correta, infelizmente há desvio de recursos, aonde muitas vezes deveria ser gasto um valor x, gasta-se 3, 4, 5 vezes mais, porquê? Porque você precisa atender interesses empreiteiros, pessoas que estão ganhando. Edmilson - Eu vou usar, agora. Aliás, eu vou usar os minutos de alguns que não usaram, porque infelizmente isso aqui é o nosso futuro e infelizmente é o nosso futuro e há uma indignação. As pessoas elas não foram informadas, muito embora tenha sido dito que tem os editais, tudo foi

feito da forma como deve, mas não foram gastar o pouco dessa verba na Rede Globo para informar a população: Mato Grosso do Sul, vocês têm a possibilidade de vocês serem assaltados através do pedágio, por favor se manifestem, haverá uma Audiência Pública, tem um prazo para que você se manifeste em relação a isso, está certo? Então eu gostaria de que realmente o que o Vander disse é o fato, é verdade nós precisamos ouvir não depois que as concessionárias ganharem suas licitações porque depois que elas ganharem as licitações, elas não estão nem aí para o povo. Elas estão aí preparadas para ganhar dinheiro, inclusive em uma das moças que atende o pedágio, eu falei para ela, como que eu faço para montar um negócio desse para ganhar dinheiro. Porque olha, é um negócio fantástico para ganhar dinheiro, uma mina de dinheiro. Porque você não tem como você passar de um lado para o outro sem que você pague os seus R\$ 9,80 e gostaria de registrar que se nós tivermos que passarmos a ser assaltados a partir de agora, que nós pelo menos, pudéssemos utilizar, pelo menos as tarifas de Minas Gerais que de onde eu passei foi a tarifa menor que eu paguei, que foram R\$ 1,80, está certo? Então eu gostaria, aqui fica registrada a minha manifestação, o meu completo, a minha completa insatisfação em relação a isso. Eu acho que recursos existem, leis existem. Nós como cidadãos que pagamos os nossos impostos e nós precisamos ter os nossos direitos assegurados que é o direito de ir e vir em segurança. Edmilson - Mas esse trabalho precisa ser feito antes, haja comunicação para a população que realmente venham para cá. Não aqueles interesses, porque nós sabemos que diante de tantas, tanto montante, desse montante que está sendo levantado, existem outros interesses e inclusive o interesse de que a população não saiba do que vai acontecer. Edmilson - Mas não deixa de ser um assalto. Edmilson - Se nós não fizermos como ter a nossa reivindicação acatada ao menos que seja respeitada a imposição do pagamento do pedágio, eu gostaria que isso ficasse vinculado à duplicação da rodovia. Por quê? A duplicação, primeiro se fazer as obras, para que depois. Edmilson - Em relação ao que eu estou dizendo por que eu digo isso? Em uma das rodovias em que eu passei na BR-116, foi uma das tarifas mais caras em que eu paguei e me arrependi por ter pago, porque foi o trecho horrível que eu andei, da BR-116 chegando a Feira de Santana, por quê? Por conta das obras que estão fazendo e tudo mais. Então não é justo eu ter que pagar, só que de Mato Grosso do Sul, fui lá pagar para o negócio que nem existe, vai ocorrer sabe-se Deus lá quando. Em relação à Polícia Rodoviária Federal, já que o nosso amigo esteve. Eu

gostaria de ressaltar e parabenizar o trabalho da Polícia Rodoviária Federal. Porém existe, eu não sei o porquê, mas em todo esse percurso que eu fiz, eu não fui parado uma única vez. Como diz o Picarelli, se eu tivesse a intenção, tivesse uma índole má e quisesse ter levado um Burunganga eu teria levado no porta-mala do meu carro lotado e não teria sido parado em nenhum momento. Olha, isso faz parte da segurança, isso eu não sei, e logicamente, tem a questão do efetivo e tudo, mas eu gostaria de ter sido parado pelo menos uma vez em todos esses 7.500 quilômetros que eu rodei. Edmilson - Então, mas já que está ocorrendo a questão da mudança, já que vocês já estão trabalhando na questão da mudança, já aproveite a mudança e mude um pouco o melhor. 10 %, eu imagino ser muito pouco.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Edmilson, muito obrigada pela contribuição e eu compartilho no sentimento do senhor que eu também gostaria de que a audiência, que esse auditório estivesse cheio porque é extremamente importante a participação das pessoas, dos usuários, é uma oportunidade, como eu já disse outras vezes, de modificar o edital e o estudo. A gente realmente reserva um auditório grande, eu gostaria que nas próximas Audiências Públicas que a gente realizasse, eu falasse para minha equipe: olha naquele lugar que a gente fez não dá, tem que ser um lugar maior porque o público é maior. Eu realmente gostaria disso. Edmilson - Mas esse trabalho precisa ser feito antes, haja comunicação para população que realmente venham para cá. Não aqueles interesses, porque nós sabemos que diante de tantas, tanto montante, desse montante que está sendo levantado existem outros interesses e inclusive o interesse de que a população não saiba do que vai acontecer. Cíntia - Sr. Edmilson, foi publicado, está no site da ANTT, saiu nos principais jornais de grande circulação. A TV que o senhor mencionou, houve uma chamada para participação popular não só nessa, mas em outras televisões. A agência não faz reportagem em televisões, mas faz em jornais, está no site da ANTT, os estudos estão públicos justamente para que a população participe. Eu agradeço a contribuição, a gente vai analisar e sempre vai tentar melhorar uma forma de convidar a população para que ela participe mais. Eu realmente gostaria que a população participasse mais. Quanto aos pedágios que o senhor se referiu no estado de São Paulo, são concessões estaduais em que o senhor passou, com valor de tarifa que eu não vou me reportar porque são concessões geridas pelo estado. Eles têm uma outra gestão. Viviane – Então, me

deixa complementar, eu não gosto desse termo que o senhor usa, mas é um direito seu de utilizá-lo. São concessões estaduais, elas são reguladas, elas têm outros contratos, têm inclusive uma outra agência reguladora, eles têm outras premissas de concessão, em que eu não vou entrar aqui. A outra rodovia que o senhor mencionou é uma rodovia federal concedida, e é isso que eu gostaria de deixar claro. A ANTT tem como premissa valores de tarifas baixas e é isso que a gente luta e estuda e trabalha para conseguir isso. A rodovia que o senhor disse provavelmente é a Fernão Dias e ela tem tarifas de pedágio bem mais baixas. No Governo Federal é uma premissa conceder com valores mais baixos. No entanto, vai depender da extensão, da quantidade de obras, mas a rodovia específica que nós estamos falando no estado do Mato Grosso do Sul, são nove bilhões de investimento. São rodovias que têm uma história de conservação que não é tão bom como merece ser, por várias razões que também não vão entrar aqui e que, com a duplicação, a gente precisa de uma quantidade de investimentos grande. Então eu vou me reportar apenas às rodovias federais concedidas, que a gente tem tarifa de pedágio bem mais baixo.

Eu apenas gostaria de repetir, reiterar o fato de que as tarifas vêm de uma conta entre a relação dos investimentos que estão previstos, a situação da rodovia hoje e o tráfego que está previsto, ou seja, quantas pessoas vão pagar por esses serviços. Então, as tarifas em outros locais vêm das relações desses locais específicos. A tarifa que nós calculamos aqui para o Mato Grosso vem da relação das relações do Mato Grosso, de investimentos e de tráfego e nelas, se buscou a maior modicidade possível da tarifa. É exatamente isso que eu gostaria de dizer.

Senhor Edmilson, eu espero conversar com o senhor o ano que vem, e que o senhor mude de opinião a respeito do pedágio. Ele traz muitos benefícios, ele reduz o custo de transporte, o tempo de viagem. É uma rodovia extremamente, são rodovias extremamente importantes, não só para o estado, mas para o país, para o desenvolvimento do país. Os benefícios são muito grandes e a Agência trabalha muito para que os contratos sejam cumpridos, para que a rodovia tenha qualidade, tenha segurança aos usuários. Então eu espero que a gente tenha oportunidade de

conversar numa outra oportunidade, quando as obras já iniciarem, que o senhor vai ter, certamente, uma opinião diferente. A gente trabalha para isso.

Viviane - Não, é que eu preciso da ordem da presidente da sessão, nós temos um regimento, e esse é um Ato Público e a gente tem algumas formalidades. Eu gostaria de dizer que nesse modelo há obrigação de duplicação de 10% antes da cobrança de pedágio e 100% da rodovia duplicada em cinco anos. É uma inovação, diferente da rodovia que o senhor passou, administrada pela concessionária Via Bahia, onde a duplicação ocorre como um cronograma fixo. Então são concessões diferentes. A gente vai aprimorando o modelo, e hoje nós apresentamos um modelo onde a concessionária vai executar a obra durante praticamente um ano e meio sem receber nenhum tipo de receita. Então é uma intenção do Governo Federal de que haja obras pra depois haver cobrança de pedágio, uma mudança na modelagem, então não tem como a gente comparar. São dois modelos distintos. A Via Bahia faz parte da segunda Etapa. Essa é a terceira Etapa - Fase III. Então houve um processo de evolução até esse momento. Quanto à polícia, não está entre as competências da ANTT, eu não vou me manifestar.

29. Nome: Demétrio Cury de Souza

Contribuição:

Primeiramente boa tarde a todos da mesa, os presentes e a todos os participantes. Eu tive a oportunidade, meu nome é Demétrio Cury de Souza. Eu vejo que existem interesses diversos e aí é natural que isso aconteça. Um estado que tem um pouco mais de trinta anos. É natural. Mas eu devo parabenizar as ações de um modo geral do Ministério dos Transportes, eu tive a oportunidade de participar o ano passado de um plano de logística que o Ministério dos Transportes está oferecendo para o país e da preocupação do Ministério de melhorar o fluxo de bens e serviços do país. É muito importante salientar isso aí. Eu como administrador profissional, participei junto ao Conselho Federal da Administração passada, em julho, aonde foram colocadas proposições das melhorias de transporte e a pulverização da matriz, que era muito concentrada na parte rodoviária, encarecendo o produto final para nós que consumimos aqui todos consumimos, e devo dizer que se tem uma coisa que é feita e sabe que se paga muito tributo, mas eu vou além, eu vou além, eu acho que

eu não só a favor, obviamente que com algumas ressalvas dessas duplicações, desses pedágios, etc, que eu sei que isso funciona para o desenvolvimento, não só pelo escoamento da parte da agroindústria do nosso estado que é a matriz basicamente que nós temos, mas também eu diria que poderíamos estar melhorando e possivelmente ampliando isso aí para o lado Oeste, tendo em vista que o Mato Grosso do Sul é um estado extremamente estratégico. Nós estamos hoje, e eu como profissional logístico, prestes a alcançar internacionalmente o porto de Iquique, no Chile. Faltam, acredito que da parte da Bolívia 30 km, nós fazemos reuniões aí anuais, na Bolívia, a gente vai junto com o SEBRAE, com o SENAI e ficou, quem nos recebe é o Ministro do ?? ou o profissional mais habilitado. O profissional mais habilitado do transporte e foi colocado aqui no que tange à questão, por exemplo, da Polícia Rodoviária Federal, eu sou profissional de defesa também, formado pela Escola Superior de Guerra e Logística e onde nós estudamos a parte não só de defesa como também de escoamento da produção. Um dos recursos naturais do Brasil, nós estudamos desde a cabeça do cachorro lá, no Norte da Amazônia até o extremo Sul e vejo que também a Polícia Rodoviária Federal, a Polícia Federal merecem um tratamento, as Forças Armadas, na questão da defesa do país que, que se integra na soberania do país. Isso traz benefícios para a gente enquanto não só como profissionais, mas como cidadão. A ampliação dessas benfeitorias no extremo Oeste do país, com a divisa com a Bolívia e com o Paraguai, melhoraria não só a parte do escoamento da produção como também o turismo, que a vocação do Sul matogrossense, embora ainda esteja precário esses investimentos na área turística, melhoraria muito a questão turística. Então deixo registrado aqui que é importante isso que vocês estão fazendo e vou mais além, a gente deve ampliar isso aí para o Oeste. Tendo em vista que o desenvolvimento vem do Leste e tem muita atenção e eu concordo com os produtores que nós temos aqui ver uma, infelizmente não é essa a oportunidade. Nós temos que (...) tributária, mas (...) obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Demétrio, muito obrigada pelas contribuições e realmente o Programa de Investimentos em Logística, a terceira Etapa, ela faz parte do Programa de Investimentos em Logística, programa do Governo Federal com a intenção de melhorar a integração entre os três modais, então o que nós estamos apresentando

hoje é apenas o modal rodoviário, tem também ferrovias e portos. É um programa bastante interessante, e fico feliz que o senhor conheça bem o programa que é bastante importante para o desenvolvimento do país como um todo. Quanto à definição dos trechos, como o senhor citou da 262 no outro sentido, a definição é como o senhor disse: faz parte da política pública e ela é definida pelo Ministério dos Transportes. A agência, ela faz os estudos, ela vê a viabilidade nos trechos já definidos pelo Ministério, então infelizmente eu não posso me manifestar a respeito disso, mas a sua contribuição fica registrada e mais uma vez eu agradeço.

