

RELATÓRIO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 145/2013

a) **Introdução**

As rodovias BR-040/DF/GO/MG, trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG e BR-116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre/MG, integram a 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais, fase I e estão 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. Compõe ainda o Programa de Investimentos em Logística lançado pelo Governo Federal em 15/08/2012 e o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

O projeto das rodovias 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.

O sistema rodoviário da BR-040/DF/GO/MG, com extensão de 936,8 km, se inicia no Km 0 do Distrito Federal até o Km 771,1/MG, no município de Juiz de Fora, incluindo todos os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais ou locais, ciclovias, 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 à concessão. O trecho de concessão da rodovia BR-116/MG tem extensão de 816,7 km, com início na divisa com o Estado da Bahia, próximo ao município de Divisa Alegre, Estado de Minas Gerais, até a divisa com o Estado do Rio de Janeiro, próximo ao município de Além Paraíba, no Estado de Minas Gerais.

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.

b) Objetivo

A audiência teve por objetivo colher sugestões e contribuições aos Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e ao Programa de Exploração das rodovias BR-040/DF/GO/MG, trecho Brasília-DF – Juiz de Fora/MG e BR-116/MG, trecho Além Paraíba/MG – Divisa Alegre/MG, ambas integrantes da 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais – Fase I.

c) 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.”

d) Desenvolvimento

A partir do Edital de Chamamento Público nº 1/2013, publicado pelo Ministério dos Transportes no Diário Oficial da União em 24 de julho de 2013, para atualização dos estudos desenvolvidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico e Social (BNDES), relativos à concessão das duas rodovias, com base no que consta nos Editais nº 001 e 002/2012, submeteu-se os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica e o Programa de Exploração das Rodovias ao Processo de Participação e Controle Social, disciplinado pela Resolução nº 3.705 de 10 de agosto de 2011.

Os pontos dos estudos atualizados, de acordo com o Chamamento, foram os seguintes:

- a) Atualização dos Estudos de Tráfego da BR-040 para avaliar a alteração da localização da praça de pedágio de Nova Lima;
- b) Adoção de custos unitários recentes (SICRO II ou preços de mercado, onde couber) nos Estudos de Engenharia, Modelo Operacional e Programa de Investimento, em ambas as rodovias;
- c) Compatibilização entre os custos previstos para a concessão e os investimentos realizados pelo DNIT nos últimos anos, em ambas as rodovias;
- d) Inclusão ou alteração das definições de melhorias solicitadas pelo Poder Concedente;
- e) Atualização da avaliação econômico-financeira, incluindo as premissas da modelagem econômico-financeira, investimentos e custos operacionais, em ambas as rodovias.

Foi realizada sessão presencial em 02 de outubro de 2013 em Belo Horizonte/MG e 03 de outubro de 2013 em Brasília/DF, conforme disposto no Aviso de Audiência Pública nº 145/2013 e Comunicado relevante nº 01/2013. O período para envio de contribuições foi das 9 horas do dia 27 de setembro de 2013 até às 18 horas do dia 11 de outubro de 2013.

A mesa diretora foi composta pelos seguintes servidores:

- César Augusto Santiago Dias e Luciana Faria Cortonesi, presidente e secretária, respectivamente; e ainda, a servidora Francisca Margareth Ximenes Feijó, representante da Procuradoria-Geral para a sessão presencial. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária foi representada

pelo servidor Érico Reis Guzen, que realizou a apresentação do projeto de concessão com as alterações expostas acima.

e) Contribuições Recebidas

No período estabelecido para o recebimento de contribuições na vigência do processo da Audiência Pública nº 145/2013, compreendido de 27 de setembro a 11 de outubro de 2013, foram recebidas um total de **156** (cento e cinquenta e seis) contribuições, sendo: **143** (cento e quarenta e cinco) contribuições por meio eletrônico, **4** (quatro) contribuições por escrito **9 (nove)** contribuições orais. Em Belo Horizonte tiveram **11 (onze)** inscritos para manifestação oral, porém dois não estavam presentes quando chamados. Em Brasília, o único inscrito para contribuição oral declinou de sua manifestação.

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

Contribuições que não versaram sobre o objeto desta audiência não foram consideradas, conforme exposto no documento "Procedimentos da Audiência Pública", na seção "da formulação geral das contribuições".

f) Relação das instituições e pessoas que apresentaram manifestações

- Acácio Furtado Costa;
- Adolpho Duarte;
- Agenor Teixeira Leite de Andrade;
- Alessandra de Araújo Faria;
- Alexandre Miserani;
- Alisson Giovanni Heronville Corrêa;
- Alyne Perillo;
- Ana Paula Vieira;
- Anderson Carvalho;
- André Ricardo Machado Castro;
- Andréa Greiner da Cunha Salles;

- Angelo Alves;
- Antonio Alvares Duarte;
- Antonio Carlos de carvalho;
- Armênio Dias;
- Arthur Ferreira Drummond;
- Arthur Palma Dias Júnior;
- Associação Bairro Balneário Água Limpa – ABBAL;
- Associação do Residencial Villabella;
- Associação dos Condomínios Horizontais;
- Associação dos Proprietários do Aconchego da Serra;
- Bruno Aurélio;
- Bruno Campo Melo;
- Bruno Francisco Cabral Aurélio;
- Bruno Gomes Rosati;
- Câmara Municipal de Moeda/MG;
- Camila Andrade Cunha;
- Carlos Alberto Coelho;
- Carlos Gustavo Alves Leite Martins;
- César Luiz Serpa;
- Cesar Teixeira Lopes;
- Cíntia Santana Félix;
- Daniela Barbalho Paulino;
- Daniella Mesquita de Miranda;
- Denilson Alberto da Cruz;
- Deoclecio Alves Chianca Junior;
- Dirceu B.Lima;
- Eduardo Felipe Andrade Alvim;
- Eduardo Felipe Machado Silveira;
- Eduardo Halley dos Santos;
- Eduardo Henrique Tomazi de Salles;
- Emílio Martins de Abreu;
- Enéas Virgílio Albergaria Rocha;

- Eny Rezende;
- Fabiana Nunes Gomide;
- Felipe C Vieira;
- Fernanda Dias;
- Fernando de Sousa Pires e Albuquerque;
- Fernando Pessoa Coelho;
- Fernando Sá Brito Freitas;
- Flávia Barbalho Paulino;
- Flavia Brant Junqueira;
- Flávio da Silva Linhares;
- Flavio Magelo;
- Francisco das Chagas Ferreira de Sousa;
- Geraldo Magela Salgado Machado;
- Giovana Alves de Moraes;
- Glauco Peregrino;
- Gretileia Efigenia Marinho Felix Souza;
- Guilherme Matheus de Sousa Melo;
- Guilherme Pedrosa;
- Gustavo Brasileiro Henriques;
- Gustavo Fidelis C Lopes;
- Gustavo Henrique Wykrota Tostes;
- Gustavo Mendes de Figueiredo;
- Henrique Cunha Tomazi de Salles;
- Iara Campos;
- Iram Garcia de Almeida;
- Isabella do Carmo Parreira;
- Ivanilson Alencar Maciel;
- Izabela Versiani Mello Fonseca;
- Janaina Cristiane Diniz;
- Jemysson Jean de Oliveira;
- João Barbosa Filho;
- João Bosco de Albuquerque Pinto Coelho;

- Joao Felipe de Paula;
- João Marcio Lignani Siqueira;
- João Procópio Campos Loures Vale;
- José Odilon Oliveira Lopes;
- Juliana Furiati Lopes Siqueira;
- Kelly costa;
- Leonardo Fernandes;
- Leonardo Nascimento Rocha Rezende;
- Lígia de Moraes Gomes;
- Lisiane Erna Wendland;
- Lívia Andréa Saldanha Baggio Rezende;
- Lucas Aparecida de Paula;
- Luciano Andrade Moreira
- Luciléia Laia Messias;
- Luiz Cláudio Gomes Maia;
- Luiz Fernando Werneck Evangelista;
- Luiz Flávio Pimenta Vieira;
- Lylíam Ppavan;
- Marcelo Barbalho Paulino;
- Marcelo Giovani Bernardino Epdrosa;
- Marcelo Mazzoli Schmidt;
- Marcelo Nascimento Rocha Rezende;
- Marcio Baumgratz Delgado;
- Márcio Tavares Barbosa;
- Marcio Vieira de Siqueira;
- Marco Aurelio Lyrio Reis;
- Marcos Lucio Lignani Siqueira;
- Marcos Pontes Moreira;
- Marcosalem Pedroso;
- Maria Bernadette Costa Aquino;
- Marília Fernandes Antunes Costa;
- Mauro Luis Marins Mendes;

- Moacir Avelar Dias Filho;
- Nalva Candida Rodrigues Figueiredo;
- Nivaldo Paulino de Oliveira;
- Pacífico Augusto Vieira;
- Peterson Silva Guimarães;
- Plínio Trópia Barreto;
- Prefeitura de Moeda/MG;
- Rafael Cunha de Mendonça;
- Rafael Nascimento Rocha Rezende;
- Raul da Silva Fonseca;
- Renata Carolina Figueira Serpa;
- Ricardo Junqueira Victorelli;
- Ricardo Moraes;
- Roberto de Castro Parreiras;
- Roberto Francisco de Souza;
- Roberto Rocha Rezende;
- Rodrigo Castilho Ribeiro;
- Rodrigo Correa de Sá;
- Rodrigo;
- Ronaldo Lara Rezende;
- Samir Jorge Venâncio;
- Sônia Barbalho Paulino;
- Tânia Couto Machado Chianca;
- Tercio Ribeiro de Barros;
- Terezinha de Jesus Silva Ribeiro de Barros;
- Thais Machado Silveira;
- Thais Rotsen Correa;
- Thomas Machado Chianca;
- Vagner Augusto Monteiro Rabelo;
- Valeria Aparecida de Paula;
- Vanderlei Costa;
- Vera Lúcia Nascimento Rocha Rezende;

- Virgílio Furtado da Costa;
- Vitor de Oliveira Parreiras;
- Walmy Brandao filho;
- Walter Nascimento;
- Wellington Lana de Lima;
- Wilson de Andrade Castilho;
- Zofija Elizabeta Fonda.

g) Conclusão

Concluída a apreciação das manifestações recebidas por intermédio do processo de Audiência Pública nº 145/2013, 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, 17 de outubro de 2013.

CÉSAR DIAS

Presidente da Audiência Pública

LUCIANA FARIA CORTONESI

Secretária da Audiência Pública

Anexo I

**Consolidação das Contribuições Recebidas na Audiência Pública nº 145/2013 e
Considerações da Equipe Técnica**

Contribuições – Intercâmbio Documental - E-mail e protocolo ANTT

(27 de setembro a 11 de outubro de 2013)

1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1577219

Contribuição:

Sou morador do Município de Nova Lima, trabalho em Belo Horizonte e utilizo a BR-040 todos os dias. A estrada hoje, de forma geral, é relativamente bem conservada, iluminada e sinalizada. Ela possui 2 grandes problemas: radares mal posicionados e tráfego de carretas de minério em alta velocidade e sobrepeso. Foram instalados radares do tipo "pardal" nas estradas as vezes em locais perigosos. Alguns motoristas se assustam com o radar e freiam bruscamente, mesmo estando dentro do limite de velocidade. Os radares fixos adequados deveriam ser aqueles visíveis a longa distância, para que o motorista avistar e reduzir com segurança a velocidade. O segundo problema é o grande fluxo de carretas de minérios superlotadas danificando o asfalto. A instalação de balanças na rodovia ajudaria a melhorar a conservação da estrada e a segurança de todos os motoristas. As carretas com carga acima do limite rodam em alta velocidade nas descidas da rodovia antes de chegar ao Anel Rodoviário de Belo Horizonte. Para isso muitas vezes utilizam o sistema de freio que chegam superaquecidos ao declive no Anel Rodoviário, e aliado ao sobrepeso de carga, causam diversos acidentes culpando "falha nos freios". Para terminar, peço bom senso de instalar as praças de pedágio fora de zonas urbanas. A instalação de praça de pedágio em Nova Lima, como no edital anterior, ao invés de trazer melhorias para quem utiliza a rodovia, traria transtornos de filas nas praças e

aumento de custos generalizados para moradores e trabalhadores que utilizam a rodovia todos os dias. Além de dividir o município de Nova Lima, traria prejuízo a moradores de outras cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte, como Itabirito, Moeda e Brumadinho. As praças de pedágio deveriam ser instaladas em partes que a concessionária efetivamente duplicar e não onde a estrada já está pronta.