30. Nome: Vitor Cesar Rodrigues

Contribuição:

Boa tarde a todos, meu nome é Vitor Cesar, sou analista de sistemas e a minha pergunta infelizmente eu não pude estar atento desde o início da audiência, mas só para constar eu gostaria de saber, Superintendente, se existe dentro desse processo de implantação de novas, novos pedágios, se existe alguma coisa relacionada a diminuição do IPVA, por que uma pergunta bem objetiva parte do principio que IPVA visa a manutenção das rodovias e enfim, por essa redundância de tributo no meu ponto de vista. Entende? Vitor - Entendo, então seria uma atribuição do governo do estado, então essa manutenção seria atribuída única e exclusivamente às MS. Seria isso. Hoje então, se eu tiver problema numa BR dentro do estado eu tenho que me reportar, seria ao Governo Federal, no caso de dano no veículo por exemplo. Vitor - Então de fato, nós temos aí uma redundância que eu vou chamar de cobrança porque eu estou pagando de certa forma para entrar dentro do meu estado, estou pagando um imposto para o estado e ao mesmo tempo pagando mais imposto para o Governo Federal, não é? Cobrado de mim novamente. É o meu ponto de vista. Vitor - De qualquer maneira, IPVA, como o Diogo explicou, é um imposto estadual então ele serve para custear a infraestrutura estadual, e aqui a gente está falando de uma infraestrutura federal, então, exatamente como ele falou, em relação as MS, enfim vias estaduais e não as federais.

Resposta Presencial da ANTT:

Boa tarde Senhor Vitor, obrigado pela participação, a gente não pode confundir algumas coisas. O IPVA é um imposto estadual de um ente Federativo que é

independente da União. Então em nenhum momento sem o acordo do estado do Mato Grosso do Sul, a ANTT ou mesmo o Governo Federal poderiam invadir uma competência privativa tributária do estado do Mato Grosso e simplesmente isentar, ou apenas como o senhor disse, abater, afora o IPVA, se o governo entender e o Mato Grosso entender que isso dentro da sua política é viável, eu acho que esse pedido deve ser feito ao governador do Mato Grosso do Sul e não a nós que não temos nenhuma, absoluta, nenhuma competência para fazer esse tipo de compensação. Diogo - Se a estrada for concedida a competência da fiscalização sobre o contrato é da ANTT, e se a estrada não for concedida, vai se reportar ao DNIT. Essas duas autarquias elas são vinculadas ao Ministério dos Transportes, mas se foi concedida, a ANTT será ?? ao DNIT. Diogo - Mas é verdade o seguinte, o IPVA como todo imposto, ele é cobrado por uma manifestação de riqueza que o cidadão tem. Se eu tenho uma casa eu pago o IPTU, se eu tenho um carro eu pago o IPVA. Em cada imposto ele reflete a manifestação de riqueza da pessoa. A tarifa que é paga a título do pedágio, ela é uma, na verdade é uma discussão muito grande jurídica se ela é tributo ou não, como essa daí. Ah, sim o senhor estaria pagando pelo uso da rodovia e não por uma demonstração de riqueza que o senhor tinha. Então são coisas distintas que infelizmente esse item, a origem de quem não tem a situação sobre o transporte, digamos assim. Eu tenho carro, e estou numa rodovia, transportes, é uma confusão que se faz, mas são tributos que têm (...) distintas e não implicariam na bitributação que é o que se discute nesse caso.

Cuiabá

31. Nome: João Paulo Santos de Lima

Contribuição:

Boa tarde a todos, bom a nosso contribuição para essa/para ?? que está sendo o programa de exploração do desenvolvimento, que está sendo construído, é... Nós teríamos aqui vários, vários itens, não é? Mas em seis minutos não vai dá para a gente ?? cada, cada item, a gente vai tem escrito aí, está com vocês para a leitura posterior e depois também vamos fazer após essa, essa audiência aqui um documento onde vai constar mais detalhadamente e de forma mais organizada o

nosso posicionamento, o nosso questionamento e ... Pedidos, sugestões, é ... Gostaria de registrar é ... que para esta, para esta audiência, não é? Eu não, não acompanhamos a/tudo que já está escrito lá conversando agora no intervalo ali com o professor Érico, não é? Tirando algumas dúvidas e... E aí a gente vai fazer esse questionamento da posterior na/no documento. Mas já de pronto nós vamos falar aqui sobre as, as reformas dos postos, não é? Porque a gente fica inseguro também quanto a, ao que já está definido nesse trecho que vai ser construído pelo DNIT e o que vai ser construído posteriormente pela concessionária. Nós temos já, já vimos lá, por exemplo, algumas coisas que não nos atenderiam estar bem aquém, por exemplo, nas construções dos postos da polícia, não é? Lá consta uma área de cento e vinte metros quadrados, por exemplo, só pegando um item para a gente ver, e esse valor está bem aquém do que é definido nas instruções do departamento e que atenderia a PRF por consequência à sociedade, não é? Precisaríamos acrescentar em vários, vários itens para que pudesse atender a contento a comunidade. É... peço desculpas só que eu estou um pouco/estava aguardando que fosse seguir a pauta lá, só um minutinho. É... Por exemplo, nesse trecho que vai ser desde a divisa lá entre MT e MS, até Sinop quanto a postos de polícia, nós teríamos quatro postos nível três que é um posto conjugado com a delegacia PRF e quatro postos nível dois que é somente o posto, não é? E aí é só/nós faríamos aqui um questionamento e vocês responderiam agora já? Por exemplo, a que nível de detalhamento a PRF precisaria mostrar esse projeto para vocês, essa planilha, essa quantificação para que fosse inserido de forma que fosse ser atendida ou... Ou aproveitada por/pela ANTT e repassado a/obviamente a concessionária posteriormente. Isso eu preciso saber, não é? A gente precisa saber que nível de detalhamento que a gente precisa colocar nessas planilhas para que seja atendido, não seja uma, uma argumentação vã, não é? João Paulo Santos de Lima: - Então está, esses são os postos é... Que aí posteriormente nós vamos apresentar lá, os vários nós listamos ali uns dezesseis itens que precisariam estar contemplados. Está, outro, outro item que a gente gostaria de, de questionar também foi até apresentado aqui mas não está bem detalhado a questão de área da, das redes digitais ao longo dos trechos, não é? Se vai ter vídeo monitorado, se vai ter uma rede digital disponível, um rádio é .../a rede, não é de rádio de comunicação se ela vai ser digital, se vai ser disponível. Se ela vai ser/porque ao se montar uma rede de comunicação ao longo de todo o trecho, não é? É uma rede ?? importante e que

pode ser usada não só pela PRF e por outros órgãos de segurança, pela própria ANTT, não é? Que é uma rede de comunicação, então a gente sabe/gostaria de saber como isso está no PER, o que pode ser alterado, o que a gente pode contribuir, quais são as nossas ideias o que a gente tem de projeto do órgão para essa situação, que eu acho um momento super importante, eu particularmente estou achando bastante exíguo o prazo para a gente estar discutindo isso e implementando. O terceiro seria as áreas de/nós precisaríamos também, não sabemos em que linha de detalhamento está isso nos projetos da, do DNIT e depois o que vai ser da concessionária, nós precisamos de área de fiscalização ao longo do trecho, principalmente nos pontos críticos, hoje nós carecemos bastante disso, os trechos principalmente de serra onde acontece bastante acidentes, é crítico o atendimento de acidentes, nós crescemos dentro de uma área de fiscalização aonde a gente possa estar lá abordando os veículos, fiscalizando alcoolemia, fiscalizando excesso de velocidade, ultrapassagem, então seriam essas necessidades nós temos. É... O outro item, é/são as áreas, áreas de descanso para os motoristas, não é? A nova lei do estatuto do motorista, se isso está sendo olhado se está sendo analisado, se a ANTT está pretendendo colocar isso no projeto para/que é uma reivindicação já há muito aí dá/e é preciso resolver esse problema nós, não é na ... Tínhamos aqui os deputados, acho que não estão mais..., não é? Que foi/a lei foi criada lá mais eu acho que faltou um segundo momento que ela criasse as condições de, de fiscalização e de executar a lei. É ... nas regiões de serra em Mato Grosso, por exemplo nós temos alguns pontos e aí seria preciso/eu vou entrar aqui em nível de detalhes mais não sei como que está isso aí. João Paulo Santos de Lima: - Está ok então eu vou ser mais rápido aqui. Tá, é... Os pátios de retenções nos postos de fiscalização, nós precisávamos desses postos porque os postos hoje nosso ele não é usado somente pela PRF, não é? Tem bastante dinheiro de cooperação / convênio que a outros órgãos fiscalizam junto com a gente então é preciso ali um ?? um/uma segurança patrimonial no nos/no nossos postos porque uma vigilância, não é? Fica até um pouco engraçado a quem não vive, não é? Uma polícia querendo vigilância patrimonial, mas eu explico rapidamente. É porque hoje cada vez mais a ... Nós somos exigidos para fiscalizar cada, cada vez trechos maiores e nosso efetivo cada vez menor, então a gente tem que buscar meios tecnológicos e outras formas e baratear isso e conseguir atender a sociedade então, por exemplo, se tem um posto lá que tem uma vigilância patrimonial e ficava lá um PRF

só para cuidar do patrimônio aquele policial ele pode sair para atender uma ocorrência e fica ali um... Um vigilante que seria um... um servidor, não é, bem mais barato para a União e para a sociedade, então essa vigilância cobriria essa/nos daria esse ganho de fiscalização e atendimento à sociedade. E a utilização de equipamentos, não é? A gente leu lá, é ... No PER e parecia que estava ali, restrito, não é? Esses equipamentos, viaturas a ser usadas no trecho concedido, mas nós temos no departamento vários, vários núcleos que trabalham ali naquela, naquela rodovia mas não só ali, trabalha noutros trechos, exemplo a central de operações, não é? Ela usa, por exemplo, um computador que é para atender aquele trecho concessionado e outros também, não é? Então gostaríamos que tivesse esta possibilidade no PER aí, não nos/não ficasse nos presos, amarrados a isso. A... Resumidamente é isso e aí a gente vai/e eu gostaria de saber se os questionamentos que a gente fizer o PER pelo site vai ter uma possibilidade de a gente debater, vocês vão responder por escrito para a gente, para a gente reargumentar, não é? Porque a gente quer é argumentar de forma concisa e visando o bem público. João Paulo Santos de Lima: - É... bom, algumas perguntas eu acho que é de todos e, bom. É... eu estava tirando ali com, com o senhor Érico, não é? Sobre lá alguns detalhes mais... Resumidamente, como a gente poderia pelo site a gente conseguiria sanar essas dúvidas? Eu tenho algumas perguntas lá sobre o PER, que ele me respondeu ali sobre, por exemplo, o que seria um veículo equivalente, é... Como que chega aquele cálculo, aquele valor de fiscalização lá é... Valor destinado à segurança do trânsito, não é? Um milhão e meio destinado à fiscalização, seis milhões, não é? Esse desdobramento, como é que é a planilha que chegou nesse valor, não é? A gente não quer contestar nada, a gente só quer crescer e melhorar o resultado. João Paulo Santos de Lima: - E construções, reformas e construções, não é? João Paulo Santos de Lima: - Mas, desculpa/é mas fala assim, eu vejo uma possibilidade de prejuízo posterior à concessão devido às limitações não? A Senhora disse que pode ser feito depois uma alteração lá na frente mas... João Paulo Santos de Lima: - Eu posso fazer uma/só para é... Talvez seria até mais importante com esses detalhamentos que eu fiz aí. A concessionária ela tem algum artigo lá no contrato que vincula a redução de acidentes, ela tem que trabalhar nesse sentido? João Paulo Santos de Lima: - Essa sua pergunta, essa área aí de cento e vinte de área construída, foi definida junto ao departamento? Mais essa área? É porque não... podemos questionar lá, mas não está condizente

com que a gente tem de, de nível dois, não é? João Paulo Santos de Lima: - Essa discussão lá ?? de mistério não gerou um produto, não é, para ser acrescido que ainda. João Paulo Santos de Lima: - Certo, sobre o veto lá na lei sim já estava ciente, mas o problema é que teve a posse daquelas todas aquelas manifestações, não é? Que seria feito um estudo no Ministério do Transporte, Ministério da Justiça, para a criação desses pontos. Era, mais ?? como ele disse, não chegou esse produto.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor, muito obrigado pelas contribuições, a gente vai responder algumas das suas contribuições aqui, mas lembrando que todas serão respondidas, inclusive as que vocês apresentarem no site da ANTT, porque às vezes pelo tempo a gente não consegue responder é, de forma satisfatória mas a gente responde todas e as contribuições são importantes porque elas podem alterar os estudos. É... as audiências públicas elas têm essa finalidade, dar publicidade aos estudos e colher as contribuições, então eu é/extremamente importante. É... Sobre as reformas dos postos da polícia rodoviária federal independente estar no trecho do DNIT ou não, esta já é uma obrigação da concessionária prevista no programa de exploração da rodovia. Participante não identificado: - Exatamente, exatamente. É, quanto ao valor da verba de segurança de trânsito é... Nós temos um padrão para definir esse valor, tem um critério técnico para definir. É, o que eu posso assegurar para o senhor é que nós já temos isso para os demais contratos, quase todos os contratos hoje administrados pela ANTT de construções de rodovias federais têm essa verba para o aparelhamento da polícia rodoviária federal. Qual é a finalidade? É reforçar a polícia rodoviária federal para que ela execute as suas atividades de maneira de fiscalização, então pode ser é/a o valor é utilizado para a aquisição de equipamentos de etilômetros, de carros, de viaturas que estão entregadas com o padrão da polícia rodoviária federal com todos os equipamentos é, solicitados o aparelhamento também dos postos, o que foi solicitado pela concessionária, segundo um regramento de um convênio que será assinado entre os três entes depois da assinatura do contrato, des/é respeitado este valor é... É adquirido para a... Polícia Rodoviária Federal. É... nós sabemos/é esse valor ele é constante até o final da concessão, é... Talvez no início ele seja utilizado na sua totalidade, o que nós vemos nos outros contratos é que ele é suficiente, não é? Então talvez no início é, pelo uma carência acumulada de contingenciamento orçamentário que eu não,

não, não precisamos detalhar aqui, que todos os órgãos públicos é, infelizmente sofrem mas ele vai ser suficiente e a gente tem que prever um valor único, não é? Foi a padronização uma premissa dos estudos. É, quanto ao tipo de projeto para a reforma do posto nós tivemos é/reuniões com a Maria Alice, com o departamento lá em Brasília e nos foi apresentado pela própria polícia um tipo de/um projeto tipo, eu sei que os senhores têm cinco ou seis, quatro ou cinco tipos de, de postos e foi definido pela própria polícia essa, essa padronização, não é? O tipo que seria utilizado, no entanto é... É importante essa contribuição na Audiência Pública, mais isso tudo a gente é... Pode fazer ao longo da concessão, não são a necessariamente é... Definições que precisam ser feitas aqui num programa de exploração.

Participante não identificado: - Algumas adequações do tipo de projetos, algumas definições de projeto, então o projeto tipo foi apresentado pela própria polícia, não é uma definição da agência, isso veio, veio da polícia rodoviária, nós atendemos o que foi solicitado. Quanto a rádios, monitoramento, fibra ótica, os equipamentos eles são adquiridos por meio do convênio com o valor de verba, nisso pode ser adquirido, basta ser solicitado pela polícia rodoviária federal, quanto ao monitoramento, cem por cento da rodovia vai ser monitorado por câmeras o que nós temos de experiência e outras concessionárias é que o efetivo da polícia, ?/opera junto com a concessionária, não sei se é ?? dela, por que isso? No centro de controle operacional, é muito caro, não é? Não teria porque nós termos duas instalações, uma específica para a polícia e uma para a concessionária, não tem por que, é muito caro. Então se opera em conjunto, nós temos um projeto piloto que foi feito na concepção duzentos e noventa no Rio Grande do Sul e se estendeu para outros estados, nós temos já no estado do Paraná e Santa Catarina e estamos ampliando para o Rio de Janeiro e demais estados, como funciona, no próprio CCO da concessionária a polícia coloca a quantidade de, de, de inspetores que é a ?? interessante é que ela utiliza as informações para a fiscalização que é da polícia, então ela utiliza as informações disponíveis pela concessionária, é... Quanto a conta/segurança da rodovia, é... Cabe lembrar que tem a previsão de doze controladores de velocidade para serem implantados, eles eram implantados pela concessionária, no entanto, a operação dos controles de velocidade é uma atribuição exclusiva da polícia rodoviária federal. Como funciona? A concessionária faz o estudo segundo os critérios técnicos da ANTT e normas vigentes, a ANTT aprova a localização, encaminha para aprovação da polícia rodoviária federal,

aprovando nós, a agência autoriza a implantação dos controladores de velocidade depois de aferidos nós encaminhamos para a polícia, ela autorizando a operação dos controladores de velocidade eles entram em operação. Cabe salientar aqui que a concessionária não recebe nenhum tipo de valor resultante das multas por excesso de velocidade, a agência não tem competência como órgão de trânsito para operar especificamente controladores de velocidade, então é uma competência exclusiva da/é ANTT, ou desculpa da polícia rodoviária federal. É... deixa eu ver aqui a lista ((RISOS)) ela é grande. Quanto a áreas de descanso para motorista o Érico fará uma complementação é... Existe uma série de, de pontos que o senhor colocou, e a gente vai responder se o senhor, tiver mais alguma dúvida. Participante não identificado: - Sim, existe um fator, é uma meta que a concessionária/se ela reduzir o valor do número de acidentes, se ela reduzir o número de acidentes comparado ao desempenho anterior dela, ou comparado ou desempenho das demais concessionárias ela recebe um bônus, é um fato que, que que nós chamamos? É uma meta, uma remuneração, porque o objetivo da ANTT é que haja redução tanto na gravidade, tanto quanto na quantidade no número de acidentes, então isso é uma premissa do contrato. >> Vou passar para o Érico para responder sobre a área de descanso e fazer algumas complementações.

Bom, só complementando a questão da PRF, é... Eu rapidamente verifiquei aqui no programa de exploração que são previstas dez bases PRF, entre construídas, reformadas e recuperadas ? É... Também são previstos dez estações fixas de rádio comunicação e unidades móveis e rádio comunicação nos veículos da PRF. Além disso em relação a/eu/a gente tem aqui no item três ponto quatro ponto onze, do, do PER, do apêndice do PER é... Um detalhamento dos postos da polícia, posso rapidamente dizer aqui, que está previsto os postos da PRF terão em média cerca de cento e vinte metros quadrados de área edificada, área de cerca de duzentos metros quadrados para estacionamento, com pavimento flexível, é... Cinquenta metros quadrados com cobertura simples, é... enfim está previsto também a questão da internet, a mobília, a instalação de microcomputadores? Tem uma série de definições a respeito dos postos, certo?

A gente/o senhor contribui e a gente verifica, não é? >> Certo, está ok. Em relação às áreas de descanso para os motoristas, essa previsão em, em rodovias concedidas ela não está na lei, em rodovias concedidas não há previsão para implantação de áreas do descanso pra motoristas, mas isso não significa que elas não podem ser instaladas ao longo da concessão. O que está sendo previsto lá é que a concessionária vai fazer uma análise e um estudo é, geral sobre os pontos, possíveis pontos? E que podem eventualmente serem instalados, se a concessionária entender que aquela é uma boa forma de exploração da rodovia, para explorar uma outra receita por exemplo, a/o estacionamento com, com um local para compra de alimentos, enfim de descanso até um ?/a uma espécie de hotel para os caminhoneiros ou local para deixar com segurança o seu veículo enquanto eles descansam, então há essa possibilidade de análise dentro da concessão e implantação se for entendido que o, que esses postos são viáveis e são rentáveis e que possam ser explorados dentro da concessão. É... É sabido que o Ministério dos Transportes junto com outros, outros órgãos estão analisando essa questão, mais é algo que a gente não pode responder agora sob a questão de previsão expressa no programa de exploração. Érico Reis Guzen: - Ainda não, não foi acrescido no programa de exploração desses lotes. Diogo: - João Paulo, obrigado pela participação. Com relação aos pontos de parada e apoio dos caminhoneiros é... Houve previsão na lei 12.619, não é? >> Sim>> não é? Como o senhor bem falou, sendo que o artigo que especificava a necessidade de construção destes locais foi vetado pela presidente da república, houve um veto expresso, estou aqui com mensagem de veto número um cinco um, de abril do ano passado, o senhor pode ver no site da presidência, e... Mesmo assim a ANTT quando remeteu ao TCU, o... Estudo de viabilidade da rodovia que vai ser licitada na próxima semana, a 040 e 116, o TCU determinou a retirada desses pontos de parada de apoio sobre duas alegações. A primeira, falta de ilegalidade, não existe previsão legal por conta do veto da presidência e a segunda por conta de que uma parcela dos usuários ia bancar um... Serviço que só iria ser prestado para uma outra parcela, os caminhoneiros, eles usaram o princípio da generalidade das concessões. ANTT retirou do edital/dos, dos/do leilão que vai acontecer na próxima semana da 040 e 116 essas previsões, e aí é que entra e história que o Érico falou, está gestado junto ao Ministério dos Transportes quais concessionárias e a possibilidade de vir a ser implantado ou não, mas é... Nós estamos cumprindo a princípio uma determinação

do TCU contra qual nós não podemos ir, ir de encontro.

É, ainda não tem pronto uma proposta mas eu acho que está sendo gestada.

Resposta da Área Técnica:

Sobre os pontos referentes às instalações da Polícia Rodoviária Federal, consultar a resposta à contribuição do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

Com relação aos pontos de apoio e parada para os usuários da rodovia em tela, haverá uma modificação no Programa de Exploração das Rodovias da 3ª Etapa – Fase III, considerando o desenvolvimento de um estudo de implantação e operação de tais pontos pela concessionária, incluindo-se um cronograma de implantação de obras e atividades, que serão definidas em conjunto com a ANTT.

32. Nome: Everton Siqueira

Contribuição:

Sou Everton, falo em nome da agência reguladora do serviço público delegado de Mato Grosso, eu vim colocar que nós estamos a inteira disposição no que for necessário para colaborar na implementação e na manutenção do processo de concessão aqui em Mato Grosso. É... A gente, nós já somos conveniados em relação à ANTT por meio de um contrato de prestação de serviços de transporte de passageiros intermunicipal, então acho que... Seria uma continuidade desse processo. Agora um apelo que eu faço em relação à questão do/desses pátios que foi ventilado agora há pouco. Durante a fiscalização no ano passado no estado de Goiás, nós percebemos que durante as apreensões dos veículos em que havia a necessidade de transbordo as/é as pessoas não tinham condições dignas de permanecer nos locais, não é? Geralmente nós utilizávamos os pontos da polícia rodoviária federal, mas seria importante até para o atendimento de um fundamento constitucional que é o princípio da dignidade humana, que essas pessoas tivessem um local minimamente necessário, que serão/é... Um atendimento de higiene, supostamente alimentação, principalmente para crianças e idosos. E ... é exatamente isso, mas nenhuma outra colocação, muito obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Senhor Everton muito obrigado pela contribuição, é... Lembrando que as contribuições são extremamente importantes porque elas podem alterar os estudos e o edital. É essas suas contribuições serão analisadas, a Agência tem a... Um interesse e se empenha muito para que os estudos saiam e uma forma satisfatória que atenda a maior parte dos usuários, eu agradeço a sua participação, obrigada.

Resposta da Área Técnica:

Com relação aos pontos de apoio e parada para os usuários da rodovia em tela, haverá uma modificação no Programa de Exploração das Rodovias da 3ª Etapa – Fase III, considerando o desenvolvimento de um estudo de implantação e operação de tais pontos pela concessionária, incluindo-se um cronograma de implantação de obras e atividades, que serão definidas em conjunto com a ANTT.

33. Nome: Aguinaldo Pereira de Sousa

Contribuição:

Meu questionamento é em cima daquilo que foi apresentado em relação a... Três pontos específicos. O primeiro é em relação ao atendimento pré-hospitalar, que será feito através de duas modalidades ?? de emprego de ambulâncias tipo A e B ou B e C. Queria saber se é possível o emprego também de aeronaves para distribuir atendimentos. Mato Grosso tem uma extensão muito grande e a rodovia em si, com mais de oitocentos quilômetros, é extremamente viável o emprego de aeronaves para esse tipo de atendimento, é estados menores que Mato Grosso já possuem esse tipo de previsão legal, então nós temos condições e atender, teremos condições de atender através de convênio e com outras agências esse tipo de atendimento. Eu não vi na apresentação, é você vê que para serviço de guincho está um tempo razoável de quinze minutos, mas para a ambulância não, vinte minutos a quarenta minutos já é um tempo razoável. Em relação também a proteção ambiental, não observei nenhum questionamento, nenhum posicionamento em relação a atendimento de emergência envolvendo produtos perigosos, queria saber de que forma isso vai ser tratado na/nesse documento, e outra em relação a combate a incêndio, se esse serviço de prestação a combate a incêndio vai ser feito único e exclusivamente na rodovia ou se vai ter um raio de atuação pela empresa

que vai estar gerenciando isso.

Resposta Presencial da ANTT:

Não há previsão de atendimento por aeronave, no entanto, sempre há a possibilidade de realização de convênios com a futura concessionária, essa é uma coisa que pode ser alinhada posteriormente, mas o atendimento médico é feito por ambulâncias do tipo C e D. Quanto à parte de combate de incêndios, à previsão do caminhão pipa, ele tem uma atuação, na verdade ele não tem a finalidade de apagar e sim de atuar enquanto o corpo de bombeiros não chega, não é? Por questões óbvias de competência, a concessionária ela não tem esse conhecimento para tanto, no sentido para apoio. O que a gente vê nas outras concessionárias, e que quando há um incêndio significativo às margens da rodovia, sempre há por questão de sensibilidade, claro, a concessionária atua junto ao corpo de bombeiros quando solicitado. Da mesma forma que há uma atuação conjunta com o corpo de bombeiros, SAMU, no caso de acidentes que envolvam um número muito grande de vítimas, a gente sabe que todos os órgãos são solidários, não é? Quanto ao atendimento de produtos perigosos, nós temos todo um regramento. Nós temos/nós tivemos um acidente que ocorreu numa outra rodovia concedida, envolvendo uma carga perigosa, a gente tem todo um tramite, e aí entra na parte de operação, de liberação da área pelo órgão competente, mantendo a segurança tanto dos usuários da rodovia, como também das equipes que estão prestando esse tipo de socorro. Então há um cuidado, mas a gente segue as orientações do órgão ambiental com competência nessa área. Então a atuação da concessionária, ela é responsável pela operação da via, no entanto quando há um acidente de cargas perigosas, ela precisa inclusive da autorização do órgão competente para atuar. Muito obrigada.

Resposta da Área Técnica:

Em relação ao atendimento médico, esta Agência segue os preceitos estabelecidos pelo Ministério da Saúde, na Portaria nº 2.048/GM, de 2002.

No que diz respeito ao transporte rodoviário de produtos perigosos, está regulamentado pela Resolução ANTT nº 420, de 2004 e suas alterações, disponíveis para consulta no sítio eletrônico da Agência.