Resposta da área técnica:

A respeito dos radares, a localização atual vai ser revista durante o contrato, a concessionária tem a obrigação de implantação de radares, portanto, aqueles que estão lá vão ter que ser revistos e vão ter que atender aos normativos pertinentes.

Em relação ao tráfego de caminhões na rodovia, há a previsão de implantação de balanças, o que deve coibir o sobrepeso.

2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1579169

Contribuição:

Como já nos manifestamos nas consultas anteriores, protestamos quanto a localização do posto de pedágio em Nova Lima/MG, que se encontra em área urbana, causando evidentes prejuízos aos moradores do eixo sul da Região metropolitana de Belo Horizonte, o que certamente resultará em conflitos inclusive no judiciário, como de fato já existem, gerando ainda, incertezas quanto ao processo de privatização.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1579173

Contribuição:

O trecho da BR 040 situado entre o viaduto da Mutuca e o viaduto das Almas foi definido como Estrada Parque em acordo judicial entre MPMG e Governo do Estado de Minas Gerais, devendo ter tratamento especial quanto a este aspecto. Além disso, neste trecho, a BR 040 atravessa uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, o Monumento Natural da Serra da Moeda. Neste trecho dentro da UC, deverão haver medidas especiais de proteção, inclusive quanto a emissão de ruídos, proteção a fauna, corredores de fauna, etc., a serem previamente aprovadas pelo órgão gestor desta UC.

Resposta da área técnica:

O item 5 do PER já prevê que a Concessionária deverá observar e cumprir, às suas expensas, a legislação ambiental vigente, incluindo eventuais providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal, incluindo todas as instruções de serviço, normas, regulamentos e resoluções, tais como instruções e procedimentos do DNIT, a base legal adotada pelo IBAMA e pelos órgãos ambientais estaduais e municipais, leis federais, estaduais e municipais de Meio Ambiente, portarias, resoluções do CONAMA e resoluções da ANTT.

4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1579175

Contribuição:

SOU USUÁRIO DA BR-040 POR PELO MENOS DUAS VEZES POR SEMANA, A MAIS DE TRINTA ANOS. NÃO DOU MAIS CONTA DE TROCAR E REPARAR

PARABRISA. Até a privatização a ANTT, poderia encontrar uma forma para que os caminhões das Mineradoras tivessem mais um pouco de civilidade, inclusive as Mineradoras, permanecendo tão somente na faixa da direita, não saísse dos pátios escorrendo uma água de minério que emporcalha os automóveis. (principal acessório para quem trafega no referido trecho é o depósito de água para lavar o para-brisa). Não se faz na BR 040 trecho Trevo de Ouro Preto a Conselheiro Lafaiete, uma viagem tranquila sem sobressaltos, principalmente por conta dos transportadores de Minério, e que quando lavarem a estrada, lavar e não molhar para dar mais barro e poeira. É uma vergonha não sei para quem se para as Mineradoras, DNIT ou ANTT a falta de respeito que é cometida no referido trecho, e quando reclamei na PRF disseram que não podiam fazer nada, mas se IPVA não estiver pago, é multa, reclamar onde?. Gostaria de receber resposta sobre a atual situação. Obs. O trecho duplicado na curva do sabão é uma vergonha, a rodovia ali é prioridade da Mineradora.

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração da Rodovia prevê que a futura Concessionária deverá, dentre outras obrigações e encargos, realizar as obras de duplicação de toda a extensão da Rodovia, bem como realizar as atividades de recuperação e manutenção do pavimento e da sinalização da Rodovia. Adicionalmente, conforme detalhado na Frente de Conservação do PER, desde a assunção da Concessão, a Concessionária será obrigada a conservar a limpeza do pavimento da Rodovia. Com tais conjuntos de encargos atribuídos a Concessionária haverá melhora nas condições de conforto e trafegabilidade para os usuários em toda a extensão da Rodovia, inclusive nos trechos indicados na presente contribuição.

5. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1579178

Contribuição:

Soube, pela imprensa, que o pedágio será colocado no km 571,5, antes portanto de 2 condomínios antigos na região (aconchego da serra e villabella) e da subida de Moeda. Sendo proprietário no Villabella, gostaria de registrar minha intenção de ação judicial para garantir que não seja obrigado a pagar pedágio por conta de 500 metros de estrada. Entendo serem estes os últimos condomínios da região, tão conectados a BH quanto os anteriores. Uma solução deve ser dada à questão para evitar este contencioso judicial que certamente seria para a perda de todos.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

6. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1579180

Contribuição:

Bom dia! Gostaria de expor minha sugestão e sei que a grande maioria que passa pela BR 040 concordará: as praças de pedágio na BR 040 tem que abranger o local de passagem das Mineradoras, pois os piores trechos são os que seus caminhões passam todos os dias. O asfalto é muito pior, as placas de sinalização estão sempre sujas e o trânsito é muito mais arriscado para os carros de passeio devido a alta velocidade dos caminhões e sua

grande quantidade. Espero que este tipo de reivindicação seja atendida.
Obrigada Alessandra

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração da Rodovia prevê que a futura Concessionária deverá, dentre outras obrigações e encargos, realizar as obras de duplicação de toda a extensão da Rodovia, bem como realizar as atividades de recuperação e manutenção do pavimento e da sinalização da Rodovia. Adicionalmente, conforme detalhado na Frente de Conservação do PER, desde a assunção da Concessão, a Concessionária será obrigada a conservar a limpeza do pavimento da Rodovia. Com tais conjuntos de encargos atribuídos a Concessionária haverá melhora nas condições de conforto e trafegabilidade para os usuário em toda a extensão da Rodovia, inclusive nos trechos indicados na presente contribuição. É importante ressaltar que a designação do local de implantação das praças de pedágio leva em conta a projeção de tráfego, rotas de fuga, topografia , entre outros elementos, de forma a otimizar as condições de operação da rodovia.

7. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1579186

Contribuição:

Bom dia venho por meio desta esclarecer que existem ainda dois condomínios residenciais ,totalizando 780 lotes, com ocupação de moradia de 50%, cuja localização está a menos de 1km da futura praça de pedágio da BR 040 , pessoas estas que ali trafegam diariamente e com esta localização irá gerar para as mesmas um gasto anual ,hoje, de 4.536,00 reais para as mesmas saírem de casa , quer seja para trabalho ou para as compras do dia a dia, assim venho por meio desta solicitar que isto seja considerado , levando assim a praça de pedágio para 3 km além do previsto, os 10km da entrada de ouro preto. Pois como disse em reportagem televisiva a nobre

Advogada não é justo pagar para trafegar 1ou 2 km o valor do uso de 100 km. Assim espero que isto seja levado em consideração pois não influenciará nos ganhos da Concessionaria que vier assumir este trecho, evitando assim mais um ônus para as pessoas ali residentes que trabalham e seus filhos estudam em Belo Horizonte. Obrigado.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

8. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1580198

Contribuição:

Olá, a minha sugestão é a seguinte, eu moro em Pedra do Sino, um distrito de Carandaí e vejo que no meu distrito e no resto da cidade que é cortado pela BR-040 sofre com os riscos da travessia de pedestres intenso de um lado para o outro da BR. Queria sugerir passagens subterrâneas que não são tão onerosas para a empresa que vai cuidar da BR e também porque vai diminuir os riscos que nós pedestres corremos todos os dias. Fica aí a minha sugestão e espero que algo seja estudado para nos dar mais segurança. Obrigado.

Resposta da área técnica:

O item 3.2.3.1 Obras de Melhorias do PER estabelece que a ANTT poderá determinar que a Concessionária implante passarelas nos locais e prazos definidos pela ANTT.

9. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581443

Contribuição:

Prezados Senhores,

É certo que, já há alguns anos, a rodovia BR-040, no trecho entre Conselheiro Lafaiete e Belo Horizonte, não comporta mais o fluxo normal de veículos que por ele trafega diariamente. O crescimento econômico da região mineira conhecida como Alto Paraopeba, que tem Conselheiro Lafaiete como cidade-polo, impulsionado sobretudo pelos maciços investimentos financeiros realizados pelos setores de mineração e siderurgia, acarretou súbito e considerável aumento populacional na região. Ademais, fez crescer enormemente o fluxo diário de pessoas e veículos entre as várias cidades da região, e entre estas e a capital Belo Horizonte.

A consequência disso é que esse trecho da rodovia, com sua estrutura atual, não vem suportando o tráfego habitual, o que faz com que haja congestionamentos quase diários em alguns pontos. Pior do que isso é o elevadíssimo número de acidentes ocorridos, grande parte deles com vítimas fatais, situação agravada pelo intenso tráfego de carretas carregadas com minério que usam a via.

A sucessão de tragédias diárias, que vem ceifando um número enorme de vidas humanas, tem gerado bloqueios sistemáticos da pista por parte de moradores de comunidades vizinhas à rodovia, traumatizados com a perda rotineira de parentes e amigos. Esses bloqueios, amplamente divulgados na mídia, têm paralisado o trânsito durante horas e gerado filas quilométricas na rodovia, prejudicando o direito de ir e vir dos usuários e ocasionando sérios prejuízos sociais e econômicos.

Ante o exposto, a par de lhes cumprimentar, dirijo-me a V. Sas. para solicitar que, uma vez findo o processo licitatório e assinado o contrato de

concessão, as obras de recuperação estrutural e duplicação, com separação por barreira de concreto, da rodovia BR-040 sejam iniciadas **primeiramente, e em caráter de urgência**, no trecho entre Conselheiro Lafaiete e Belo Horizonte.

Na oportunidade, comunico-lhes que várias autoridades públicas, conscientes da gravíssima situação do trecho entre Conselheiro Lafaiete e Belo Horizonte, elaboraram um ofício, a ser encaminhado ao Diretor-Geral da ANTT e ao Ministro dos Transportes, fazendo exatamente o pleito que faço agora através deste e-mail. São signatários do ofício deputados federais, deputados estaduais, prefeitos municipais, vereadores, promotores de Justiça, juízes de Direitos, delegados de Polícia e defensores públicos da região do Alto Paraopeba. Os ofícios encontram-se atualmente em fase de coleta final das assinaturas para encaminhamento.

Ressalto que a sociedade mineira, especialmente na região do Alto Paraopeba, não suporta mais as condições atuais da estrutura da rodovia no trecho citado, havendo o justo anseio de que o sofrimento daqueles que trafegam pela via seja levado em consideração por ocasião da definição do cronograma das obras.

Na oportunidade, manifesto confiança no atendimento do pedido aqui formulado e apresento protestos de elevada estima e consideração.

Resposta da área técnica:

Para o trecho entre as cidades de Conselheiro Lafaiete e Belo Horizonte, a concessão da Rodovia BR-040 prevê a implantação de diversas obras de melhorias que terão como objetivo aumentar sua capacidade, facilitar os acessos e ampliar a segurança do trechos, sendo elas:

- Correção do traçado em 3 pontos localizados nos quilômetros 576, 582 e 589 em Congonhas;
- Implantação de Vias Marginais em segmentos descontínuos entre quilômetros 546 e 563 (Belo Horizonte - Nova Lima) e 603 e 613 (Congonhas);
- Melhoria de 11 acessos entre os quilômetros 563 e 629 (Nova Lima - Conselheiro Lafaiete);
- Implantação de 2 passarelas entre os quilômetros 550 e 555 (Nova Lima) e de 4 passarelas entre os quilômetros 603 e 613 (Congonhas)
- Realização de um conjunto de obras e serviços de duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da Rodovia em Conselheiro Lafaiete com extensão de 10 km, sendo 7,5 km em trecho de travessia urbana em multifaixas.

10. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581445

Contribuição:

Senhores, muito tenho lido sobre as condições financeiras do Edital de Concessão da BR-040 . Entretanto pouco ou quase nada tem sido escrito sobre a qualidade da nova estrada, suas características geométricas e o dimensionamento do pavimento. Chama a atenção a previsão de aumento do tráfego em 4,0 % a.a , o que considerando que a duplicação levará 5 anos , apenas após 13 anos o tráfego já estará dobrado . Isso por si , significa que o projeto da estrada deve ser feito para o futuro e não para o momento presente . No curso de Engenharia aprendemos que ao projetar uma estrada, deve-se definir como premissa os POP's (Pontos obrigatórios de Passagem) , proximidade de cidades , etc. Agora , quando de faz uma

nova estrada , duplicando , tendo por base uma estrada já implantada , como é o caso atual da BR-040 , creio devam ser considerados os Pontos Obrigatórios de NÃO Passagem, ou Pontos de Interação Especial . Qual a razão de existirem os PONP's ? No trecho BH- Juiz de Fora existem, e se multiplicam a cada dia , inúmeros quebra- molas e radares com limite de velocidade em sua maioria de 60km/h , chegando a incríveis 50km/h e mesmo 30km/h , como é o caso do trevo de acesso a Santos Dumont e em Ewbank da Câmara , respectivamente . Ora, para uma rodovia de 1° Classe acredito que todos esses pontos são , no mínimo , Pontos de Interação Especial ou mesmo PONP's . Considerando locais mais relevantes, é de supor que nas Premissas do Edital estejam considerados novos contornos das cidades de Conselheiro Lafaiete, Santos Dumont, Ewbank da Câmara e Congonhas. Em outras como Carandaí, por exemplo, pode ser indicado a construção de trevos com viadutos. Levando em conta os inúmeros quebra- molas, pode-se pensar que em cada um seria necessário a construção de passarelas, passagens subterrâneas ou melhoria de traçado.

Outro ponto que considero importante é não aprovar a construção de trevos em nível, causa de muitos acidentes e atrasos em viagens.

Sem querer ensinar Pai Nosso aos Vigários e considerando o projeto e deteriorado estágio atual do recente acesso ao novo Viaduto das Almas (Marcio Martins), bem como da Variante da Curva do Sabão, é de se ressaltar a qualidade técnica que será exigida no Edital, assim como a fiscalização do Projeto e da execução da obra. Acredito que o trecho Trevo de Ouro Preto á C. Lafaiete deva ser duplicado com prioridade, imediata construção de terceiras faixas nos dois sentidos na proximidade do Viaduto das Almas; adequado dimensionamento do pavimento para caminhões de minério e instalações de balanças.

Escrevo como usuário da estrada e com convicção de que os aspectos abordados são essenciais para quem pensa em uma estrada para o futuro e não para o passado e muito agradeço a oportunidade de opinar e enviar sugestões. Desejo sucesso na Licitação, com muita esperança no resgate de uma Engenharia Rodoviária há muito esquecida e relegada ao abandono.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidades de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc.

A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

11. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581449

Contribuição:

Senhores, muito tenho lido sobre as condições financeiras do Edital de Concessão da BR-040. Entretanto pouco ou quase nada tem sido escrito sobre a qualidade da nova estrada, suas características geométricas e o dimensionamento do pavimento. Chama a atenção a previsão de aumento do tráfego em 4,0 % a.a , o que considerando que a duplicação levará 5 anos , apenas após 13 anos o tráfego já estará dobrado . Isso por si , significa que o projeto da estrada deve ser feito para o futuro e não para o

momento presente . No curso de Engenharia aprendemos que ao projetar uma estrada , deve-se definir como premissa os POP's (Pontos obrigatórios de Passagem) , proximidade de cidades , etc. Agora , quando de faz uma nova estrada , duplicando , tendo por base uma estrada já implantada , como é o caso atual da BR-040 , creio devam ser considerados os Pontos Obrigatórios de NÃO Passagem, ou Pontos de Interação Especial . Qual a razão de existirem os PONP's ? No trecho BH- Juiz de Fora existem, e se multiplicam a cada dia , inúmeros quebra- molas e radares com limite de velocidade em sua maioria de 60km/h , chegando a incríveis 50km/h e mesmo 30km/h , como é o caso do trevo de acesso a Santos Dumont e em Ewbank da Câmara , respectivamente . Ora, para uma rodovia de 1° Classe acredito que todos esses pontos são, no mínimo, Pontos de Intervenção Especial ou mesmo PONP's . Considerando locais mais relevantes, é de supor que nas Premissas do Edital estejam considerados novos contornos das cidades de Conselheiro Lafaiete, Santos Dumont, Ewbank da Câmara e Congonhas. Em outras como Carandaí por exemplo, pode ser indicado a construção de trevos com viadutos. Levando em conta os inúmeros quebra- molas, pode-se pensar que em cada um seria necessário a construção de passarelas, passagens subterrâneas ou melhoria de traçado. Outro ponto que considero importante é não aprovar a construção de trevos em nível, causa de muitos acidentes e atrasos em viagens. Sem querer ensinar Pai Nosso aos Vigários e considerando o projeto e deteriorado estágio atual do recente acesso ao novo Viaduto das Almas (Marcio Martins), bem como da Variante da Curva do Sabão , é de se ressaltar a qualidade técnica que será exigida no Edital , assim como a fiscalização do Projeto e da execução da obra . Acredito que o trecho Trevo de Ouro Preto á C. Lafaiete deva ser duplicado com prioridade, imediata construção de terceiras faixas nos dois sentidos na proximidade do Viaduto das Almas; adequado dimensionamento do pavimento para caminhões de minério e instalações de balanças. Escrevo

como usuário da estrada e com convicção de que os aspectos abordados são essenciais para quem pensa em uma estrada para o futuro e não para o passado e muito agradeço a oportunidade de opinar e enviar sugestões. Desejo sucesso na Licitação, com muita esperança no resgate de uma Engenharia Rodoviária há muito esquecida e relegada ao abandono. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidades de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc.

A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

12. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581452

Contribuição:

para diminuir o prejuízo aos moradores de moeda o pedágio deveria ser no km 580.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

13. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1582793

Contribuição:

Concordo com todas as colocações do Sr. João Márcio Lignani Siqueira sobre a concessão da BR 040. Há necessidade urgente de obras e melhorias no pior trecho que é entre Conselheiro Lafaiete e o trevo para Ouro Preto. Neste segmento a rodovia tem um tráfego pesadíssimo de carretas de minério de ferro e não há qualquer contôle de peso da carga ,etc.

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração da Rodovia prevê a implantação de 6 postos de pesagem em locais a serem definidos posteriormente.

14. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1582800

Contribuição:

Senhores, Após os novos estudos para a realocização da praça de pedágio de NOVA LIMA, aliás realizados no KM 474, no município de ITABIRITO, conforme anexo Produto 20 ATUALIZAÇÃO DOS ESTUDOS DE TRÁFEGO Set/13, ficou estabelecido que a nova praça será instalada no KM 571,5KM. Entretanto, a localização da praça nesse novo ponto, além de se situar ainda em trecho urbano, ainda não abarca todos os moradores daquela região, que necessitam do deslocamento para os centros comerciais e serviços públicos localizados no bairro Jardim Canadá, em Nova Lima ou Belo Horizonte. São vários condomínios que terão prejudicado o seu direito de ir e vir. Se necessitarem por exemplo de um serviço médico em Itabirito, Nova Lima ou Belo Horizonte, deverão arcar com o custo da tarifa. Ressalte-se

que, ao contrário do que ficou consignado na Audiência Pública em Belo Horizonte pelo setor técnico da ANTT, (" praça que estava localizada nessa região foi transferida para dez quilômetros mais ao sul. Então esse problema que estava sendo colocado deixa de existir", explicou Érico Guzen, superintendente substituto de infraestrutura rodoviária da ANTT) a transferência da praça para o KM 571,5 não dissipa todos os problemas da região. Considerando que o novo estudo foi feito no KM 574, nenhum problema haveria para que a ANTT estipulasse a nova praça para o KM 580, conforme havia sido divulgado amplamente pela imprensa mineira nos últimos meses. Dessa forma, venho requerer a alteração da praça de pedágio para o KM 580, conforme fundamento acima apontados, salientando-se que prejuízo financeiro algum terão os licitantes, pois mantido o escopo de estudo do KM 574, caso haja essa transferência. Além disso, os acessos aos condomínios do KM 571 ao KM 580 não fazem parte do escopo da licitação, motivo pelo qual devem ser realizadas as obras nestes locais. Anexo limite geográfico de Itabirito.

limite geografico itabirito - Google Maps

<https://www.google.com.br/maps/preview?client=firefox-a&q...>



Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

15. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1582804

Contribuição:

Prezados, concordo com as colocações descritas abaixo pelo Sr. João Marcio Siqueira. Entendo que a situação da BR 040 deve ser tratada com urgência. Atenciosamente, Juliana Furiati Lopes Siqueira Arquiteta e Urbanista e usuária da BR 040 Senhores, muito tenho lido sobre as condições financeiras do Edital de Concessão da BR-040 . Entretanto pouco ou quase nada tem sido escrito sobre a qualidade da nova estrada, suas características geométricas e o dimensionamento do pavimento. Chama a atenção a previsão de aumento do tráfego em 4,0 % a.a , o que considerando que a duplicação levará 5 anos , apenas após 13 anos o tráfego já estará dobrado . Isso por si , significa que o projeto da estrada deve ser feito para o futuro e não para o momento presente . No curso de Engenharia aprendemos que ao projetar uma estrada , deve-se definir como premissa os POP's (Pontos obrigatórios de Passagem) , proximidade de cidades , etc. Agora , quando de faz uma nova estrada , duplicando , tendo por base uma estrada já implantada , como é o caso atual da BR-040 , creio devam ser considerados os Pontos Obrigatórios de NÃO Passagem, ou Pontos de Interação Especial . Qual a razão de existirem os PONP's ? No trecho BH- Juiz de Fora existem , e se multiplicam a cada dia , inúmeros quebra- molas e radares com limite de velocidade em sua maioria de 60km/h , chegando a incríveis 50km/h e mesmo 30km/h , como é o caso do trevo de acesso a Santos Dumont e em Ewbank da Câmara , respectivamente . Ora , para uma rodovia de 1° Classe acredito que todos esses pontos são , no mínimo , Pontos de Intervenção Especial ou mesmo PONP's . Considerando locais mais relevantes , é de

supor que nas Premissas do Edital estejam considerados novos contornos das cidades de Conselheiro Lafaiete , Santos Dumont , Ewbank da Câmara e Congonhas . Em outras como Carandaí, por exemplo, pode ser indicado a construção de trevos com viadutos. Levando em conta os inúmeros quebra-molas, pode-se pensar que em cada um seria necessário a construção de passarelas, passagens subterrâneas ou melhoria de traçado. Outro ponto que considero importante é não aprovar a construção de trevos em nível, causa de muitos acidentes e atrasos em viagens. Sem querer ensinar Pai Nosso aos Vigários e considerando o projeto e deteriorado estágio atual do recente acesso ao novo Viaduto das Almas (Marcio Martins), bem como da Variante da Curva do Sabão , é de se ressaltar a qualidade técnica que será exigida no Edital , assim como a fiscalização do Projeto e da execução da obra . Acredito que o trecho Trevo de Ouro Preto á C. Lafaiete deva ser duplicado com prioridade, imediata construção de terceiras faixas nos dois sentidos na proximidade do Viaduto das Almas; adequado dimensionamento do pavimento para caminhões de minério e instalações de balanças. Escrevo como usuário da estrada e com convicção de que os aspectos abordados são essenciais para quem pensa em uma estrada para o futuro e não para o passado e muito agradeço a oportunidade de opinar e enviar sugestões. Desejo sucesso na Licitação, com muita esperança no resgate de uma Engenharia Rodoviária há muito esquecida e relegada ao abandono. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

O PER estabelece os Parâmetros Técnicos e Parâmetros de Desempenho que deverão ser seguidos pela Concessionária. O PER estabelece ainda, no item 3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego, que faixas adicionais em trechos em pista dupla deverão ser implantadas quando o atingimento de determinado volume de tráfego, no item 3.2.2.1 Obras obrigatórias em Trechos Urbanos determina a construção de contornos em

Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont e nos itens 3.2.1.2 Obras de Melhorias e 3.2.3.1 Obras de Melhorias diversas melhorias a serem implantadas ao longo da concessão.

16. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1583242

Contribuição:

Sugestão de alteração da praça de pedágio do quilômetro 571,5 para o depois do quilômetro 578 (após o acesso ao trevo para a cidade de Moeda - MG e o Condomínio Villa Bella - Itabirito - MG), pois a BR- 040 se constitui no único acesso aos centros urbanos (Belo Horizonte, Itabirito e Nova Lima).

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo

incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

17. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1583245

Contribuição:

Prezado sr (a), Discordo veementemente da definição da relocação da praça de pedágio que seria construída anterior ao acesso ao condomínio Alphaville para o KM 571,5(depois do Condomínio Ville de Lacs). Esta alteração ainda prejudica os condomínios Aconchego da Serra, Villa Bella e moradores de Moeda, que precisarão pagar pedágio para poderem trabalhar em Belo Horizonte e região. Várias famílias moram na região e terão de pagar para poder trabalhar (meu caso e mais centenas). Gostaria que adiantassem o pedágio para 2 km adiante, aonde já terminaram os pedágios. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

18. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1583248

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

19. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1583252

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG.

Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella e funcionário da nova fábrica da Coca Cola que está sendo construída após o KM 571,5, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte.

Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

20.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1583255**Contribuição:**

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a

estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

21. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584550

Contribuição:

Prezados Srs., Como morador e munícipe de Moeda / MG, vejo que as alterações quanto a praça de pedágio na rodovia BR-040 para o KM 571,5 não serão suficientes para atendimento a nossa população, já carente de recursos e que tem que buscar suas fontes de renda em Belo Horizonte / MG. A praça de pedágio no local pré-determinado irá onerar grandiosamente a nossa população. Salutar, seria alterar a praça de pedágio para o KM 578, e assim manteríamos o progresso, a satisfação e o desenvolvimento de nossa região. Cabe aqui esta solicitação de suma importância.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

22. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584553

Contribuição:

Prezados Srs., Como morador e munícipe de Moeda / MG, vejo que as alterações quanto a praça de pedágio na rodovia BR-040 para o KM 571,5 não serão suficientes para atendimento a nossa população, já carente de recursos e que tem que buscar suas fontes de renda em Belo Horizonte / MG. A praça de pedágio no local pré-determinado irá onerar grandiosamente a nossa população. Salutar, seria alterar a praça de pedágio para o KM 578, e assim manteríamos o progresso, a satisfação e o desenvolvimento de nossa região. Cabe aqui esta solicitação de suma importância.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

23. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584558

Contribuição:

O ponto de pedágio definido para o KM 571 da BR-040 exclui apenas dois condomínios e uma cidade. Após isto o não moradia por mais 50 km. Por

que excluir estes dois condomínios e mais toda uma cidade, onde a economia é puramente rural por causa de 6 km? Outro ponto importante é que onde foi definido o local do pedágio é repleto de árvores e existe uma comunidade (bairro) ao lado. Será necessário o desmatamento e realocação de comércio e pessoas, além de não existir espaço suficiente para a construção da infra-estrutura para o pedágio. Após o KM 580, mina varzea do lopes, há uma grande área livre inutilizada. Porque não nesta região?

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

24. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584562

Contribuição:

Corroborando a mensagem abaixo: Eduardo Halley dos Santos - morador de Moeda-MG Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso.

Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

25. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584566

Contribuição:

Senhor Diretor Geral,

O município de Moeda situa-se a cerca de 60 km de Belo Horizonte. O acesso ao município se faz seguindo em direção sul, através da BR-040 por cerca de 40 km, e a seguir, pela MG 825 por cerca de 20 km, estrada esta vicinal, que se limita a fazer a ligação entre esta BR e o núcleo urbano de Moeda, ali finalizando.

Há cerca de um ano, a questão da concessão da BR-040 vem preocupando nossos cidadãos, em função do anúncio de que o posto de pedágio seria situado no Km 562, próximo ao trevo de Ouro Preto.

Sr. Diretor Geral, a população de Moeda tem baixo poder aquisitivo. Em sua maioria, vive da venda da produção de pequenas propriedades rurais ou de produtos caseiros como doces e queijos, principalmente em Belo Horizonte. Outra fonte importante de renda de nossa população é a prestação de serviços em condomínios de alta renda próximos, em especial o Alphaville, em Nova Lima, em serviços como faxineira, doméstica, pedreiro, pintor, jardineiro, todos de baixa remuneração, como é do conhecimento geral. Além disso, Moeda é um município pequeno, que oferece poucas opções de comércio, de tratamento de saúde e de educação. Dependemos muito de compras na região do Bairro Jardim Canadá em Nova Lima, ou no comércio de Belo Horizonte. Dependemos de Belo Horizonte para atendimento de saúde. Não temos cursos técnicos ou superiores, dependemos de Belo Horizonte para um nível maior de estudo.

Com população pequena, não temos um sistema de transporte coletivo com muitas opções de horários para Nova Lima e Belo Horizonte. Para trabalhar, fazer compras, receber tratamento de saúde ou estudar, nossa população se utiliza, em sua maioria, de transporte por veículos próprios (moto ou carro), adquiridos e mantidos com dificuldade frente a renda familiar média do município.

Por isso, Sr. Diretor, nos preocupamos quando, a cerca de um ano, tivemos a notícia de um possível posto de pedágio próximo ao trevo de Ouro Preto. Ficaríamos com dificuldade para ir ao bairro Jardim Canadá ou a Belo Horizonte para vender os nossos produtos caseiros e realizar compras, e mais ainda, para as necessidades básicas de tratamento de saúde e de estudo. Mas, ao menos, nossos trabalhadores ainda poderiam ir prestar seus

serviços em Alphaville, sem a necessidade de pagar o pedágio, já que o posto ficaria situado após este condomínio, em direção a Belo Horizonte.

O grande alento veio quando soubemos que comunidades de altíssimo poder aquisitivo, especialmente a da Alphaville, estavam se mobilizando. A época, os moradores destes condomínios de alta renda chegavam a falar em previsão de pagamento até dez mil reais ao ano de pedágio, pois a família teria quatro veículos e circularia ao menos duas vezes ao dia ali. Uma realidade muito longe de nossa, sem dúvida. Para se ter uma ideia, o PIB por habitante do município de Nova Lima é de R\$ 12.816,19, enquanto que o de Moeda é de R\$ 1.978,35, mais de 6 vezes menor.

Nesta semana, recebemos a notícia de que a mobilização dos condomínios de alta renda foi bem sucedida. Notícias de imprensa e no próprio site da ANTi, pode-se verificar que esta agência atendeu especificamente as reivindicações destes condomínios. O texto a seguir foi retirado do site. Os grifos são nossos: "Antes da atualização dos estudos, estava prevista uma praça de pedágio no km 562, o que afetaria o tráfego de moradores de condomínios da região". "A praça que estava localizada nessa região foi transferida para dez quilômetros mais ao sul. Então esse problema que estava sendo colocado deixa de existir", explicou Érico Guzen, superintendente substituto de infraestrutura rodoviária da ANT. Após a reavaliação dos estudos, ficou definida a praça de pedágio no km 571,5".

Sr. Diretor Geral, ocorre que, ao atender à população destes condomínios, a ANTT implantou o posto de pedágio exatamente entre nosso trevo de acesso e os mesmos. Ou seja, além de condenar uma população de baixa renda ao pagamento deste pedágio que pessoas bastadas não queriam, agora a situação nos foi piorada, já que até os trabalhadores domésticos terão de pagar pedágio para ir trabalhar nestes condomínios, especialmente em Alphaville.

Ainda quanto a nova localização deste posto de pedágio, há que se observar uma questão importante. Na apresentação feita na audiência pública, a qual se encontra disponibilizada no site da ANTT à página 7/35, afirma-se que para o estudo de nova localização do pedágio, foi realizada contagem de tráfego no Km 574. Na verdade, tivemos oportunidade de observar esta contagem, feita em um antigo posto da receita estadual de MG, mais precisamente no Km 574,5. Este local encontra-se a apenas 1.5 Km do trevo de acesso a Moeda, que fica aproximadamente no Km 576 (vide figura 1 em anexo).

Por que, então, o posto de pedágio foi implantado 3 Km em direção a Belo Horizonte, no Km 571,5? Se é possível mudar um posto de pedágio 10 km como foi feito para atender aos condomínios, e é possível implantar o posto 3 Km à norte do local de contagem, certamente é possível implantar este posto, igualmente, alguns poucos quilômetros a sul, de forma a liberar a população de Moeda deste encargo. Certamente, o tráfego originado de Moeda é absolutamente desprezível em relação ao tráfego da BR-040 e não causa nenhum impacto econômico na concessão da estrada. Certamente, também, é infimamente menor que o tráfego dos condomínios que tiveram tamanha atenção por parte da ANTT, e não mais será contabilizado no tráfego pagante do pedágio. Mas certamente, para a população de Moeda, este pedágio representa um encargo insuportável na já combatida renda familiar dos municípios.

Sr. Diretor Geral, acreditamos que a ANTT, sendo uma agência de um governo que se preocupa com os menos favorecidos pela sociedade, jamais seria capaz de prejudicar uma população de baixo poder aquisitivo em favor de uma população muito mais abastada. Podemos entender que, provavelmente, os técnicos desta agência buscaram a melhor solução técnica (física) de localização do posto. Mas isso, provavelmente, porque não tinham

conhecimento dos fatos agora informados. Temos certeza de que, sensibilizada pelo que aqui apresentamos, a ANTT encontrará uma solução de localização deste posto, que não nos prejudique, se não nos inviabilize como comunidade trabalhadora. Isso porque temos certeza de que existem outras alternativas para localização deste posto, após o trevo de acesso de Moeda em direção sul. Após nosso trevo de acesso, não existem outros, por um trecho de mais de 20 Km (vide figura 2 em anexo), ou seja, em nada modifica a colocação deste posto em qualquer ponto destes 20 Km, que certamente tem locais tecnicamente apropriados para localização de um posto de pedágio.

Neste sentido, Sr. Diretor Geral, vimos solicitar o especial empenho de V.Sa. na busca de uma solução de relocação do posto de pedágio previsto para o Km 571,5, para um local a partir de apenas 2 (dois) Km a sul do ponto onde foi feita a contagem, ou seja, cerca de 5 Km a sul do local indicado na audiência pública para localização do pedágio. Trata-se de uma pequena alteração, mas que representará muito para nossa população.

Estamos certos de que teremos a sensibilidade e o entendimento da ANTT para com nosso povo, gente simples e trabalhadora, que depende em muito do transporte na BR-040 para viver e sobreviver. Por isso agradecemos desde já toda ajuda e atenção prestada.



Figura 1: Localização do trevo de acesso a Moeda, a 1,5 Km do local onde foi realizada a contagem, e do local proposto para o posto de pedágio, a 3 Km deste mesmo local, em direção a Belo Horizonte.



Figura 2: Localização do ponto onde havia sido proposto o posto de pedágio originalmente, no Km 562, do trevo de acesso a Itabirito.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

26. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584568

Contribuição:

Sugiro da alteração da praça de pedágio para depois da entrada da cidade de Moeda, tendo em vista que muitos moradores residem em Moeda e trabalham em Belo Horizonte, como ocorreu a mudança solicitada por moradores de Nova Lima em especial o condomínio Alpha ville.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

27. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584570

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em decorrência da Audiência Pública Nº145/2013, referente a concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar alteração da Praça de Pedágio localizada no km 571,5. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de

Pedágio para depois do km 580, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Vale ressaltar que os moradores destes condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Os condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, assim como os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé, sendo que estes ultimo foram beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Assim sendo, solicito o mesmo tipo de benefício para os moradores dos condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Conto com a compreensão desta Agência. Atenciosamente – moradora do condomínio Villa Bella.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

28. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584571

Contribuição:

Conforme indicado na apresentação feita na audiência pública, na pagina 7/35, indica-se que foi feita pesquisa de trafego no km 574 para avaliar a

mudança do local do posto de pedágio do km 562. Este local da pesquisa está a 500 metros da entrada do Condomínio Aconchego da Serra, o qual mantém até o momento ação na justiça contra a localização do posto de pedágio entre sua portaria e Belo Horizonte. Ao invés de localizar o posto de pedágio logo a sua do local de contagem de trafego, este posto foi localizado 3 km a norte do mesmo, mantendo assim a situação de conflito existente. Entendemos que, ao invés do afirmado na audiência pública, de que a nova localização elimina os problemas com os condomínios, esta nova localização mantém o conflito, o que poderia estar resolvido se o pedágio fosse localizado poucos metros a sul do local onde foi, efetivamente, realizada a contagem de trafego. Na condição atual, não restará a nossa associação outra alternativa se não manter o conflito judicial. Solicitamos portanto reavaliação da localização deste posto de pedágio, para um ponto a sul do local onde foi feita a contagem de trafego.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

29. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584577

Contribuição:

Quanto ao pedágio em estudo para ser cobrado na região da cidade de Moeda, informo que sou completamente desfavorável. Ainda há além, alguns condomínios que iram sofrer bastante prejuízo, incluindo essa cidade (Moeda), com o pedágio que pelo estudo, será cobrado a poucos kilometros

antes do último Condomínio Villa Bella. Seria de total consciência do governo para benefício de todos a alteração na localização da praça de pedágio para além do Km 578!!! Isso significa a alteração de poucos kilometos além do último condomínio. Faço aqui o meu APELO!