34. Nome: Mário Stamm

Contribuição:

Eu estou aqui representando a federação das indústrias do estado do Paraná, e tenho três questões a serem colocadas. Primeiro em relação ao risco do concessionário, segundo em relação à questão ambiental, projeto ambiental, e terceiro em relação ao papel do TCU no processo. Vou procurar ser breve. Em relação ao risco do concessionário, a pergunta é a seguinte, todo o processo de fluxo de caixa, ele foi desenvolvido com receitas e despesas. Então a taxa interna de retorno, ela é medida, ela é calculada hoje no patamar de cinco ponto cinco, com base numa demanda de tráfego, não a demanda aqui, mas o valor de um gatilho possível. A demanda é um que consta nos documentos técnicos, a pergunta é a seguinte, se essa demanda subir para cima, por exemplo, é um alívio para o projetista que imaginou que ela estava num patamar xis, xis mais alguma coisa, você tem mais demanda de tráfego. A tarifa baixa, e se a demanda vier para baixo, quer dizer, prejuízo para o concessionário, a tarifa aumenta para compensar, por que se não você altera a taxa interna de retorno, que vai ser feita na propositura do leilão. Eu acho que fica clara a pergunta, não é? A segunda é em relação à questão ambiental. Nós temos no processo ambiental a emissão consecutiva de uma licença provisória, depois uma licença de implantação, depois uma licença de operação para qualquer empreendimento de infraestrutura, não é? Neste estudo, isto já está contemplado ou o concessionário entrará no procedimento licitatório, tendo que providenciar todas as três etapas, a LP, LI e LO num é? E por último em relação ao TCU, como que o TCU, ele hoje age? Porque no passado, o TCU, ele não fiscalizava todos os editais, ou não via todos os editais, talvez seja mais para o Diogo essa resposta dessa pergunta, não é? Hoje todos os editais são analisados minuciosamente pelo TCU, ou seja, depois de passados os editais com análise do TCU, então aquilo dentro do plano jurídico de fiscalização e controle estaria ok, essa seria a pergunta, não sei se fui claro na pergunta. Então eu quero agradecer a oportunidade, e qualquer dúvida a gente/ obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

Bom, muito obrigado pela sua contribuição. Em relação ao risco de tráfego, que o

senhor falou, se for superior ou inferior, o risco de tráfego é da concessionária. Se a concessionária propor um tráfego, imaginar um tráfego tiver como premissa, considerar um tráfego muito superior e ele se realizar inferior, o prejuízo é da concessionária. Se ela imaginar um tráfego inferior àquele que for a realidade da rodovia, esse ganho adicional é da concessionária, então o risco de tráfego é da concessionária. Acho que responde a sua pergunta, não é? <<É, com isso perfeito. Então seria no mesmo molde dos atuais contratos em vigor, que vigem no país.>> Exatamente. Tem a exceção caso haja alguma obra nova, algo novo, na concessão, aí o risco não é da concessionária <<Aí reequilibra o contrato, agora o outro assunto.>> Em relação às licenças ambientais, existe uma primeira licença, que é uma licença de operação, para que a concessionária entre na rodovia, possa fazer os trabalhos de manutenção, os trabalhos iniciais. Essa licença é algo que está sendo já alinhavado junto ao IBAMA, junto ao DNIT também, não se espera maiores problemas em relação ao início da concessão já, desde que o DNIT transfira a seção dos bens para ela, se espera que esse/ essa licença já vai estar possível, já no início do período. Em relação às obras, que o senhor tinha me falado no intervalo, a licença para as obras está sendo contratada? Está sendo contratada pela EPL, e existe uma cláusula no contrato, só voltando a falar sobre esse. O contrato de concessão é objeto da Audiência Pública cento e trinta e um, que está aberta desde o dia nove de janeiro e se encerra amanhã também às dezoito horas e lá no contrato de/ na minuta do contrato de concessão existe uma parte relacionada aos estudos ambientais, que a concessionária é responsável por esses estudos, mas se houver algum estudo em desenvolvimento ou já realizado, já finalizado, o poder concedente tem a obrigação de entregar esses estudos para a concessionária e a concessionária tem a obrigação de ressarcir a empresa que fez esses estudos? Voltando a falar sobre a locação de riscos desse contrato. Existe lá uma definição no contrato, na minuta de contrato, a alocação de riscos. Então alguns riscos relacionados a prazos são atribuídos ao poder concedente? Se os riscos relacionados a análises ambientais, análises de projeto pela própria ANTT, se o prazo desses projetos, dessas análises pelo poder concedente, se ultrapassar os prazos que são definidos no contrato, esse risco é do poder concedente, e a concessionária pode eventualmente ser reequilibrada por isso, mas isso são os riscos do poder concedente. Os riscos, os prazos para a concessionária, que são aqueles prazos legais, da legislação, das resoluções, da ANTT, do IBAMA, enfim são riscos da

concessionária. E passando então à questão do TCU, passo então para o Diogo responder. <<Eu só queria fazer uma breve iniciação, se posso. Então existe naturalmente, foi um processo acelerado para que se possa, que pudesse ter uma solução, você até colocou, bem colocou no início que foram estudos feitos em pouco mais de quatro meses, dentro de um volume grande de estudos e levantamentos de pesquisas, tudo isso, não é? Então existe em tese a chance de/ a questão ambiental obstaculizar o desenvolvimento de um trecho, por exemplo, por que você não tem aprovação ambiental. O projeto ambiental pronto. Isso aí seria em tese uma possibilidade que poderia, nós tivemos a questão da Serra do Cafezal em São Paulo, que muito tempo ficou e agora foi solucionada, não é? Apesar de que isso, a gente está falando em tese, nós acreditamos que na prática isso não vem ocorrer, por que o processo ele se desenvolva e em si mesmo encontra soluções, é uma forma digamos assim, moderna de se procurar soluções e se passar o processo adiante com uma certa severidade, não é? Mas a visão que eu procuro ver é essa que de uma celeridade no processo e não de uma obstaculização no processo, mas só para/>> A ANTT e o Ministério dos Transportes, eles vão trabalhar juntos, eles vão monitorar todas as ações da concessionária, do IBAMA, enfim dos órgãos envolvidos para que esses licenciamentos eles ocorram nos prazos. <<Fala fora do microfone.>> Exatamente. Eu torno a dizer que na eventual falha por conta do poder concedente, a concessionária ela está resguardada. <<Sim, perfeito, está ótimo>> Alguma contribuição, alguma/ Diogo: - Não, é. Alô, agora sim. Com relação ao papel do TCU, doutor Mário. O processo todo de uma concessão funciona mais ou menos da seguinte forma, isso a grosso modo? A política pública gestada dentro do Ministério dos Transportes, que no caso elege rodovias que serão objeto que possivelmente poderão ser objeto de concessão. A ANTT recebe esse projeto, elabora os estudos, com base nos estudos propõe os editais e os contratos. Esses editais e contratos são obrigatoriamente por resolução da agência e não por determinação legal submetidas ao TCU, que com base no artigo setenta da constituição, faz uma análise com base no critério da economicidade, está lá no artigo setenta, eu não saberia de cor aqui. Então o TCU depois dessa análise pode determinar algumas providências a serem tomadas pela agência, foi o caso que eu falei dos pontos de apoio. Ou então ele pode dar sugestões para o melhoramento do processo. Então, quando é determinação à ANTT, se achar por bem, não recorre da decisão do TCU e apenas cumpre a determinação. Sugestões são acatadas ou

não, mas dentro desse processo, a participação do TCU é obrigatória.<<Ele é obrigatória, e não seria determinante, se cabe ao gestor público aceitar ou não aquela recomendação do TCU, ou seria determinante isso que é/.>> Isso que eu estou falando, pode vir do TCU, uma sugestão apenas, e aí é discricionário da ANTT atender ou não, ou pode vir uma determinação. Contra determinações a ANTT pode recorrer administrativamente no TCU de uma eventual decisão com que ela não concorde, certo? << São dois níveis.>> São dois níveis de determinações. <<De qualquer maneira fica o processo absolutamente analisado, quer dizer, quando você lança um edital e ele vai a público, ele está/ele passou pelos tramites do Tribunal de Contas da União, quer dizer, acho que é importante esse entendimento, por que algo que no passado não havia, então as ações de fiscalização elas não ocorriam muitas vezes, ou normalmente depois dos editais irem a campo e das obras terem sido contratadas ou licitadas sem esse/ essa ação prévia, essa ação preventiva, pode se dizer assim.>> Isso faz parte da mudança de posicionamento do Tribunal de Contas da União, que apenas tinha antigamente uma atuação repressiva posterior ao contrato já em vigor e tal. E passou a ter um papel mais digamos assim preventivo. <<Inclusive se equipou tecnicamente dentro das áreas de engenharia e outras áreas ambientais e outras áreas assim para poder fazer frente às demandas.>> E é segurança para a ANTT também, não é? Porque se você conta com o aval do TCU, quer dizer que o processo está sendo reconduzido. Quanto mais fiscalização é melhor para todos, melhor para nós da agência/ e para os contribuintes também. << Dentro da saúde do processo é importante isso, não é? Dentro/ para você ter realmente um processo bem tranquilo, que possa ter sequência. Muito obrigado então pelas respostas.

Resposta da Área Técnica:

Gostaríamos de salientar que a taxa de retorno do projeto de concessão em tela, assim como dos lotes rodoviários da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – Fases I e III, passou para 7,2 % aa, conforme descrito na Nota Técnica nº 318/2013/STN/SEAE/MF (vide Anexo II).

35. Nome: Eleus Vieira de Amorim

Contribuição:

Boa tarde a todos. Dentro desse projeto da privatização e também da concessão para parte do pedágio, uma pergunta que eu gostaria que ficasse esclarecida, se existe um projeto de chegada alternativa para Cuiabá, a não ser é só mesmo a rodovia, por exemplo, quem mora aqui no Mato Grosso, sabemos aí que há dois meses atrás, em agosto aliás, no último dia trinta de agosto, tivemos a interrupção pela rodovia quando os índios interditaram a rodovia, que esse estado ficou parado por cinco dias, nesse projeto agora, com a criação do pedágio, existe um projeto, ou foi colocado alguma parte alternativa para a chegada ao Mato Grosso? Ou mesmo com a privatização, com a cobrança, instalação desses ??, se houver uma interrupção novamente esse estado vai ficar parado, foi feito algum estudo nesse sentido? Participante não identificado: - Vamos continuar. Para todos que vivem aqui sabendo que realmente nós não vamos ter uma rota de chegada alternativa. Trancou, para novamente. Isso é importante porque isso é um assunto que nós vivemos, sabendo que na realidade quando você enterra tranca, para tudo, fica todo o mundo parado. O produto tem que chegar, tem que ser transportado. Então isso tem que ficar muito bem claro, que nesse projeto, eu acho que faltava nessa concessão, ser discutido isso, por que não pode ficar da maneira como está. Eu queria para poder deixar registrado, a questão dos pontos de parada que essa é uma preocupação muito grande, já foi esclarecido, que não tinha sido ainda estudado nessa colocação os pontos de parada, mas eu acho que esse é um assunto muito sério. Hoje nós sabemos que principalmente no Mato Grosso, um estado aonde circulam dez mil a onze mil veículos, carretas por dia, os pontos de parada hoje a noite, só pegar em qualquer localidade aonde você for, não existe ponto de parada, não existe. Os postos à beira da rodovia que já se encontram todos eles lotados, você passa, as filas estão beirando a rodovia na margem dos postos ali. Então aquilo ali é um ponto de perigo, prostituição, bebedeira, e perigo para acidente, isso tem que ficar muito bem claro, que os pontos de parada têm que ser estudado, buscado apoio pra que isso seja alterado. E como sempre, não é? Eleus: - Só para números, para poder ficar registrado, pra colocação, não é gente? Quem vai pagar essa conta/.<<Senhor Eleus, eu vou dar mais um minutinho pro senhor ok? Pro senhor concluir.>> Só pra ficar registrado essa conta, foi criado o IPVA, foi para construção, conservação e manutenção das rodovias. Quando foi criada a CIDE, a contribuição ela foi criada com o intuito do que? Manutenção e conservação do bem, e para o bem estar do motorista. Então essa conta nós vamos

pagar, porque eu fiz uma conta rapidamente, isso tem que ser discutido, um frete hoje saindo de Sinop até Paranaguá vai dar mil cento e oitenta e oito reais de pedágio, corresponde a doze por cento da receita num frete. Então só para poder ficar registrado aqui, não somos contra a criação das praças de pedágio, mas eu acho que tinha ficar claro, que isso é um custo que tinha que ficar colocado, que a sociedade, todos nós, empresa, sociedade, que tenham carro particular vai pagar por isso. Ok? Só isso.

Resposta Presencial da ANTT:

Bom, muito obrigada pela sua contribuição. Dentro do projeto, desse projeto específico, que é a concessão desse trecho de rodovia, não está previsto uma alternativa à rodovia, não sei se a Viviane gostaria de fazer uma contribuição.

Qualquer tipo de obstrução de pista, ela é monitorada pela ANTT. A nossa fiscalização ela atua diretamente para que a concessionária seja rápida na desobstrução de pista, pode ser qualquer tipo de obstrução de pista, no caso de acidentes, tombamento de carreta, queda de passarela, alagamentos, qualquer tipo de interrupção de pista, a agência atua pra que a concessionária reestabeleça as condições de fluxo, por isso a parte de fiscalização é extremamente importante da parte operacional da concessionária, pra que ela tenha pronto um reestabelecimento e a gente quer saber se ela faz isso da melhor forma possível. Por isso a quantidade de guinchos pesados também, porque a operação de uma rodovia nesse porte, como é a 163, é extremamente importante, não é qualquer pessoa que consegue retirar um caminhão pesando várias toneladas e com carga esparramada na pista ou mesmo no caso de passarela, que infelizmente a gente tem no caso de caminhão que bascula a caçamba e esquece ligada, e infelizmente a gente tem isso com uma certa recorrência. Então a concessionária ela tem que ser célere, tem que ter os equipamentos de prontidão e toda uma parte operacional também, porque quando acontece uma interrupção por queda de passarela, ela tem que ter um desvio, ou pela outra pista, por isso a importância da gente ter pistas duplicadas, ou se o acidente for com carga perigosa, que não for possível, que há risco pros usuários passar na outra pista, ela traça algum caminho de serviço, alguma rota, alternativa e a gente faz isso com a apoio da Polícia Rodoviária

Federal, que a gente só pode soltar o primeiro comboio com condição segura e com apoio da polícia. E a gente faz isso monitorando o desempenho da concessionária. Geralmente a gente coloca câmeras ali pra ver o que está acontecendo, se é uma condição segura. Outra coisa extremamente importante desse contrato, é que essa liberação de faixa é um fator monitorado, é uma meta que a concessionária tem que cumprir, então isso se aplica tanto a parte de execução de obra, então ela tem um número, ela tem que ter um desempenho quanto a desobstrução de pista, não sei se eu respondi exatamente a pergunta do senhor.

Boa tarde senhor Eleus. Duas coisas, antes de entrar no aspecto jurídico que o senhor falou dos indígenas que eventualmente trancam a rodovia e tal. Talvez eu não tenha feito entender quando eu falei em relação aos pontos de parada. A ANTT considerou isso aí, quando enviou o projeto de duas rodovias distintas, que tem mais ou menos a mesma modelagem destas que estão sendo discutidas agora, sendo que ele, o TCU, determinou, e aqui é uma obrigação, a exclusão desse/ a ANTT está preocupada também, e ela levou em consideração isso, sendo que nós somos obrigados por lei a cumprir uma determinação do TCU, isso é o primeiro ponto. O segundo ponto com relação a eventual evasão de indígenas na rodovia, a partir do momento que a concessionária assume a concessão ela assina um termo de recebimento de bens, a rodovia é um bem da união, que vai ser explorado durante determinado tempo pela concessionária, e pra que ela possa começar operar, ela recebe/ ela tem que assinar um termo de recebimento de bens, eu não sei se o termo seria esse. É isso, e ali ela toma posse a partir daquele momento daquele bem, então eventuais evasões, seja de indígenas ou protestos até de caminhoneiros, por exemplo, a concessionária tem a obrigação jurídica de reintegrar a posse do bem que foi turbado, ou que está sendo ???. Então o que acontece, é interesse da concessionária fazer o mais rápido possível essa reintegração do bem, primeiro porque ela tem parâmetros de desempenho a cumprir como a Viviane disse, e segundo porque a estrada parada, ela está perdendo dinheiro. Então a responsabilidade nesse caso, também parte do judiciário para ter que decidir se é caso de reintegração de posse ou não. Ninguém pode de mão própria fazer justiça, então assim, por isso que existe o judiciário, então a questão passa por esse ponto

também, está bom? Diogo: - Senhor Eleus, só pra completar a resposta. Você me permita discordar num ponto que o senhor disse. Talvez haja uma confusão. O IPVA é um imposto estadual, então ele serve para que o estado do Mato Grosso, no caso, possa fazer a consecução de suas políticas públicas. E o imposto é uma espécie de tributo, que tem uma característica diferente da taxa, uma taxa você paga um valor de acordo com o serviço que é prestado, e o imposto é desvinculado da origem, portanto, o imposto que nós pagamos a título de IPVA, ele pode ser gasto com saúde, com segurança, não existe uma vinculação direta, na hora que você paga o imposto, o que você deve receber, isso é o entendimento jurídico pacífico, inclusive o STF entende assim também. Com relação à CIDE, o senhor está correto, a CIDE foi criada para/ com que as estradas federais, aí é uma contribuição federal, fossem mantidas, mas infelizmente o governo optou por essa política de conceder a iniciativa privada esse tipo de bem, por conta da falta de dinheiro, o dinheiro não tem mais dinheiro para manter as estradas como elas deveriam ser mantidas. É uma política pública que não cabe inclusive à gente aqui questionar, a gente apenas executa o que o governo decide, é uma esfera superior de decisão. Só isso. Viviane: - Como o Diogo disse, é política pública feita pelo Ministério dos transportes a Agência não entra nessa seara. No entanto cabe lembrar aqui, que o pagamento do pedágio ele vai trazer cem por cento da rodovia duplicada, que é uma necessidade, essa rodovia é muito importante para o estado do Mato Grosso e para o país, porque é um corredor de exportação, é um corredor de escoamento da produção, é importante para a integração nacional, é uma rodovia que merece ser duplicada, que vai trazer desenvolvimento regional. Rodovia cem por cento duplicada, a parte de operação, redução do número de acidentes, ela vai reduzir o que? O tempo de viagem, vai reduzir o custo do transporte. Então a gente não pode só pensar no valor que vai ser pago, para se gastar menos para circular na rodovia, nós teremos o escoamento, rodovia duplicada é polo atrativo de tráfego, os caminhoneiros, a gente faz pesquisa para isso, eles aceitam o pedágio, eles preferem andar numa rodovia que é mais segura, você pode circular a noite, você tem socorro médico, tem socorro mecânico, tem rodovia monitorada, você tem um menor número de acidentes, então a gente tem que lembrar também os benefícios que uma concessão traz para o estado e traz para um povo que precisa dessa rodovia. Obrigada.

Resposta da Área Técnica:

Com relação aos pontos de apoio e parada para os usuários da rodovia em tela, haverá uma modificação no Programa de Exploração das Rodovias da 3ª Etapa – Fase III, considerando o desenvolvimento de um estudo de implantação e operação de tais pontos pela concessionária, incluindo-se um cronograma de implantação de obras e atividades, que serão definidas em conjunto com a ANTT.

36. Nome: Deputado Federal Wellington Fagundes

Contribuição:

Quero primeiro cumprimentar a ANTT, em nome da presidente da mesa, Cíntia, a Viviane e a todos os companheiros, Dias que está aqui, que já foi/ que já morou aqui em Rondonópolis, aqui em Cuiabá, e a todos que vieram nessa audiência. Eu quero até justificar o deputado Barreto, teve que tomar o avião agora e pediu que justificasse já a sua ausência. Eu fico um pouco apreensivo nessas audiências públicas, porque às vezes a gente fica questionando de quem é a culpa da baixa representatividade nas audiências públicas. Creio que essa audiência é extremamente importante para o estado do Mato Grosso, eu não sei como foi feita a comunicação, a divulgação dessa Audiência Pública, gostaria que fosse esclarecido, não como crítica, mas muito mais como crítica a representatividade aqui. Mas tive a oportunidade de conversar hoje, agora há pouco com o governador, ele não sabia que iria ter essa audiência. Conversei agora com a representação do Ministério dos Transportes, não sabia que iria ter essa audiência, eu estranhei. A ? não sabia, ou seja, não sei como é a comunicação. Mas acredito que isso/ nós temos que evoluir na cultura de que a Audiência Pública ela é fundamental até para ter a oportunidade, não só dos questionamentos da justificativa, mas também da representatividade, e até da demonstração do interesse. Creio que nessa obra, o que mais Mato Grosso questiona, é o custo Brasil, e nós que estamos aqui no Centro-Oeste brasileiro, no centro geodésico da América do Sul, temos aí novecentos mil quilômetros quadrados, com a capacidade de produtividade muito grande, mas claro com as distâncias aos ?? muito grande. Então eu quero aqui testemunhar que penso que é muito melhor pagar um pedágio, desde que ele não seja abusivo, do que perder vidas, que não se pode mensurar o valor de uma vida. Infelizmente nós temos aí no Brasil, um volume de mortes e danos de um modo geral, maiores que

muitas guerras que acontecem no mundo. Então eu acredito que a iniciativa governamental de procurar a parceria público-privada é o caminho que a gente tem. Então eu gostaria de apenas aqui, também de fazer um questionamento, nós vamos fazer o trecho de duplicação de Rondonópolis, Cuiabá, até posto Gil, bancado pelo Ministério dos Transportes, e gostaria de saber/.<<Você tem mais um minuto deputado. Muito obrigada.>> Hã? Como? <<O senhor tem mais uma prorrogação para o senhor terminar sua fala.>> Eu gostaria de saber se o padrão das obras a serem feitos nessa duplicação bancada pelo governo federal, é o mesmo padrão, as mesmas exigências do padrão a ser concessionado, que será feito pela iniciativa privada. Outro aspecto também, já que o tempo é ?, eu gostaria de colocar como uma sugestão, que fosse também uma exigência para que as empresas concessionárias, as empresas construtoras tivessem que fazer convênio com as universidades, principalmente a universidade federal, com os cursos da área de engenharia. Que nós tivemos/ temos aqui obras importantes, que foram executadas, como foi a duplicação da serra de São Vicente, uma tecnologia inovadora, e que de repente os nossos alunos das universidades federais não têm acesso e principalmente hoje encontrar engenheiro rodoviário no Brasil, é uma dificuldade muito grande. Não sei é possível, mas gostaria de colocar isso como sugestão principalmente num caso aqui do nosso estado, que temos poucos cursos de engenharia, mas seria uma oportunidade muito grande para os nossos jovens também ter acesso à tecnologia a ser aplicada. Muito obrigada.

Resposta Presencial da ANTT:

Ok. Senhor deputado, muito obrigado pela sua contribuição. Há vários aspectos aqui dentro das suas colocações. Eu vou começar com um deles, que é só relembrar as comunicações referentes as audiências públicas, nós também temos outras informações aqui, apenas pra relembrar o que já foi feito, mas a sugestão do senhor, de aumentar isso pras outras ocasiões será levada pro Ministério dos Transportes com certeza. Só quero lembrar aqui no auditório que no Diário Oficial da União do dia nove de janeiro de dois mil e treze foi publicado na seção três, na página um cinco sete, um aviso desta Audiência Pública e dos locais onde ela seria realizada. Também no mesmo dia, nove de janeiro de dois mil e treze, a notícia da Audiência Pública número cento e trinta e dois, número treze, também foi publicada no jornal O Correio Brasiliense, no Estado de Minas, no Estado de São Paulo

Nacional, na Gazeta aqui de Mato Grosso, na Tribuna do Espírito Santo, A Tarde na Bahia, no Correio do Estado no mato Grosso do Sul. No Jornal de Tocantins e O Popular. Essas colocações também foram feitas para o edital número cento e trinta e um, que trata do contrato. Além disso, eu vou passar aqui a palavra aos nossos colegas que tem outras informações sobre divulgação. Participante não identificado: - Foram em cem postos de gasolina, ao longo dos trechos que foram concedidos, nos principais entroncamentos foram colocados totens para distribuição de filipetas com o resumo da/ e o convite pras audiências públicas, que foram uma forma de divulgar isso aos usuários, a informação foi até os usuários, no entanto a contribuição do deputado é válida, e a gente vai analisar uma forma de ampliar isso. É um anseio da agência também, que nas próximas audiências públicas agente tenha que locar espaços maiores porque a gente espera que a participação popular seja maior. É extremamente importante a participação popular e temos interesse muito grande que a população possa conhecer os estudos e participar da elaboração deles. Participante não identificado: - Em relação a divulgação desse projeto, do dia primeiro de novembro ao dia quatorze de dezembro também foi aberto um período pra contribuições relacionadas a uma tomada de subsidio, onde o projeto não foi apresentado ainda com esse nível de detalhe, mas as questões primárias relacionadas aos estudos, aos levantamentos e até as melhorias que estavam sendo previstas, já foram apresentados para o público, para as empresas enfim, o público em geral, pra que fizessem, que analisassem esse projeto e também fizessem contribuições. Essa tomada de subsídio foi divulgada nos mesmos meios de comunicação, no Diário Oficial, nos mesmos jornais de circulação que o aviso pra Audiência Pública. Em relação a questão dos alunos, das universidades, essa questão é interessante, ela vem sido/ esses alunos vem sendo utilizados e a academia vem sendo utilizada na questão da verba de recurso, o recurso pra desenvolvimento tecnológico , que eu falei rapidamente na minha apresentação, que é uma verba anual pra estudos e desenvolvimento de engenharia rodoviária. Nas outras concessões que apresentam essa verba, os alunos dos professores, os acadêmicos em geral são bastantes utilizados principalmente os acadêmicos da região específica. <<Fala fora do microfone.>> Não, não há uma obrigatoriedade. A concessionária possui uma verba para recurso de desenvolvimento tecnológico em que ela pode acionar acadêmicos e alunos de engenharia. Em relação da obrigatoriedade já eu acredito que não seja possível, até posso questionar o

representante da PRG, a respeito da obrigatoriedade de definição que alunos de engenharia trabalham em pesquisas relacionadas a concessão. É como eu mencionei que eles trabalham em geral nos estudos relacionados ao ??, mas em relação a obrigatoriedade, eu creio que não seja possível.

Participante não identificado: - Você tem razão Érico, obrigatoriedade não é possível. A concessionária a partir do momento que ela toma a reida da situação ela tem a capacidade de decidir seus/ quem contrata quem não contrata e tal. A ANTT pode/ é um comprometimento de apenas estimular, mas obrigatoriedade excelência não há possibilidade.