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

30. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584580

Contribuição:

Senhores Representantes da ANTT,

Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora.

Tenho uma casa situada no Condomínio Villabella, próxima ao trevo de Moeda, pertencente ao município de Itabirito, distante 43 Km de Belo Horizonte.

No meu entendimento deve ser mantida a Praça de Pedágio no KM 562 (original) no município de Nova Lima – MG, pelos motivos que se seguem:

- A localização neste trecho, irá permitir que todos, indistintamente, paguem pelas melhorias efetuadas e tenham condições de exigir das concessionárias um serviço de qualidade. Entretanto, tal cobrança para os moradores dos condomínios ali localizados pertencentes as cidades

de Nova Lima, Itabirito, Moeda seria feita de forma diferenciada, ou seja anualmente, mediante uma taxa equivalente, por exemplo a 12 vezes o valor do pedágio, ou seja um pedágio de R\$ 8,00 X 12 (meses) = R\$ 96,00/ano;

- Os caminhões que transportam minério da região de Nova Lima, Itabirito e Serra da Moeda, estes sim, deveriam ser os mais penalizados, pois além de trafegarem com excesso de velocidade e carga excessiva, danificam e sujam as rodovias, circulam em condições de segurança precárias e são responsáveis pela maioria dos acidentes de trânsito. Esta cobrança certamente será repassada para as mineradoras que causam grandes impactos ambientais, nas regiões citadas, ricas em nascentes e cursos d'água, sem nenhuma medida que possa mitigar este impactos.
- A isenção para os moradores de Itabirito, certamente, terá de ser extensiva aos moradores do Villabella e Aconchego da Serra que são bairros daquela cidade. O mesmo deverá ocorrer com a cidade de Moeda cujo trevo está situado defronte aos bairros citados.

Caso a solução proposta não seja viável, solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5.

Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

31. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584581

Contribuição:

Senhor Diretor Geral,

O município de Moeda situa-se a cerca de 60 km de Belo Horizonte. O acesso ao município se faz seguindo em direção sul, através da BR-040 por cerca de 40 km, e a seguir, pela MG 825 por cerca de 20 km, estrada esta vicinal, que se limita a fazer a ligação entre esta BR e o núcleo urbano de Moeda, ali finalizando.

Há cerca de um ano, a questão da concessão da BR-040 vem preocupando nossos cidadãos, em função do anuncio de que o posto de pedágio seria situado no Km 562, próximo ao trevo de Ouro Preto.

Sr. Diretor Geral, a população de Moeda tem baixo poder aquisitivo. Em sua maioria, vive da venda da produção de pequenas propriedades rurais ou de

produtos caseiros como doces e queijos, principalmente em Belo Horizonte. Outra fonte importante de renda de nossa população é a prestação de serviços em condomínios de alta renda próximos, em especial o Alphaville, em Nova Lima, em serviços como faxineira, doméstica, pedreiro, pintor, jardineiro, todos de baixa remuneração, como é do conhecimento geral. Além disso, Moeda é um município pequeno, que oferece poucas opções de comércio, de tratamento de saúde e de educação. Dependemos muito de compras na região do Bairro Jardim Canadá em Nova Lima, ou no comércio de Belo Horizonte. Dependemos de Belo Horizonte para atendimento de saúde. Não temos cursos técnicos ou superiores, dependemos de Belo Horizonte para um nível maior de estudo.

Com população pequena, não temos um sistema de transporte coletivo com muitas opções de horários para Nova Lima e Belo Horizonte. Para trabalhar, fazer compras, receber tratamento de saúde ou estudar, nossa população se utiliza, em sua maioria, de transporte por veículos próprios (moto ou carro), adquiridos e mantidos com dificuldade frente a renda familiar média do município.

Por isso, Sr. Diretor, nos preocupamos quando, a cerca de um ano, tivemos a notícia de um possível posto de pedágio próximo ao trevo de Ouro Preto. Ficaríamos com dificuldade para ir ao bairro Jardim Canadá ou a Belo Horizonte para vender os nossos produtos caseiros e realizar compras, e mais ainda, para as necessidades básicas de tratamento de saúde e de estudo. Mas, ao menos, nossos trabalhadores ainda poderiam ir prestar seus serviços em Alphaville, sem a necessidade de pagar o pedágio, já que o posto ficaria situado após este condomínio, em direção a Belo Horizonte.

O grande alento veio quando soubemos que comunidades de altíssimo poder aquisitivo, especialmente a da Alphaville, estavam se mobilizando. A época, os moradores destes condomínios de alta renda chegavam a falar em

previsão de pagamento até dez mil reais ao ano de pedágio, pois a família teria quatro veículos e circularia ao menos duas vezes ao dia ali. Uma realidade muito longe de nossa, sem dúvida. Para se ter uma ideia, o PIB por habitante do município de Nova Lima é de R\$ 12.816,19, enquanto que o de Moeda é de R\$ 1.978,35, mais de 6 vezes menor.

Nesta semana, recebemos a notícia de que a mobilização dos condomínios de alta renda foi bem sucedida. Notícias de imprensa e no próprio site da ANTi, pode-se verificar que esta agência atendeu especificamente as reivindicações destes condomínios. O texto a seguir foi retirado do site. Os grifos são nossos: "Antes da atualização dos estudos, estava prevista uma praça de pedágio no km 562, o que afetaria o tráfego de moradores de condomínios da região". "A praça que estava localizada nessa região foi transferida para dez quilômetros mais ao sul. Então esse problema que estava sendo colocado deixa de existir", explicou Érico Guzen, superintendente substituto de infraestrutura rodoviária da ANT. Após a reavaliação dos estudos, ficou definida a praça de pedágio no km 571,5".

Sr. Diretor Geral, ocorre que, ao atender à população destes condomínios, a ANTT implantou o posto de pedágio exatamente entre nosso trevo de acesso e os mesmos. Ou seja, além de condenar uma população de baixa renda ao pagamento deste pedágio que pessoas bastadas não queriam, agora a situação nos foi piorada, já que até os trabalhadores domésticos terão de pagar pedágio para ir trabalhar nestes condomínios, especialmente em Alphaville.

Ainda quanto a nova localização deste posto de pedágio, há que se observar uma questão importante. Na apresentação feita na audiência pública, a qual se encontra disponibilizada no site da ANTT à página 7/35, afirma-se que para o estudo de nova localização do pedágio, foi realizada contagem de tráfego no Km 574. Na verdade, tivemos oportunidade de observar esta

contagem, feita em um antigo posto da receita estadual de MG, mais precisamente no Km 574,5. Este local encontra-se a apenas 1.5 Km do trevo de acesso a Moeda, que fica aproximadamente no Km 576 (vide figura 1 em anexo).

Por que, então, o posto de pedágio foi implantado 3 Km em direção a Belo Horizonte, no Km 571,5? Se é possível mudar um posto de pedágio 10 km como foi feito para atender aos condomínios, e é possível implantar o posto 3 Km à norte do local de contagem, certamente é possível implantar este posto, igualmente, alguns poucos quilômetros a sul, de forma a liberar a população de Moeda deste encargo. Certamente, o tráfego originado de Moeda é absolutamente desprezível em relação ao tráfego da BR-040 e não causa nenhum impacto econômico na concessão da estrada. Certamente, também, é infimamente menor que o tráfego dos condomínios que tiveram tamanha atenção por parte da ANTT, e não mais será contabilizado no tráfego pagante do pedágio. Mas certamente, para a população de Moeda, este pedágio representa um encargo insuportável na já combatida renda familiar dos munícipes.

Sr. Diretor Geral, acreditamos que a ANTT, sendo uma agência de um governo que se preocupa com os menos favorecidos pela sociedade, jamais seria capaz de prejudicar uma população de baixo poder aquisitivo em favor de uma população muito mais abastada. Podemos entender que, provavelmente, os técnicos desta agência buscaram a melhor solução técnica (física) de localização do posto. Mas isso, provavelmente, porque não tinham conhecimento dos fatos agora informados. Temos certeza de que, sensibilizada pelo que aqui apresentamos, a ANTT encontrará uma solução de localização deste posto, que não nos prejudique, se não nos inviabilize como comunidade trabalhadora. Isso porque temos certeza de que existem outras alternativas para localização deste posto, após o trevo de acesso de

Moeda em direção sul. Após nosso trevo de acesso, não existem outros, por um trecho de mais de 20 Km (vide figura 2 em anexo), ou seja, em nada modifica a colocação deste posto em qualquer ponto destes 20 Km, que certamente tem locais tecnicamente apropriados para localização de um posto de pedágio.

Neste sentido, Sr. Diretor Geral, vimos solicitar o especial empenho de V.Sa. na busca de uma solução de relocação do posto de pedágio previsto para o Km 571,5, para um local a partir de apenas 2 (dois) Km a sul do ponto onde foi feita a contagem, ou seja, cerca de 5 Km a sul do local indicado na audiência pública para localização do pedágio. Trata-se de uma pequena alteração, mas que representará muito para nossa população.

Estamos certos de que teremos a sensibilidade e o entendimento da ANTT para com nosso povo, gente simples e trabalhadora, que depende em muito do transporte na BR-040 para viver e sobreviver. Por isso agradecemos desde já toda ajuda e atenção prestada.