Participante não identificado: - Apenas complementando sobre as obras, o padrão das obras que o DNIT está desenvolvendo, o padrão das obras que a ANTT prevê são os padrões definidos pelo DNIT, então os padrões dessas obras que eles estão realizando também são compatíveis as obras que estão previstas dentro da concessão. Os serviços que estão previstos pra concessão continuam, serão feitos nos subtrechos do DNIT.

Participante não identificado: - Espero ter esclarecido as dúvidas do senhor Deputado a/só gostaria de fazer uma observação aqui sobre algumas concessionárias elas ter contratado os serviços de universidade dos seus próprios estados, não é? Nosso superintendente pode confirmar isso, então a/por exemplo, o pessoal das concessionárias do Rio Normalmente tem cons/tem contratado a COP o pessoal COP do rio, pessoal do Rio Grande do Sul, normalmente a ?? normalmente as concessionárias costumam é... Contratar as universidade dos seus próprios estados, vamos ver aí como é que o pessoa vai dialogar com as faculdade dentro dos seus estados, não é? Dentro das concessões. A, queria agradecer ao deputado Wellington Fagundes pela sua contribuição e quero registrar aqui na mesa a presença do senhor secretário de transporte do estado de Mato Grosso, senhor Sinésio Nunes de Oliveira, muito obrigado pela presença do senhor aqui conosco. Ah ... Encerradas as manifestações orais aqui descritas eu vou passar a palavra a nossa secretária que fará a leitura das contribuições por escrito.

Resposta da Área Técnica:

Conforme descrito pelos representantes da ANTT durante a sessão presencial, a realização da Audiência Pública nº 132/2013 foi amplamente divulgada, tanto no

Diário Oficial da União, no sítio eletrônico da Agência, em jornais de grande circulação, quanto em locais estratégicos como os postos de combustível distribuídos ao longo dos lotes rodoviários a ser concedidos.

Em relação às obras sob responsabilidade do DNIT, no âmbito do PAC, elas seguem os padrões estabelecidos por este órgão, detalhados em normas, instruções técnicas e manuais específicas.

No que diz respeito à interação entre o meio acadêmico e a concessionária, já existe previsão contratual para que a concessionária desenvolva pesquisas ligadas à área de engenharia rodoviária, utilizando Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT). Embora a concessionária tenha liberdade para desenvolver estas pesquisas com parceiros da sua escolha, observa-se, nas concessões vigentes, que ela costuma privilegiar atores locais para o desenvolvimento destas pesquisas, beneficiando assim as universidades e centros de pesquisas presentes ao longo ou a proximidade do trecho concedido.

Manifestações Escritas

Belo Horizonte

1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1287096

Contribuição:

Serviços - pontos de parada/descanço: Incluir no edital a obrigação da concessionária de construir e incluir no edital a obrigação da concessionária de construir pontos de parada/descanso, para favorecer o cumprimento da Lei 12.619. Tarifa de pedágio: para veículos de transporte, formação de preço da tarifa de pedágio para veículo de transporte de cargas, por eixo rodantes. Eixo suspenso em viagens de retorno de carroceria vazias estaria isenta de cobranças. Serviço, radar eletrônico e balança rodoviária: incluir no edital a obrigação da concessionária instalar radares como medida de preservação dos pisos e segurança rodoviária. Desoneração: PIS/COFINS e ISS: Redução da carga tributária como estímulo à redução das tarifas. Sistema de cobrança de pedágio: pelo trecho utilizado em trechos urbanos de concentração populacional seria introduzido o sistema já amplamente utilizado na Europa, onde a cobrança de pedágio é cobrada por veículos efetivamente utilizados.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a sugestão. Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias. A política tarifária das concessões rodoviárias busca valorar os veículos conforme o número de eixos (suspense ou não). A prática de transitar com eixo suspenso acarreta maior concentração de carga resultante do veículo que a utiliza, solicitando mais do pavimento, o que tende a aumentar os custos de manutenção. O PER exige a implantação de radares nos pontos com alto índice de acidentes assim como balanças rodoviárias, como consta nas seções 3.4.3.7 e 3.4.7. Houve incentivo tributário com impacto na redução tarifária a partir dos benefícios fiscais do REIDI - Regime Especial de Incentivos para o

Desenvolvimento da Infraestrutura e, no caso do Lote 1, também benefício tributário da SUDENE a partir da redução de 75% do IRPJ. A princípio foi adotado critério de se evitar a localização da praça de pedágio próximo a áreas urbanas e o sistema de cobrança adotado levou em conta as características das rodovias que serão concedidas.

2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1287139

Contribuição:

Solicitar informações sobre o trajeto referente a Serra do Bueiro, localizado entre o trevo de Córrego Dantas e o Trevo de (ilegível) (BR-354), barrar carro ou retirar fora a população local, onde temos maior Povoado, Cemitério, além de 4 postos de combustível, além de (ilegível) café. Local de grande (ilegível) de acidentes fatais. Seria interessante a divisão da BR 262, na Serra de Córrego Dantas, o que evitaria acidentes fatais.

Resposta da área técnica:

O trecho em questão será duplicado. Está prevista a implantação de trombetas nos dois trevos citados (acesso a Córrego Dantas e BR 354). Todas as melhorias previstas na concessão visam uma estrada melhor e mais segura para seus usuários. O PER exige a implantação de passarelas nos trechos de aglomerados urbanos e, junto das mesmas, deverá ser implantada a tela junto ao canteiro central para impedir a travessia conforme o item 3.2.5.3. Além disso, toda a rodovia será monitorada através de câmeras para aumentar a segurança dos usuários. Adicionalmente, foi criado um indicador de qualidade que incentiva a diminuição do número de acidentes.

3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1287198

Contribuição:

Distrito do Carupinho (Km aproximado 505/506, Porto Caxuxa, Porto Escalibur Km 518-521, AABB - Km 531, Laticínios Cuce - Km 541). A cidade da Luz depende da geração de emprego gerado por empresas às margens da BR-262 e

aproximadamente 500 famílias dependem da renda das empresas. Ademais a economia do município depende ainda da agropecuária e a BR-262 conta com 60 Km do município da Luz e o escoamento da produção depende 100% da rodovia. A ausência de retorno aumenta sobremaneira o custo do frete local.

Resposta da área técnica:

Os usuários poderão realizar os retornos pelas conexões Diamantes propostas nos km 502 e 521,7 e Trombeta proposta no km 541,1. Adicionalmente, será alterado o PER após a Audiência Pública a fim de inserir a previsão de um diamante no km 519,7.

Salvador

4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290373

Contribuição:

Qual o critério adotado para a escolha desse extenso trecho da BR-101, na Bahia, a ser concedida à iniciativa privada? Justificativa: - No restante do Nordeste a BR 101 foi duplicada com recursos federais (OGU), sem a cobrança de pedágios. - A Bahia é um estado pobre e os valores de pedágio sugeridos pelos estudos da ANTT são relativamente caros, em relação ao poder aquisitivo, a renda local.

Resposta da área técnica:

O trecho da BR-101/BA inserido na nova etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais faz parte de um corredor logístico que integra as regiões Nordeste e Sudeste, além de possuir notório potencial turístico. A continuidade desse trecho, entre a BA-698 (acesso a Mucuri) e o Rio de Janeiro já se encontra inserido no programa de concessões. É importante destacar que a concessão possibilitará não só a duplicação do trecho, mas também garantirá através dos investimentos em manutenção, conservação e operação previstos ao longo de 25 anos após concluída a duplicação, um bom padrão de trafegabilidade e segurança para a rodovia durante todo esse período. É de se esperar que esses investimentos tragam desenvolvimento à região abrangida pela área de influência da rodovia e benefícios à população local.

Vitória**5. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290405****Contribuição:**

Vimos pelo presente, solicitar de Vossa Excelência a inclusão do Trecho da BR-262 que corta o município de Ibatiba, desde o km 145 (Próximo da Curva da Ferradura) até a altura do Posto da Polícia Rodoviária Federal no município, dentre as obras de melhorias que serão realizadas pelo competente órgão, através de recursos do PAC-02. Dentre as melhorias reivindicadas pelos munícipes, estão a implantação de redutores eletrônicos de velocidade (radares), passarelas (dentro do trecho que corta o perímetro urbano), possíveis soluções para aumentar a segurança dos pedestres nas vias paralelas a BR-262 dentro do município (ao longo da BR na modalidade 45 graus), dentre outras melhorias. Tais ações representam um grande avanço aos moradores do município cortado pela BR Federal, e que clamam cotidianamente por segurança no trânsito. Cabe ainda informar, que devido ao corte que BR faz na cidade, permite que grande parte da população (aproximadamente 30%) necessita diariamente de transitar pelos trechos da mesma. Propomos até mesmo, que se possível seja realizada uma visita da equipe técnica no município para constatação das referidas demandas. Na certeza de uma atenção toda especial quanto ao nosso

pedido, reiteramos votos de elevada estima e considerações.

Resposta da área técnica:

O trecho em questão faz parte do segmento entre o km 71,72 e o km 196,30 da BR-262/ES, para o qual já se encontram em andamento no âmbito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento as ações que visam à duplicação e restauração da pista existente nesse segmento. O Termo de Referência do Edital 0876/12-17 do DNIT para a contratação do projeto de engenharia relativo à obra em questão prevê, entre outros itens, estruturas para a travessia de pedestres em áreas urbanas, a implantação de ruas laterais nas áreas urbanas de Ibatiba, a implantação de interseção de acesso a Ibatiba e a eliminação de pontos críticos. Além disso, a concessionária deverá cumprir as exigências do PER relativas à frente de serviços operacionais, que determinam que toda a rodovia será monitorada através de câmeras para aumentar a segurança dos usuários e a implantação do Sistema de Controle de Tráfego (item 3.4.3.), incluindo o Sistema de Controle de Velocidade (item 3.4.3.6.).

Palmas

6. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435

Contribuição:

Conforme Ofício S/N da 2ª DRPREF-TO, de 21 de janeiro de 2013 (ANEX0): Ofício S/Nº - DDRPRF-TO

Palmas/TO, 21 de janeiro de 2013.

Aos Integrantes da Audiência Pública de Concessão da BR 153 - Trecho Tocantins

Assunto: NECESSIDADES DA PRF NO TRECHO DE CONCESSAO DA BR 153 (TALISMÃ X PARAISO)

Prezados Senhores:

A rodovia federal sob concessão é patrimônio público da União, bem como a PRF, órgão de fiscalização responsável pela preservação da ordem pública e sensação de segurança de seus usuários. Deste modo, impende à futura concessionária os

seguintes encargos:

- Construção de novos postos e pátios nos locais a serem indicados pela Superintendência, conforme afetação do traçado da rodovia, os quais deverão seguir o padrão adotado pela PRF.
- Possibilidade de aplicação das verbas de aparelhamento nos núcleos de apoio ao policiamento e fiscalização que não estejam fixados no local da concessão.
- Cobertura de rádio digital. Padrão: projeto lamdell.
- Construção de passarelas e barreiras de proteção em todas as cidades cortadas pelo trecho concedido.
- Passagem de nível e proteção telada para os locais de passagem de animais silvestres.
- Um radar móvel para cada Unidade Operacional do trecho concedido.
- Uma balança para veículos pesados por Unidade Operacional.
- Instalação de câmeras para utilização dos postos PRF ou acesso ao link de compartilhado da concessionária,
- Aquisição dos equipamentos operacionais e de informática necessários à prestação do serviço de policiamento e fiscalização de incumbência da PRF.
- Instalação de letreiros luminosos sobre a rodovia a cada 30 Km, com operação remota controlado pela PRF.
- Um centro de comando e controle. Padrão: DPRF.
- Um ZBV (Equipamento de RX montado sobre veículo. Padrão DPRF).

Respeitosamente,

Alonso Mata Trindade

Chefe do NPF/TO

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração da Rodovia, disponibilizado oportunamente, irá prever os seguintes serviços relacionados à Polícia Rodoviária Federal e a suas instalações existentes e a serem implantadas no Sistema Rodoviário, quando aplicáveis:

- Construção, reforma e recuperação de postos, mantendo-se suas características básicas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária.
- As edificações existentes e novas deverão atender aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2004 da ABNT.
- Os postos terão, em média, cerca de 120 m² de área edificada, área de cerca de 200 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como *tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
- Pátios de Apreensão de Veículos deverão ser instalados em áreas contiguas ou integrantes dos postos existentes e/ou a serem implantados, devendo ser cercados e iluminados.
- Os sistemas elétricos e de iluminação dos postos deverão ser implantados e recuperados.
- Antecedendo cada posto, deverão ser implantadas: 1 placa de pré-sinalização entre os 300 e 500 m anteriores; 2 placas de velocidade; e 1 com a indicação "caminhões e ônibus obrigatório faixa da direita".
- Manutenção das edificações, instalações operacionais e dos sistemas elétricos e de iluminação dos postos e delegacias, de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia, e considerando a vida útil de cada componente.
- Reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações, com a execução dos seguintes serviços: (i) substituição de lâmpadas e luminárias das áreas internas e externas, bem como tomadas e chaves que apresentem defeito; (ii) reparos ou substituição das louças e metais utilizados nas instalações hidrossanitárias; (iv) limpeza e desobstrução das redes de esgoto e águas pluviais; e pintura constante e eventuais reparos nas estruturas, alvenarias, coberturas, pisos, revestimentos, esquadrias, etc.

- Conservação rotineira dos sistemas elétricos (incluindo as linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação da Rodovia. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza, substituição ou conserto de qualquer peça ou componente defeituoso, desgastado pelo uso ou avariado. Execução dos seguintes serviços: (i) limpeza de luminárias; (ii) substituição de lâmpadas ou luminárias; (iii) tratamento antiferruginoso de postes; (iv) substituição de postes; (v) conservação de postes para garantir sua verticalidade; (vi) substituição de conectores, disjuntores ou fusíveis; (vii) substituição de reatores, contadores e de cabeamento; (viii) reparos na tubulação de passagem de cabos; (ix) reparo ou substituição de painéis de comando e quadros elétricos; (x) conservação dos sistemas de proteção contra descargas atmosféricas; (xi) reparo e substituição de subestações e transformadores; e (xii) reparo e substituição de conjuntos motogeradores.
- Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade para 10 funcionários.
- A comunicação entre os postos ao longo da Rodovia será feita por meio de fibra óptica.
- Instalações completas no CCO, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da Rodovia.
- Disponibilização de informações operacionais e físicas processadas e transformadas provenientes do SGO do CCO.
- Uma câmera de monitoramento deverá ser instalada em cada posto.
- As BSOs deverão ser dotadas de meios de comunicação com a PRF.
- Os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da concessionária, que aguardarão equipe da PRF para sua devida apreensão.
- Estações móveis de radiocomunicação deverão ser instaladas nos veículos, de acordo com quantitativos previstos em apêndice do PER.
- Deverão ser instaladas estações fixas de radiocomunicação nos postos, de acordo com quantitativos previstos em apêndice do PER.

- Unidades portáteis de radiocomunicação deverão estar distribuídas nos postos, de acordo com quantitativos previstos em apêndice do PER.

A minuta do Contrato de Concessão prevê verba para segurança no trânsito, que será disponibilizada, em parte, para aparelhamento da PRF. Através dessa verba, poderão ser disponibilizados novos equipamentos e informações sobre a operação da rodovia.

Previsões adicionais serão objeto de tratativas entre a direção do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e a ANTT.

Brasília

7. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1290466

Contribuição:

Que os novos contratos de concessão das rodovias, referentes às BRs abrangidas por esta audiência, estejam previstas as exigências da construção de locais seguros destinados à estacionamento de veículos e descanso para os motoristas situados em intervalos menores que 200 (duzentos) km entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos/químicos, em consonância com o volume diário de tráfego na rodovia. Justificativa: a solicitação é de extrema importância para a efetivação da Lei 12.619/12, que no projeto original contempla esse dispositivo.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a sugestão. Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

Campo Grande

8. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1303605

Contribuição:

SEGUE COMO ANEXO CONTRIBUIÇÕES PARA A AUDIENCIA PÚBLICA Nº 132- ANTT

1.- Não estão previstos nos projetos de construção e melhorias, nas rodovias, objeto de Concessão, a construção de LOCAIS SEGUROS DESTINADOS AO ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS E DESCANSO PARA OS MOTORISTAS, dimensionados de acordo com o volume diário de tráfego na rodovia, para o devido cumprimento do que dispõe o art. 67-A, da Lei 9503/1997.

2.- A cobrança de pedágio na circulação de veículos dentro de um mesmo município transportador de produtos agro-pecuários, com destino a armazéns gerais ou qualquer outro ponto de estocagem ou venda. -A cobrança onerará significativamente o produtor.

3,- Os valores sugeridos para cobrança dos pedágios no edital são excessivos em relação a realidade da região centro-oeste que produz produtos primários de baixo valor agregado.

4.- A cobrança do pedágio só deve ter início após a construção da duplicação de 50% da rodovia porque a cobrança será feita em todo o trecho da rodovia e não só naqueles que estiverem duplicados.

5.-Corno alternativa, construir/asfaltar a Rodovia MS 040, que hoje é de domínio Estadual, que liga a BR 163 à divisa com o Estado de São Paulo, que serviria além de desafogar o trânsito pelas BR's 262, 267 e 163, com redução de 90 km no percurso da Rod. BR 163, até a divisa com o Estado de São Paulo, obra essa que incrementaria o desenvolvimento em uma região que hoje é de difícil acesso.

6.-As rodovias não devem ser concedidas à iniciativa privada; devem ser construídas pelo próprio governo com a utilização do CIDE, pois esta contribuição com esta finalidade específica.

Resposta da área técnica:

Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias. O PER prevê a obrigação da Concessionária realizar a duplicação total da rodovia no período de 5 anos, fixando metas anuais de duplicação, deixando a decisão sobre a priorização dos trechos a serem duplicados para a Concessionária. Nas concessões anteriores, a Concessionária poderia iniciar a cobrança do pedágio independentemente de realizar alguma duplicação, ficando sujeita apenas ao

cumprimento das obrigações previstas para os trabalhos iniciais. Nesta nova licitação foi inserida a condição de duplicar ao menos 10% da rodovia, como condição adicional para o início da cobrança do pedágio. Todos os usuários da rodovia serão beneficiados pela duplicação inicial e também pela duplicação total, o que será realizado em 5 anos. A duplicação total da rodovia em 5 anos é fruto de política pública definida pelo Ministério do Transportes no Programa de Investimento em Logística (PIL), de 15/08/2012. Os recursos da CIDE não são suficientes para a manutenção e ampliação de toda a manha federal de rodovias, nos padrões exigidos para as concessões, além do que a concessão traz consigo uma série de benefícios aos usuários e à própria infraestrutura que será posteriormente retornada ao Governo Federal.

9. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317368

Contribuição:

Os produtores e comerciantes da CEASA/MS não tem um documento. Para pagar mais barato? Caso contrário, vai haver falta de produtos hortifrutiguaceiro dos produtos desta região onde será cobrado pedágio. Justificativa: O pequeno produtor não vai levar os produtos quando o preço dos produtos estiverem em baixa, porque vai ter que pagar essas taxas a amis, não compensando levar ao CEASA/MS, com isso, facilitará os produtos na mesa do consumidor.

Resposta da área técnica:

A localização das praças de pedágio poderá ser alterada em até 5 km, se a concessionária achar pertinente. A legislação determina a necessidade de se realizar um tratamento isonômico entre os usuários da rodovia, por isso, salvo as isenções gerais concedidas, não se pode criar isenções por critérios individuais.

10. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317391

Contribuição:

Sugere-se que seja contemplada no projeto de concessão a disponibilização de recursos destinados às construções de novos postos de fiscalização da PRF, bem

como as reformas e ampliações das estruturas dos mesmos já instalados as margens da rodovia, bem como de delegacias, pois ambos são Patrimônio Público da União.

Os postos da PRF deverão ser totalmente recuperados, e/ou ampliados, e/ou implantados novos postos, dentro dos requisitos de sustentabilidade (Instrução Normativa 01/2010 do MPOG), acessibilidade (ABNT NBR 9050/2004), e ainda contemplar futuras instalações para atender as demandas das novas tecnologias, ficando assim estabelecido que os projetos, a fiscalização das obras, a execução e toda infraestrutura necessária para completa operacionalização da unidade ficará a cargo da concessionária.

Os postos existentes e os a construir deverão ser contemplados com: - Ampliação das áreas de estacionamento nas imediações dos Postos PRF, as quais deverão ser totalmente monitoradas, visando assim atender aos motoristas profissionais que tem jornada estabelecida em lei, bem como os demais usuários que utilizam a rodovia; - Instalação de muro/gradil para proporcionar segurança e a preservação do patrimônio público; - Cobertura da pista nas imediações dos postos PRF visando a fiscalização mesmo nos períodos de entempéries do tempo; - Otimização da iluminação no entorno dos postos; - Construção de pátio para guarda de veículos provido de sistema de monitoramento e vigilância eletrônica, bem como guarda por profissionais habilitados; Balanças móveis/ou fixas em locais estratégicos definidos pela ANTT/PRF e toda a infraestrutura necessária a sua operacionalização (incluindo as manutenções necessárias e as aferições e/ou calibrações anuais). Tal medida contribuirá, para redução de acidentes, bem do pavimento da rodovia e custos de manutenção; - Construção de heliponto anexo aos postos, sendo que a PRF em Mato Grosso do Sul dispõe da aeronave; - Vigilância privada para guarda do patrimônio público e privado. OBS: Nos casos que, por motivo de força maior, o posto da PRF tenha que ser desativado temporariamente, a concessionária deverá continuar provendo o serviço de segurança necessário para garantir a incolumidade das instalações do patrimônio público da União.

Construção de Postos PRF em local indicado pela 3ª SRPRF/MS, preferencialmente na lateral, provido de acesso imediato para o sentido oposto para outro lado da via, possibilitando ampla fiscalização. Instalação de câmeras de monitoramento ao longo das rodovias e nos Postos PRF, com total disponibilidade e controle às imagens. Instalações de painéis de LED com serviço de atualização e manutenção preventiva

e corretiva para que a PRF repasse informações relacionadas ao tráfego nas rodovias, bem como campanhas educativas de trânsito e segurança.

Construção de passarelas em locais indicados pela Polícia Rodoviária Federal ao longo do macroanel rodoviário de Campo Grande e demais perímetros urbanos, e em outros locais para facilitar o trânsito de pedestres especificamente crianças.

Criação de pontos de parada/estacionamento em pontos críticos e estratégicos, a serem definidos pela PRF para realização de fiscalização de rotina, excesso de velocidade, teste de alcoolemia, visando a redução de acidentes e desta forma contribuindo ainda mais com a Polícia Rodoviária Federal no cumprimento do art 144, da Constituição Federal e da Lei n.º 9.503/97- Código de Trânsito Brasileiro.

Considerando ainda a assinatura de convênios precedentes celebrados entre ANTT/DPRF, proveniente da concessão da BR 040/RJ/MG, no que tange a utilização do repasse da verba de reaparelhamento para a Polícia Rodoviária Federal, solicitamos os bens abaixo relacionados: 9.1- Viaturas- para atividades da Polícia Rodoviária Federal. 9.2- Equipamentos de informática- computadores, tablets, monitores, impressoras, data show, telão, nobreak, equipamentos periféricos e televisores; 9.3- Aparelhos e instrumentos- radares, etilômetros, EDA's, medidores de transmitância luminosa, câmeras fotográficas, câmeras espiã (óculos, boné, caneta), filmadoras para filmagem sem luz, binóculo infravermelho e GPS veicular; 9.4- Equipamentos de telefonia e comunicação- telefones, plano de telefonia, modem, plano de dados, rádios transceptores, torres de comunicação e antenas; 9.5- Mobiliário em geral- armários, mesas, estação de trabalho, poltronas, cadeiras fixas e giratórias, eletrodomésticos, talheres, ferramentas, equipamentos de manutenção e conservação veicular e equipamentos de limpeza; 9.6- Bens de consumo gerais- cones de sinalização, barreiras de sinalização, sinalizadores em geral, lanternas, equipamentos de resgate e salvamento, trenas, suprimentos de informática e telecomunicações, suprimentos e equipamentos de escritório, bem como cama de faquir; 9.7- Proteção individual- capa tática de colete, capacete, jaquetas, luvas, capa de chuva, botas táticas, óculos de proteção, protetores auriculares, cassetes, bastões retráteis, joelheiras, algemas e cotoveleiras. OBS: Tratando-se de bens ou serviços não previstos no convênio, o Departamento de Polícia Rodoviária Federal deverá solicitá-los por meio de requerimento devidamente justificado, encaminhando à Concessionária.

Os bens adquiridos com recursos advindos desde convênio, deverão ser empregados, exclusivamente na Rodovia outorgada à concessionária, bem como para atendimento aos Núcleos de Operações Especiais (NOE), de Inteligência (NUIINT), Corpo de Motos Regional (CMR), Central de Informações Operacionais (CIOP) e Núcleo de Comunicação Social (NUCOM).

Considerando que as Superintendências são intencionalmente divididas em núcleos como os acima citados, e que atuam em todas as rodoviárias federais, inclusive no trecho privatizado, a exclusividade da utilização dos bens apenas no trecho em questão prejudica o bom desenvolvimento dos trabalhos destes núcleos das Superintendências, que atuam de forma direta no policiamento ostensivo, na segurança do trânsito no atendimento aos acidentados em trabalhos no trecho em concessão. Sendo assim, é imprescindível a utilização dos bens por esses núcleos que proporcionará uma melhoria na prevenção de acidentes, no combate a criminalidade e no aumento da sensação de segurança do usuário e da comunidade local.

Como sugestão final para a desvinculação dos bens do trecho concessionado apontamos aos seguintes prazos, para baixa ou transferência para outros Núcleos, Delegacias ou Sedes das Superintendências: - Equipamentos de informática, lanternas e sinalizadores - 02 anos; Viaturas, telefonia e câmeras fotográficas- 02 anos; - Radares, etilômetros, medidores de transmitância luminosa, rádios transceptores, torres de comunicação e ferramentas- 05 anos; - Mobiliário de um modo geral- 04 anos.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

A previsão de implementação de passarelas está localizada no PER, de acordo com o item 3.2. O critério para a implementação desta depende da observância dos seguintes fatores:

- Características geométricas da rodovia no principal ponto de travessia e suas condições de visibilidade (tanto para o motorista quanto para o pedestre);

- Número de faixas da Rodovia a serem atravessadas pelo pedestre;
- Proximidade de trechos urbanos;
- Inexistência de outros dispositivos que facilitam a travessia dos pedestres:
 - Pontes;
 - Viadutos;
 - Passagens inferiores, etc.