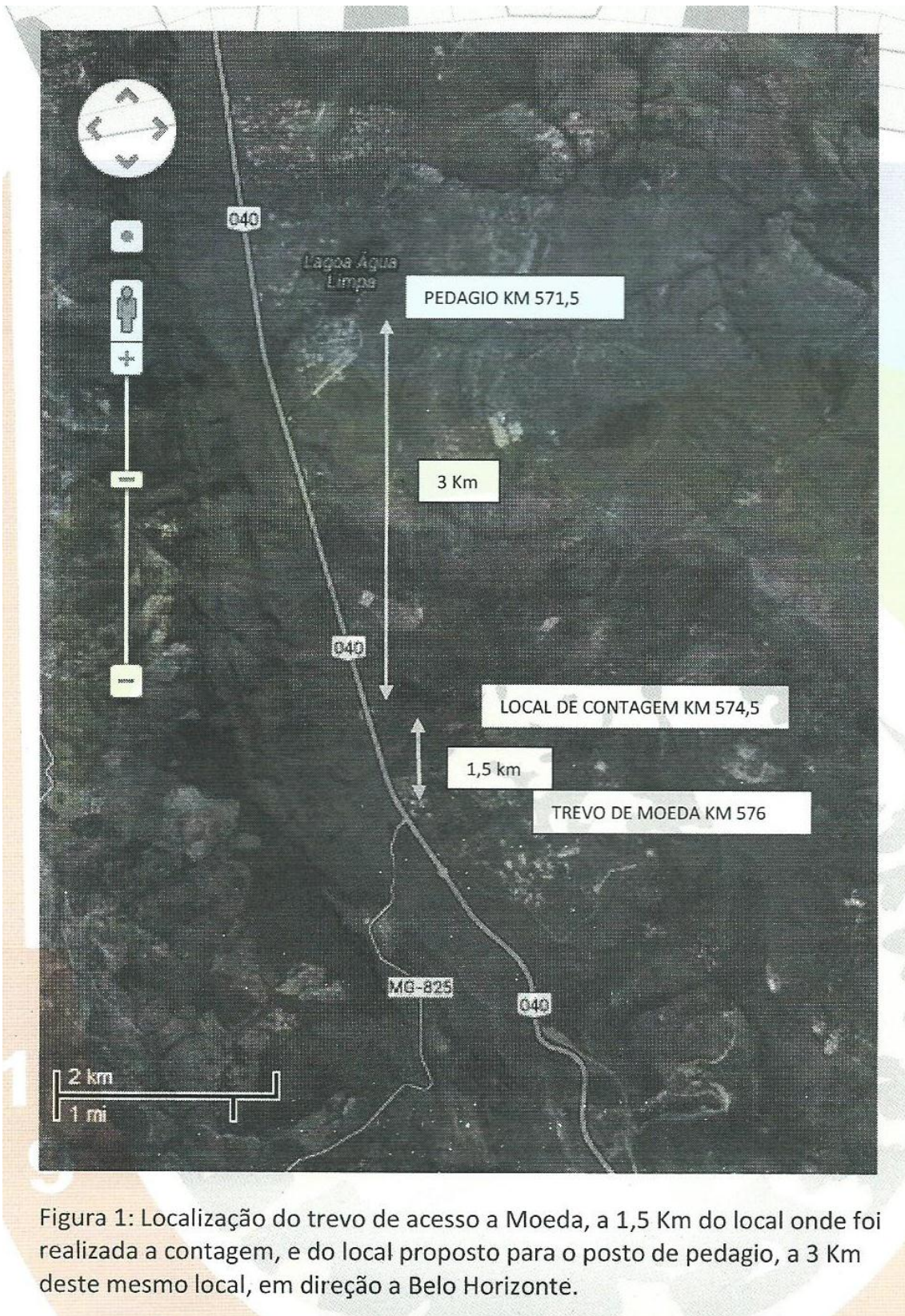
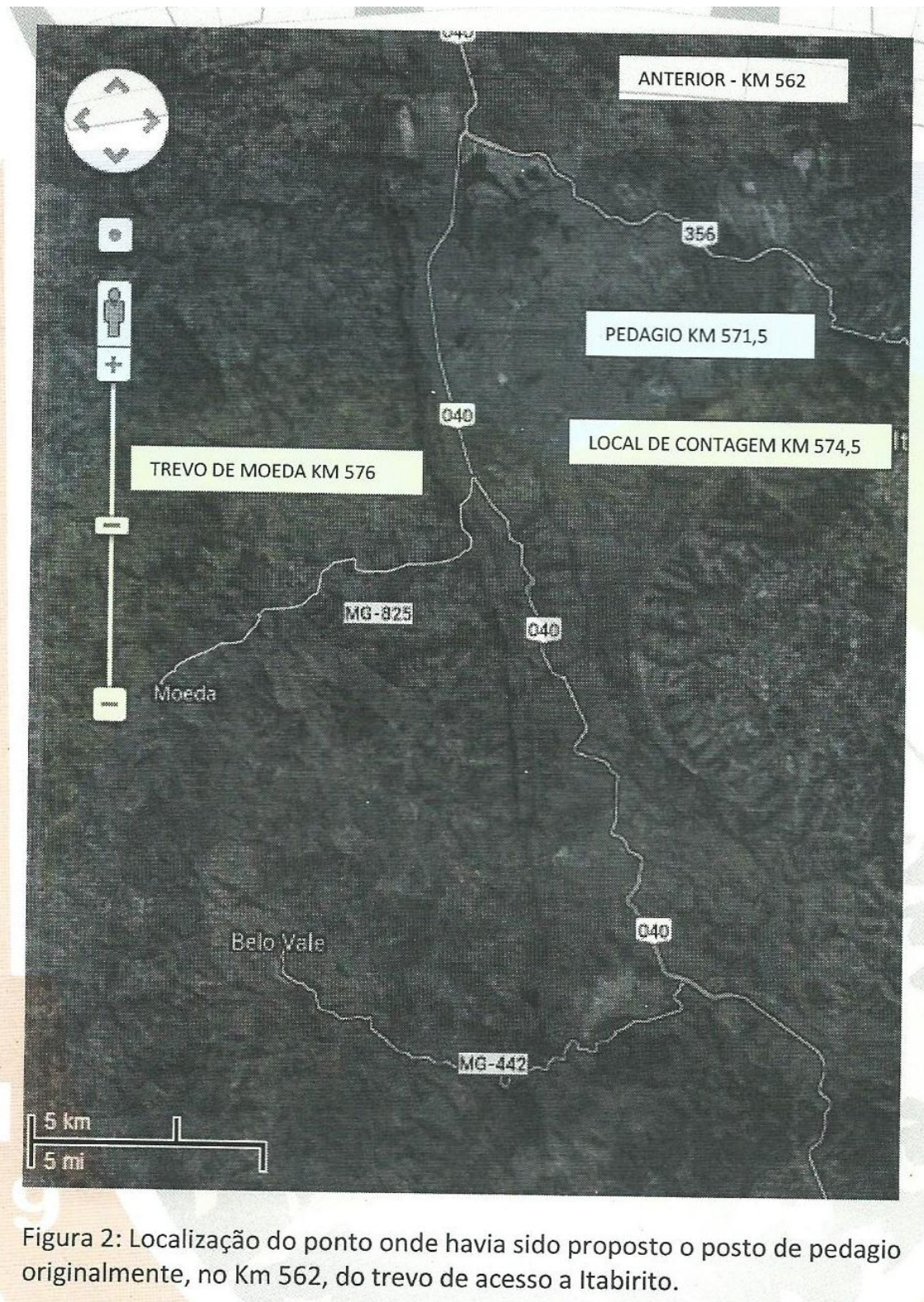


Figura 1: Localização do trevo de acesso a Moeda, a 1,5 Km do local onde foi realizada a contagem, e do local proposto para o posto de pedágio, a 3 Km deste mesmo local, em direção a Belo Horizonte.



Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que

o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

32. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584587

Contribuição:

Compartilho com a sugestão feita pelo engenheiro João Marcio Lignani Siqueira, protocolo nº 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

33. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584590

Contribuição:

" Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

34. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584595

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

35. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584611

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira, Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

36. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584612

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449."

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela

rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

37. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584614

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449."

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

38. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584621

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

39. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584624

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

40. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584626

Contribuição:

Prezados srs, como o proprietário e morador no condomínio Villa Bella, um dos condomínios "excluídos" dos benefícios a que os demais terão com as mudanças ocorridas no ponto de criação de pedágio, venho solicitar a inclusão deste e dos demais condomínios do entorno além dos moradores de Moeda que a praça de pedágio seja alterada para além do km 578 pois não acho justo que o benefício seja para um grupo restrito e não para todos os moradores da região.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

41. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584628

Contribuição:

Compartilho da contribuição enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro

Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

42. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584630

Contribuição:

Compartilho da contribuição lavrada por João Marcio Lignani Siqueira- Protocolo 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

43. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584635

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

44. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584636

Contribuição:

" Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

45. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584640

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG.

Sou morador do Condomínio Villa Bella. Tanto eu, quanto minha família (minha esposa e três filhos), temos que nos locomover, diariamente, para Belo Horizonte onde trabalhamos e estudamos, bem como, temos

necessidade de nos locomover até o supermercado localizado no região do BH Shopping para compras de alimentos e, também, para hospitais e clínicas médicas em Belo Horizonte.

No nosso caso, trata-se, pois, de locomoção por motivos de trabalho, estudo, compra de gêneros de primeira necessidade, bem como acompanhamento médico e que é feita diariamente.

A localização do referido pedágio irá onerar muito nossas despesas e irá nos privar de nosso direito de ir e vir, para atender necessidades fundamentais do dia a dia.

Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução de acesso ao nosso condomínio, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

46. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584642

Contribuição:

Gostaria de enviar sugestão para a obra citada no intuito de somar, considerando que sou morador de Contagem e atualmente Secretario

Adjunto de Obras da Prefeitura Municipal de Contagem. Visando a mobilidade urbana, sugerimos que seja acrescido as obras de duplicação de dois viadutos, que fazem ligação de grandes avenidas, além de servirem como anel entre avenidas e a BR 040. Viaduto do bairro Kennedy - Avenida das Américas - km 525,3 Viaduto do Ceasa - liga Via Expressa (Pepsi) e Av. Severino Balesteros - km 527 Estes viadutos estão nas extremidades do CEASAMINAS, recebem fluxos de veículos domésticos e de caminhões, e nos horas de picos ficam completamente intransitáveis, atrapalhando todo o fluxo, chegando o congestionamentos até avenidas importantes do Município. Agradecemos a atenção e contamos com a inclusão destas obras.

Resposta da área técnica:

Nas Obras de Artes Especiais existentes que pertencem ao sistema rodoviário da BR-040/DF/GO/MG, já existe previsão de recuperação e alargamento visando a adequação das mesmas à classe I-A.

47.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584646

Contribuição:

Prezado(s) Senhor(es),

A ABBAL - Associação do bairro Balneário Água Limpa, através de seus representantes, vem mui respeitosamente colocar algumas informações relevantes sobre o nosso bairro, que se encontra as margens da BR040 entre os KM 569 a 572, após o termino do condomínio Alphaville. Para melhor visualização e informações podem acessar WWW.balnearioagualimpa.com.br

Somos um bairro que conta com uma população de aproximadamente 3000 pessoas pertencendo aos municípios de Nova Lima e Itabirito. Por estarmos colados a BR040, todas as alterações que forem implementadas nas

proximidades do trecho acima nos afetam diretamente. A fábrica da Coca-cola (segunda maior da América Latina) está sendo construída em frente ao KM 571,5 ou seja, onde vocês pretendem colocar a praça de pedágio. Não existe uma via de acesso ao bairro. Nas condições atuais qualquer um que queira adentrar ao bairro deve cruzar a BR040, o que ocasiona freqüentes acidentes com vítimas. Agora imaginem isto com pista dupla. Nas previsões que estão sendo feitas, segundo as informações contidas no site da ANTT não constam passarelas, tuneis ou similares que atendam ao bairro.

Diante do acima exposto gostaríamos que fosse dada uma atenção especial ao trecho compreendendo o nosso bairro, viabilizando a construção de uma passarela, e um túnel de acesso ou uma pista de retorno atravessando a pista no sentido RJ/BH com a finalidade de facilitar o direito de ir e vir dos moradores.

Esperando contar com sua atenção e colocando-nos ao seu inteiro dispor para quaisquer informações adicionais, subscrevemo-nos.

Resposta da área técnica:

O item 3.2.3.1 Obras de Melhorias do PER estabelece que a ANTT poderá determinar que a Concessionária implante determinadas melhorias nos locais e prazos definidos pela ANTT.

48. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584649

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira, protocolo 1581449

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

49. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584651

Contribuição:

Apoio manifestação do Eng. João Márcio Lignani Siqueira – 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

50.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584655

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG.

Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte.

Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5.

Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

51. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584659

Contribuição:

Prezados, moro em Moeda desde quando nasci. Faço a viagem de ida e volta a BH todos os dias da semana tem 30 anos. Os municipios de Ouro Preto, Itabirito e etc nao pagam nada. Nos proximos 30 anos vou precisar pagar todos os dias 2 viagens por uma estrada que nunca esteve bem conservada e que outros que a utilizam nao pagarao?

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

52. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584664

Contribuição:

SUGIRO QUE VCS COLOQUEM O PEDÁGIO DEPOIS DO VILLA BELLA QUE É O ULTIMO CONDOMÍNIO PRÓXIMO AO TREVO DE MOEDA, O QUE NÃO IRÁ PREJUDICAR OS MORADORES E FUNCIONÁRIOS.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

53. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584667

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lacs e Retiro do Chalé, já beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Queremos ser beneficiados, também.

Favor analisar a possibilidade de levar em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. O nosso trevo, atualmente, é perigoso em demasia. Não raros são os casos de acidentes fatais, causando até mesmo a interdição da via por várias horas. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente, Eduardo Felipe Andrade Alvim Arquiteto e Urbanista CAU A38989-7

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

54. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584670

Contribuição:

Venho através deste me manifestar contra a relocação da praça de pedágio para o KM 571,5(depois do Condomínio Ville de Lacs).Esta localização prejudica os condomínios Aconchego da Serra, Villa Bella e moradores de Moeda, que precisarão pagar pedágio para poderem trabalhar em Belo Horizonte e região, que é meu caso.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que

o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

55. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584953

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG.

Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte.

Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5.

Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

56. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584957

Contribuição:

VIVO NO CONDOMINIO VILLA BELLA E QUERO DEIXAR AQUI UMA INSATISFAÇÃO COM RELAÇÃO A COLOCAÇÃO DA PRAÇA DE PEDÁGIO, POIS, TRABALHO EM BELO HORIZONTE, E SINTO INJUSTIÇADA PERANTE OS OUTROS CONDOMINIOS DA REGIÃO QUE NÃO IRÃO PAGAR PEDÁGIO. PENSO QUE SERIA MAIS DO QUE JUSTO BENEFICIAR NÃO SÓ ALGUNS MORADORES, MAS TODOS ELES, VISTO QUE NESSA AREA ,NÃO EXISTE NENHUM CAMPO DE TRABALHO E AS PESSOAS QUE RESIDEM ALÍ, TERÃO QUE PAGAR PEDAGIO TODOS OS DIAS PARA IREM TRABALHAR.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

57. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584959

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em primeiro lugar, acho injusto o beneficiamento de alguns condomínios e outros ficarem de fora. Em segundo lugar, trabalho em Belo Horizonte todos os dias, e não tenho condições de arcar com este custo no meu orçamento. Em terceiro lugar, temos uma acesso muito perigoso ao condomínio Villabella, principalmente a noite e em dias chuvosos ou com neblina. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

58. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584961

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, peço atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. A localização do pedágio neste trecho só auxilia alguns condomínios, o que não é justo. Assim, peço que considerem o deslocamento do pedágio para o trecho km 578, auxiliando assim também os moradores dos condomínios e da cidade de Moeda. Lembro também que não dispomos de outro acesso à cidade. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

59. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584964

Contribuição:

porque não fazer este pedágio depois da cadeia de condomínios? ainda mais com a construção da fábrica da femsa, imaginem quantos trabalhadores e moradores destes condomínios serão lesados com isto? está na hora de pensarmos no coletivo e deixar de lado o individualismo.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

60. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584966

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes

condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

61. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584968

Contribuição:

porque não fazer este pedágio depois da cadeia de condomínios? ainda mais com a construção da fábrica da femsa, imaginem quantos trabalhadores e moradores destes condomínios serão lesados com isto? está na hora de pensarmos no coletivo e deixar de lado o individualismo.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

62. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584972

Contribuição:

Para se cobrar um pedágio e preciso que se utilize pelo menos uns 100Km....Alem disso, e preciso respeitar os moradores dos condomínios próximos as cidades, são opções que dão melhor suporte as cidades em todos os sentidos

Resposta da área técnica:

Os critérios de cobrança devem seguir critérios técnicos e a legislação vigente. 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.

63. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584974

Contribuição:

porque não fazer este pedágio depois da cadeia de condomínios? ainda mais com a construção da fábrica da femsa, imaginem quantos trabalhadores e moradores destes condomínios serão lesados com isto? está na hora de pensarmos no coletivo e deixar de lado o individualismo.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

64. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584976

Contribuição:

Com relação a Audiencia Publica de numero 145 de 2013 solicito revisao de decisão de relocação da praça de pedágio que seria construida anterior ao acesso ao condomínio Alphaville para o KM 571,5(depois do Condomínio Ville de Lacs). Peço encarecidamente que seja considerado que esta alteração continua a nos prejudicar. Prejudica os nós, moradores dos condomínios Aconchego da Serra, Villa Bella e moradores de Moeda, que iremos ter de pagar pedágio para podermos trabalhar em Belo Horizonte e região. Sou professora da Universidade Federal de Minas Gerais e trabalho na região dos hospitais. Neste sentido, solidarizo-me com a Associação do Condomínio Villa Bella e venho fazer minha solicitação individual para nova alteração na localização da praça de pedágio para além do Km 578 (DEPOIS DO VILLA BELLA sentido RJ) . aguardo ansiosamente resposta efetiva neste sentido. Atenciosamente Tania Chianca

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

65. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584980

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

66. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584983

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG.

Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso

dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima, Brumadinho e Belo Horizonte.

Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5.

Gostaria também que fosse levada em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

67. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584984

Contribuição:

Gostaria de manifestar minha preocupação com a localização da praça de pedágio, em vista de estar em processo de mudança para o Condomínio Villa bella, local que exigirá pagamento de pedágio no trânsito de casa até Belo Horizonte, local onde trabalho. Peço que seja reavaliada esta decisão do melhor local para este posto de pedágio.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

68. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584985

Contribuição:

"Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira, Protocolo N° 1581449 visando melhorias na BR040 entre Juiz de Fora e Belo Horizonte. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela

rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

69. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584989

Contribuição:

Boa tarde, Gostaria de salientar que, venho acompanhando o processo para duplicação da BR040, sou morador do condomínio VilaBella e tenho me preocupado quanto a instalação da praça de pedágio no KM571,5 onde prejudicaria centenas de pessoas que trafegam naquele trecho, onde também residem nos condomínios além do km 571,5 , VillaBella, Aconchego e Moeda, gostaria de registrar aqui, tal preocupação e solicitar que a praça de pedágio se instale além do KM 578. Obrigado.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

70. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584990

Contribuição:

Sou moradora do condomínio villa bella à 5 km do local que pretendem fazer o pedágio. Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho

solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

71. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584993

Contribuição:

Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

72. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1584998

Contribuição:

Como moradora do Condomínio Villa Bella, venho sugerir a alteração da praça de pedágio para um local fora da área de circulação dos condomínios, tão próximos a BH, pois todos os moradores dependem diariamente do acesso pela BR040, para executar sua rotina de vida e o pedágio oneraria famílias, que estão se sujeitando a morar afastaras de BH, justamente para diminuir os gastos com moradias, água, luz, segurança, etc. Assim, de nada adiantaria o esforço de morar longe de BH, pois os gastos diários com o pedágio desequilibraria qualquer orçamento doméstico, alem de encarecer todos os serviços, de qualquer natureza, na região. Pedimos uma atenção especial para a nossa causa, pois para rodovia, o valor arrecadado com o pedágio dos moradores do Villa Bella seria irrisório, mas para nós seria extremamente difícil de administrar, dentro dos nossos orçamentos domésticos, sempre tão apertados, vist o que vivemos de salários.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

73. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585003

Contribuição:

Boa tarde, com a alteração da praça de pedágio para o Km 571,5 foram beneficiados os moradores do Condomínio Alphaville e Ville de Lacs.

Todavia, os moradores dos condomínios Aconchego da Serra, Villabella e Moeda continuam sendo prejudicados. Qual o motivo da discriminação? Não seria melhor alterar a praça de pedágio para o Km 578, notadamente considerando-se o fato de que os dois condomínios citados estão a menos de 50 km do grande centro urbano?

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

74. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585005

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villabella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte

do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lacs e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

75.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585007

Contribuição:

Estou de acordo com a contribuição apresentada por João Marcio Lignani Siqueira, protocolo número 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidade de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela

rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc. A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

76. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585011

Contribuição:

Deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo

incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente,

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

77. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585013

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville,

Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

78. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585026

Contribuição:

Senhores favor incluir no edital de concessão a obrigação de previsão de construção de ciclovia e proteção acústica no trecho da BR 040 dentro do município de Nova Lima conforme Lei enviada no arquivo anexo.

**PROJETO DE LEI Nº 1.350, DE 08 DE OUTUBRO DE 2013.****TORNA OBRIGATÓRIA A INSTALAÇÃO DE CICLOVIAS E PROTEÇÃO ACÚSTICA NAS ESTRADAS E/OU RODOVIAS QUE CRUZAM O MUNICÍPIO DE NOVA LIMA.**

O Povo do Município de Nova Lima, por seus representantes legais aprovou e eu, Prefeito Municipal em seu nome, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Esta Lei obriga a inclusão de ciclovias e equipamentos de proteção acústica quando do projeto, e da execução de obras de construção, ampliação, adequação ou conservação de estradas ou rodovias municipais, estaduais ou federais, ainda que concedidas, dentro ou que cruzam o município de Nova Lima-MG.

§ 1º - A proteção acústica deverá ser instalada nos trechos da estrada ou rodovia linderos ou próximos às áreas residências, bairros, comunidades, centros urbanos, ou às áreas de proteção ambiental onde o barulho causado pelo trânsito de veículos possa de qualquer forma, causar incômodos às pessoas ou ao meio ambiente.

§ 2º - As ciclovias deverão ser implantadas ao longo de todo o trecho da estrada ou rodovia dentro ou que cruzar o município de Nova Lima - MG, separadas das pistas de rolamento dos veículos e com sinalização e equipamentos necessários à segurança dos pedestres, ciclistas e motoristas.

Art.2º - O projeto e a execução de obras de construção, ampliação, adequação ou conservação de estradas ou rodovias municipais, estaduais ou federais, ainda que concedidas, deverão contemplar o projeto e a execução concomitante de ciclovias e equipamentos de proteção acústica.

Art. 3º - Os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de entrada em vigor desta lei, para as devidas adequações.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º - Revogam-se as disposições em contrário.

À Sanção.

Paço do Legislativo Dr. Sebastião Fabiano Dias, em 09 de outubro de 2013.

NÉLIO AURÉLIO DE SOUZA

Presidente

ALESSANDRO LUIZ BONIFÁCIO

Vice Presidente

SILVÂNIO AGUIAR SILVA

Secretário

/dmb/eca

Resposta da área técnica:

O item 5 do PER já prevê que a Concessionária deverá observar e cumprir, às suas expensas, a legislação ambiental vigente, incluindo eventuais providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal, incluindo todas as instruções de serviço, normas, regulamentos e resoluções, tais como instruções e procedimentos do DNIT, a base legal adotada pelo IBAMA e pelos órgãos ambientais estaduais e municipais, leis federais, estaduais e municipais de Meio Ambiente, portarias, resoluções do CONAMA e resoluções da ANTT. A seu turno, projetos de interesse da população local como ciclovias e ciclofaixas devem ser desenvolvidos pelas prefeituras do município em questão.

79.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585044**Contribuição:**

Prezado Senhor Diretor Geral,

O Residencial Villabella está localizado às margens da rodovia federal BR-040 no km 577,10, nas proximidades do km 576, onde se situa o trevo para o município mineiro de Moeda. Nossa comunidade é composta por 376 lotes, contemplando, atualmente, 55 residências, 38 em construção, onde residem 30 famílias.

Como estamos em área afastada dos centros urbanos, tal situação nos torna dependentes dos municípios do entorno para suprir necessidades como trabalho, atendimento médico, comércio, alimentação, serviços bancários, acesso à educação e à cultura, etc. O nosso principal e único acesso é pela BR-040.

Ao mesmo tempo em que recebemos com satisfação a informação de que a BR-040 seria concedida à iniciativa privada - já que entendemos que esse

mecanismo trará melhorias à estrada, como a duplicação de trechos em pista simples, construção de acessos seguros às populações instaladas às suas margens, dentre outros benefícios - nos surpreendemos negativamente com a instalação de praça de pedágio no km 562 da referida rodovia.

A notícia da implantação da praça de pedágio no km 562, de fato, não trouxe descontentamento somente ao Residencial Villabella, mas à toda a região, abrangendo condomínios, povoados e municípios limítrofes. Esse cenário fez com a população local se mobilizasse, solicitando à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a transferência da referida praça para além do km 576 no sentido Rio de Janeiro, já que de Belo Horizonte (MG) até esse trecho há o que chamamos de conurbação urbana.

Infelizmente, no último dia 02/10, quando da realização de Audiência Pública em Belo Horizonte (MG) para discutir o edital de concessão da BR-040, fomos surpreendidos novamente, desta vez, com a informação de que a praça de pedágio anteriormente prevista para o km 562 seria alterada para o km 571,5.

Com a instalação da praça na nova localização - km 571,5 (próxima ao balneário "Água Limpa") - os moradores do Residencial Villabella e de vizinhos como Condomínio Aconchego da Serra e Ribeirão do Eixo, todos situados no município de Itabirito, estariam impedidos de se deslocar até a sede do município sem o ônus do pedágio. Além disso, grande parcela de nossos moradores trabalha em Belo Horizonte (MG) e também necessita dos serviços oferecidos no bairro Jardim Canadá, em Nova Lima (km 547).

Se nos permite, outra comunidade bastante afetada pela alteração é a população de Moeda (trevo de acesso no km 576). Como a maior parte dos moradores é formada por produtores rurais que comercializam seus produtos na capital mineira, tal situação impactaria duramente a economia

local. Além disso, muitos prestadores de serviços gerais (empregados domésticos, jardineiros, etc.) do condomínio Alphaville, situado em Nova Lima (MG), são provenientes de Moeda e teriam, dessa forma, de passar pelo posto de pedágio, onerando sua trajetória de ida e volta ao trabalho.

Assim, gostaríamos que a praça de pedágio fosse transferida para depois do km 578, beneficiando assim a população de Moeda, o Condomínio Aconchego da Serra e o Residencial Villabella (Último condomínio implantado próximo à BR-040 neste trecho rodoviário).