Após a identificação dos trechos onde são necessárias passarelas, o ponto específico de sua construção deve ser determinado seguindo os seguintes critérios:

- Garantia de que o percurso a ser realizado após a construção da passarela não represente aumento significativo de extensão com relação ao percurso original dos pedestres;
- As rampas devem ser construídas obedecendo aos de critérios de acessibilidade universal;
- Proximidade de pontos que gerem um grande número de travessias em determinados horários do dia (existência de escolas, hospitais, igrejas, etc. ao lado da rodovia).

Agradecemos a sugestão. Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

Cuiabá

11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317417

Contribuição:

Realizar outras audiências públicas pelo órgão do Estado nas localidades, ou seja, municípios onde serão instalados os pedágios com a presença de prefeitos e vereadores de cada município e com usuários de cada cidade. Justificativa: Democratizar a discussão com todos os usuários.

Resposta da área técnica:

O critério para escolha das localidades das Audiências Públicas foi de se realizar em todas as capitais dos estados que contemplam as estradas integrantes da 3ª fase da 3ª etapa das concessões federais, a fim de se tornar o processo democrático com a coleta das contribuições dos usuários e interessados de um modo geral. O tamanho do projeto, bem como a presença de diversas praças de pedágios por lote concedido, inviabiliza de se realizar as sessões em cada localidade em tempo hábil.

12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317431

Contribuição:

Há uma necessidade de que seja previsto no Edital de Concessão o fornecimento de materiais/equipamentos para uso da PRF. Como por exemplo : equipamentos de informática, lanternas, sinalizadores, radares, etilômetros, rádios transceptores, torres de comunicação, dentre outros. Deve ser previsto também o fornecimento de mobiliário em geral para os postos e delegacias. Justificativa: Não apenas os postos da PRF no trecho a ser concedido precisam do fornecimento dos materiais elencados acima. É necessário aparelhar a Central de Informações Operacionais da PRF (localizada em Cuiabá- MT) haja vista o atendimento desta Central a todo o Estado.

Há uma necessidade de fornecimento de equipamentos para alguns núcleos da PRF, como o Núcleo de Operações Especiais, Núcleo de Inteligência e também o Corpo de Motociclismo. Justificativa: Estes Núcleos atuam em todo o Estado, inclusive no

trecho a ser concedido. A utilização dos bens por estes Núcleos proporcionará uma grande melhoria na prevenção de acidentes, no combate à criminalidade e aumento da percepção de segurança por parte dos usuários da rodovia.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317442

Contribuição:

O Edital de concessão deve prever a disponibilização das imagens do circuito fechado de TV (CFTV), tanto em tempo real como gravadas. Há também, necessidade de disponibilização de acesso a sistemas de informação, cujos dados sejam pertinentes para a ação de policiamento e fiscalização. Justificativa: A proposta pretende aumentar e otimizar o processo de fiscalização da PRF no trecho a ser concedido, provendo informações dinâmicas que diminuirão o tempo de resposta à sociedade.

Prever no Edital de concessão investimento de infraestrutura de telefonia para atender os postos e delegacias da PRF. Especificar a largura mínima de banda (velocidade) para acesso à internet para os postos da PRF e ANTT. Sugestão: mínimo de 10 MBPS, salvo limitações técnicas que impeçam atingir tal velocidade. Justificativa: Prever aos postos da PRF e ANTT infraestrutura mínima para o desempenho de suas respectivas atividades, PG notório interesse público.

Prever que o sistema de radiocomunicação tenha alcance suficiente para possibilitar a comunicação da viatura policial com pelo menos uma das bases de fiscalização da PRF inserida no trecho. Disponibilizar pontos de acesso à internet ao longo da rodovia preferencialmente com acesso sem fio para possibilitar utilização tanto dos agentes públicos como pelo usuário do trecho. Garantir comunicação entre as bases da Polícia Rodoviária Federal otimizando as ações de policiamento e fiscalização. Prover acesso à internet para tablets, smartphones, para subsidiar ações de policiamento e fiscalização, bem como para os usuários da rodovia.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317453

Contribuição:

Solicitamos a inclusão no projeto da duplicação de criação de pontos de para/estacionamento em pontos críticos e estratégicos a serem definidos pela PRF para fiscalização de rotina, excesso de velocidade, testes de alcoolemia, entre outros. -Criação de faixas de desaceleração nas sernas. -Criação de pontos de apoio/descanso para caminhoneiros. Justificativa: Redução de acidentes e combate à criminalidade através de ações/comandos preventivos. -Auxiliar na frenagem de veículos com problemas mecânicos. -Locais para descanso dos motoristas solicitado para Lei 12.619/12.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a sugestão. Haverá uma modificação no PER a fim de incluir a previsão de realização de estudos sobre a implantação de pontos de apoio e parada dos usuários nas rodovias.

15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317468**Contribuição:**

Construção pórticos para monitoramento de veículos e implementação dos equipamentos e infra-estrutura; para suporte ao sistema; pátio apreensão; monitoramento e vigilância por 24 horas nas proximidades dos postos da Polícia Rodoviária Federal. Justificativa: Obrigatoriedade contida na Lei Complementar 121/2006 e resoluções 212/329 CONTRAN.

Segurança ao patrimônio público da União. Justificativa: Possibilidade de liberação de todo efetivo policial no posto PRF para atendimento aos usuários da rodoviária e segurança pública.

Prover à PRF o acesso as imagens on-line e aos arquivos armazenados, caso haja necessidade do serviço, no CCO (Centro de Controle Operacional). Justificativa: Motivo de segurança rodoviária e de segurança pública previstos na Legislação em vigor.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1296435.

16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-1317482**Contribuição:**

Indicamos abaixo alguns itens a acrescentar, quando da construção do Posto PPF de Cuiabá/MT: -Banheiros, (cela 6 m quadrados) e sala de reuniões para 50 pessoas. - 02 pátios para fiscalização, sendo um em cada sentido da rodoviária (6 metros de

dimensão aproximadamente de 20x200 m), plano, pavimentando, cercado com muro de alvenaria de 50 cm e 2 m alambrado, iluminado, video monitorado e sinalizado. - Pátio fechado para retenção e apreensão (50x1) com as mesmas características. - Balanço com especificação a ser definida em conjunto (ONITx OPPF) para avaliar fiscalização.

Item a acrescentar na Construção do Posto PRF Cuiabá: -Torre para antena de rádio-comunicação com respectivo SPPA (Sistema de proteção Contra Descarga Atmosférica). -Posto de transformação para fornecimento de energia elétrica; -Poço artesiano; -Aterro Sanitário; -Plataforma elevatória de veículo;-Garagem coberta com duas vagas grandes, 4 vagas para veículos médios e 10 vagas para automóveis; - Rampa e fossa de fiscalização integrados (para inspeção de veículos) coberta e iluminada; -Cobertura sobre a pista nos becos de fiscalização, em ambos os sentidos- dimensão, 50 metros de largura da pista, com altura compatível com as obras arte rodoviária; -A área de fiscalização necessita de cobertura, pois a irradiação Solar em Cuiabá é intensa, principalmente das 10 às 16 horas. Esta situação é insalubre para o servidor para o servidor e para os usuários; -É crescente o aumento da criminalidade e seus métodos criativos e faz-se necessário aumentar e melhorar as condições humanas de trabalho, estruturas físicas e tecnológicas do Poder Público.

Itens a acrescentar na Construção do Posto PRF Cuiabá/MT: - Pista lateral para veículos com carga excedente. -Painel multimídia para sinalização e informação em ambos os sentidos; - Lavador de veículos; -Heliponto; -Canil. Justificativa: A Polícia Rodoviária Federal, para cumprir com eficácia as suas inúmeras atribuições (prevenção e redução de acidentes e combate, repressão aos crimes das mais diversas naturezas) necessitam de infraestrutura adequada. Justificam-se os itens solicitados a acrescentá-los pelos seguintes motivos: - O posto PPF de Cuiabá esta localizado nas proximidades com a Bolívia. Sendo conhecido como rota internacional para tráfico de drogas e armas. - Está localizado em rota de trânsito de veículos furtados e roubados. - O tráfego de veículos de carga é intenso, necessitando intensificar a fiscalização de excesso de peso.

Resposta da área técnica:

A contribuição foi respondida por meio do Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013-

1296435.

Anexo II

Nota Técnica nº 318/2013/STN/SEAE/MF

Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF

Em 13 de maio de 2013.

Assunto: Revisão da Taxa Interna de Retorno dos Estudos de Viabilidade das Concessões da BR 040, BR 116 e das demais rodovias do Plano de Investimentos em Logística (7 lotes)

1. A presente Nota Técnica tem por finalidade revisar a Taxa Interna de Retorno - TIR atribuída pela Nota Técnica 663/2012-STN/SEAE/MF às Concessões da BR 040, BR 116 e às demais rodovias do Plano de Investimentos em Logística (7 lotes).

2. Para a determinação do custo médio ponderado de capital (Weighted Average Cost of Capital – WACC) e, por consequência, da TIR de projeto, utilizou-se novamente a metodologia descrita na Nota Técnica nº 64 STN/SEAE/MF, de 17 de maio de 2007. Os parâmetros descritos na Nota Técnica supracitada foram atualizados da seguinte forma:

- a. Taxa Livre de Risco: média jan/95 a abr/2013 da remuneração nominal dos Títulos do Tesouro Norte-americano, 10 anos;
- b. Prêmio de risco de mercado: média jan/95 a abr/2013 Standard & Poor 500, acima da taxa livre de risco;
- c. Prêmio de Risco Brasil: média jan/2004 a abr/2013 do EMBI+.
- d. Taxa de inflação americana: média 1995 a 2012;

3. Em relação à nota substituída, as mudanças foram:

- a. Atualização dos dados até abril de 2013;
- b. Uso do termo inicial do período da Taxa Livre de Risco e da Taxa de Inflação Americana em janeiro de 1995 e da data inicial do intervalo de avaliação do Prêmio de Risco Brasil em janeiro de 2004.



Brum
A

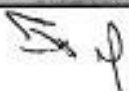

Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF

Assim, ficaram restabelecidos os termos iniciais de contagem de prazos utilizados nas Notas Técnicas 64/2007- STN/SEAE/MF e 36/2008-STN/SEAE/MF referentes à segunda etapa de concessões de rodovias e à concessão da BR 116-324/BA. Deste modo, alcança-se a uniformização dessas datas para as concessões recentes do setor rodoviário sem prejuízo da atualização necessária.

4. Ainda em linha com a atualização de parâmetros, estimou-se uma Taxa de Risco de Crédito em 4,05%, frente a uma taxa anterior de 3,10%. A alteração em tela reflete as condições dos projetos hoje e aproxima-se do parâmetro determinado para o último leilão de aeroportos (4,4%), realizado com sucesso no ano passado.

5. Com base nas atualizações apresentadas e mantendo os demais parâmetros inalterados obteve-se o valor de 7,2% a.a. para o custo médio ponderado de capital (WACC), conforme ilustra a tabela a seguir:

Resultado	
Estrutura de Capital	
(A) Participação Capital Próprio	40,00%
(B) Participação Capital Terceiros	60,00%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	4,54%
(2) Taxa de Retorno do Mercado	9,99%
(3) Prêmio de Risco de Mercado	5,45%
(4) Beta Desalavancado	0,557
(5) IR + CSLL	34,00%
(6) Beta Alavancado = $\frac{([A] + [B] * [1 - (5)])}{[A] * (4)}$	1,11
(7) Prêmio de Risco do Negócio = (3) * (6)	6,04%
(8) Prêmio de Risco Brasil	2,78%
(9) Custo de Capital Próprio Nominal = (1) + (7) + (8)	13,36%
(10) Taxa de Inflação Americana	2,47%
(11) Custo Real do Capital Próprio [CAPM] = $\frac{[1 + (9)]}{[1 + (10)]} - 1$	10,63%
Custo do Capital de Terceiros	
(12) Taxa Livre de Risco	4,54%
(13) Prêmio de Risco Brasil	2,78%
(14) Risco de crédito	4,05%
(15) Custo Nominal da Dívida (12) + (13) + (14)	11,37%
(16) Custo Nominal da Dívida Líquido de Impostos = (15) * [1 - (5)]	7,51%
(17) Taxa Real, em R\$ = $\frac{[1 + (15)]}{[1 + (10)]} - 1$	4,92%
WACC	
(18) WACC = $[A] * (11) + [B] * (17)$	7,20%

A →  Bruno Ard 

Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF

6. Diante do que se expôs, sugere-se o encaminhamento desta Nota à Secretaria-Executiva do Ministério da Fazenda e ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, tanto para fins do andamento do processo de concessão das rodovias BR 116/MG e BR 040/ Brasília-DF a Juiz de Fora-MG como também para as demais rodovias do Plano de Investimentos em Logística (7 lotes).

À consideração superior.



MARCELO SENNA VALLE PIOTO
Gerente de Concessões e PPP da COAPI/STN



BRUNO NUNES SAD
Coordenador da COAPI/STN



HAILTON MADUREIRA DE ALMEIDA
Coordenador Geral de Análise Econômico-Fiscal de Projetos de Investimento Público



MAURÍCIO ESTELLITA LINS COSTA
Coordenador Geral de Transporte e Logística – SEAE

De acordo. Encaminhe-se ao Senhor Secretário Executivo do Ministério da Fazenda e ao Senhor Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.



MARCUS PEREIRA AUCELIO
Subsecretário de Política Fiscal



TIAGO DE BARRÓS CORREIA
Assessor Especial