Desde já, agradecemos a atenção dispensada, com a intenção de que avaliem com serenidade as questões apontadas, buscando uma solução próxima do ideal a todas as comunidades atingidas.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

80.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585046

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não me atenderá, uma vez em que resido no condomínio Villa Bella e trabalho no Banco do Brasil em Belo Horizonte na região da Savassi, tal mudança

onerara meu deslocamento ao serviço, uma vez em que meu deslocamento de casa ao serviço será diário. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando meu acesso ao centro urbano de Belo Horizonte, devido à localização de meu serviço. Importante ressaltar que este é meu único acesso. Lembro-lhes que estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levada em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a este condomínio, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

81. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585049

Contribuição:

Sou morador do condomínio VillaBella entretanto trabalho e estudo em Belo Horizonte. Existem várias pessoas como eu que moram no condomínio VillaBella e Aconchego da Serra condomínios de área urbana da grande BH

que seriam prejudicados com a colocação da praça de pedágio. A sugestão é colocar o pedágio n Km 578 (DEPOIS DO VILLA BELLA sentido RJ).
Cordialmente, Luiz Maia

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

82.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585052

Contribuição:

Venho mais uma vez, solicitar a alteração da praça de pedágio para o KM 578, pelo motivo da oneração do custo de locomoção para o trabalho e demais atividades e necessidades uma vez que o pedágio vai atingir uma área com condomínios e a localidade de moeda; será uma atitude irresponsável a permanência da praça de pedágio no KM 571,5 que terá consequências graves. O bom censo pede a alteração por apenas 6,5 KM.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

83.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585055

Contribuição:

Audiência Pública 145/2013 - Solicitação para mudança da localização da Praça de Pedágio do km 571,5 para depois do km 578 (depois do Condomínio Villabella):

Senhor Diretor-Geral,

Com referência ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília-Juiz de Fora, venho solicitar mudança da localização da Praça de Pedágio do km 571,5 no município de Nova Lima, de acordo com a apresentação realizada através da Audiência Pública Nº145/2013. A mudança da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5 beneficia alguns condomínios como o Alphaville, mas vem prejudicar os Condomínios Aconchego da Serra, Villabella e principalmente os moradores de Moeda. Importante salientar que várias pessoas que prestam serviços a estes condomínios são moradores de Moeda. Além disto, os moradores de Moeda e dos condomínios dependem de Nova Lima e Belo Horizonte para trabalhar, estudar e ter acesso a outros serviços. Venho solicitar a mudança da Praça de Pedágio para depois do km 577,1, depois do Condomínio Villabella, alíás último condomínio na BR-040 nesta região. Contando com a compreensão e apoio desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

84. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585059

Contribuição:

Solicito mudança da Praça de Pedágio do km 571,5 para depois do km 578.

Att. Henrique

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

85. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585061

Contribuição:

Sugiro a mudança da localização da Praça de pedágio do km 571,5 para depois do km 578 (depois do Condomínio Villabella) pois prejudicará tanto os moradores dos condomínios Aconchego da Serra e Villabella como os moradores de Moeda.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

86. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585064

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

87. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585077

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

88. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585090

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

89. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585093

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a

estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

90.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585103

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville,

Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

91. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585125

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos

moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente, Flávia Barbalho Paulino

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

92. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585130

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos

centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

93.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585134

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de

Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

94. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585135

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

95. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585137

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente, Leonardo Nascimento Rocha Rezende RG M6900194

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

96.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585139

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

97.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585141

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a

estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

98. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585144

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville,

Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

99.Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585148

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos

moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

100. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585151

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o

deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

101. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585155

Contribuição:

Sugiro alteração do local de instalação do posto de pedágio, conforme argumento que apresento em mail anexo:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

102. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585160

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

103. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585164

Contribuição:

Sou moradora do condomínio Villabella e venho através desta mensagem deixar meu descontentamento com a localização da praça de pedágio. Esta deve ser alocada após as entradas de Moeda e dos residenciais Aconchego da Serra e Villabella. Não é justo que nós moradores, que trabalhamos e/ou nos deslocamos constantemente para Belo Horizonte tenhamos que passar pelo pedágio todos os dias!

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

104. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585168

Contribuição:

Tenho amigos que moram nos condomínios que localizam-se após o futuro local de instalação do pedágio e acho injusto que precisem pagar diariamente, pelo simples fato de sair e voltar para casa. É preciso pensar em alternativas locais para o pedágio que não onerem os moradores.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

105. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585172

Contribuição:

Não concordo com o posicionamento do pedagio onde era, onde esta previsto hoje , porque tem varios condominios que serao prejudicados com esse posicionamento pretendido. portanto acho razoavel mudar o ponto de cobranca de pedagio para um local que nao puna pessoas que moram na regio e ja pagam impostos demais. sou morador do condominio villa bella na BR 040 e nos ultimos 10 anos que transito pela estrada pouquissimo foi feito para melhora-la, nem sequer pintura no asfalto tiveram o cuidado de manter. nesse periodo milhares de motoristas pagaram seus impostos e nao tiveram retorno disso. agora colocar um guiche de cobranca na porta da sua casa nao fica legal... discordo veementemente sobre o posicionamento desse pedagio. e defendo um processo judicial para impedir que esse processo continue.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

106. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585175

Contribuição:

Favor relocarem o pedágio para o km578, pois muitos moradores dos condomínios de luxo serão prejudicados no ir e vir para o trabalho em Belo Horizonte. Ou forneçam passe livre aos moradores que comprovarem residência nas proximidades do pedágio. Grato

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

107. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585177

Contribuição:

Tenho casa em moeda. seria injusto ter que pagar pedágio para transitar diariamente de moeda para BH sendo esta cidade tão perto . O mais lógico seria colocar pedágio depois da entrada de moeda , pois não existe outra cidade tão próxima depois dela . Para não prejudicar os condomínios da região seria justo colocar o pedágio depois do condominio villa bela .

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

108. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585181

Contribuição:

Clamamos por nova alteração na localização da praça de pedágio para além do Km 578 (DEPOIS DO CONDOMÍNIO VILLA BELLA sentido RJ). Para que não haja prejuízos os condomínios Aconchego da Serra, Villa Bella e principalmene aos moradores da cidade de Moeda, que precisarão pagar pedágio para poderem trabalhar em Belo Horizonte e região, se não houver alteração da praça de pedágio.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

109. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585186

Contribuição:

O mesmo motivo que levou a mudança do ponto proposto anteriormente, permanece neste novo texto, que é ainda area de expansão urbana, Pouco mais que 10 Km pra frente,mais ou menos no Km 578, acaba area de condominios residencial, portanto o pedagio não prejudicara moradores . É facil, basta ter um pouco de conhecimento do local proposto atualmente, (no Km 571,5) APENAS 8 KM, PARA SAIR DA AREA DE EXPANSÃO URBANA

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

110. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585196**Contribuição:**

Solicito mudança localização do pedágio do km. 471,5 para o km.578, uma vez que neste trecho, existem varios condominios cujos moradores trabalham ou estudam em Belo Horizonte e como adotado em outras rodovias federais , o pedágio fica localizado a mais de 40 km. das capitais , afim de não onerar os moradores da periferia dessas cidades.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

111. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585199**Contribuição:**

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília

Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos, lembrando que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, da mesma forma que os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5, não fazendo sentido a referida alteração. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

112. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585203

Contribuição:

Gostaria de pedir que fosse revisto o processo do edital da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, de concessão que será publicado no dia 18 de outubro de 2013. Pois a relocação da praça de pedágio que seria construída anterior ao acesso ao condomínio Alphaville para o KM 571,5 (depois do Condomínio Ville de Lacs). Esta alteração ainda prejudica os condomínios Aconchego da Serra, Villa Bella e moradores de Moeda, que precisarão pagar pedágio para poderem trabalhar em Belo Horizonte e região. Como condômina do Villa Bella sugiro nova alteração na localização da praça de pedágio para além do Km 578 (DEPOIS DO VILLA BELLA sentido RJ).

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

113. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585206

Contribuição:

Levando em consideração que a cidade de Belo Horizonte, que atende economicamente ao trecho da BR 040 km 576 onde se localiza o Residencial Villabella e onde atualmente resido, não seria viável inserir um pedágio que impedisse o acesso, irrestrito à cidade acima citada,, trazendo um ônus a mais do que a distância diariamente já nos impõe..

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

114. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585212**Contribuição:**

CONTRIBUIÇÃO #1 - Produto 20 – Atualização dos Estudos de Tráfego - Setembro/2013:

Consta no referido produto a explicação acerca da metodologia empregada na estimativa dos volumes de tráfego da Praça 9 – Nova Lima, em função da alteração da localização da praça. Além disso, no mesmo documento, foi apresentada a tabela do capítulo 6, a qual mostra a nova base pedagida, sendo que os volumes apresentados nesta tabela não coincidem com os volumes que constam no Produto 16, dessa forma, conclui-se que os volumes foram revistos. E sendo assim, solicitamos esclarecimentos sobre qual metodologia foi utilizada para a atualização dos volumes apresentados nas demais praças. Salienta-se, por fim, que os volumes apresentados na tabela do capítulo 6 do produto 20, coincidem com os apresentados na tabela 4.1 do Produto 23 – Atualização da Avaliação Econômico Financeira - Setembro/2013.

Resposta da área técnica:

Entre a disponibilização dos estudos durante o Leilão de janeiro 2013 e para a presente Audiência, para ambas as rodovias, houve atualização das

premissas do crescimento do PIB, que serão demonstradas no produto 16 que será disponibilizado. Adicionalmente, para a BR-040/DF/GOMG, houve alteração da localização da praça de pedágio de Nova Lima, que está refletida no produto 20.

CONTRIBUIÇÃO #2 - Documento 1795 – PER/BR-040

O item 3.2.3.1 do Documento 1795 – PER/BR-040, o qual dispõe sobre as obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego, apresenta a tabela com o VDM Equivalente de Tráfego para acionamento do gatilho de implantação da 3ª faixa de rolamento.

Já o item 3.2.2 da tabela 4.3 do Produto 23 – Atualização da Avaliação Econômico Financeira - Setembro/2013, apresenta apropriação de valor para implantação de faixa(s) adicional(ais) nos anos 2, 3 e 22, porém sem indicação de qual trecho homogêneo receberá a ampliação.

As tabelas que mostram as estimativas de volumes nas praças de pedágio, tanto no Produto 20 quanto no Produto 23, mostram somente os volumes em eixos, não sendo possível identificar se os gatilhos são atingidos. Dessa forma, solicita-se que sejam disponibilizados os volumes para cada categoria veicular.

Resposta da área técnica:

As implantações nos anos, 2, 3 e 22, se referem, nos anos 2 e 3, à implantação da faixa adicional em pista duplicada nos subtrechos 1a e 1b, conforme item 3.2.1.1 Obras de ampliação do PER. Já no ano 22, se refere ao trecho 12 cujo gatilho foi atingido, de acordo com os Estudos.

Isso pode ser verificado no modelo na aba TRF_NS Dupla e também na tabela Tabela 5.6 - Níveis de serviço da Rodovia duplicada, até o ano 30 de

concessão do Produto 16 disponibilizado para o chamamento da atualização.

CONTRIBUIÇÃO #3 - Produto 21 - 5.1. Melhorias - Interseções

Diante da ausência de um estudo detalhado, verifica-se que o valor unitário adotado de R\$ 2.786.089, se trata apenas do reajuste de base monetária do valor de R\$ 1.770.564, considerado nos estudos anteriores. Na ocasião do estudo anterior, já foi observado que tal valor contempla apenas a OAE da interseção, não sendo considerado os custos relativos às alças de acesso (terraplenagem, drenagem, pavimentação).

Portanto, entendemos que tais custos deveriam ser considerados para que as Proponentes possam elaborar suas propostas com base em fundamentos mais consistentes.

Resposta da área técnica:

Os estudos desenvolvidos estão compatíveis com o objeto do processo licitatório e levaram em conta diferentes tipos possíveis de implantação de melhorias em interseções, desde uma passagem mais simples, Interconexão Trombeta, uma intervenção média, tipo viaduto ou passagem inferior, até uma intervenção mais complexa, Interconexão Diamante. Para todas essas obras tipo, estão contempladas não apenas a obra-de-arte, mas também as pistas, sistema de drenagem, terraplenos, etc.

CONTRIBUIÇÃO #4 - Produto 21 - 5.1. Melhorias - Passarelas

Diante da ausência de um estudo detalhado, verifica-se que o valor unitário adotado de R\$ 1.038.713, se trata apenas do reajuste de base monetária do valor de R\$ 674.019, considerado nos estudos anteriores. Na ocasião do estudo anterior, já foi observado que tal valor contempla apenas a transposição do eixo duplicado, sem considerar a presença das vias laterais e

os pontos de ônibus geralmente necessários em tais locais. Portanto, entendemos que tais custos deveriam ser considerados para que as Proponentes possam elaborar suas propostas com base em fundamentos mais consistentes.

Resposta da área técnica:

O valor vai ser corrigido, adotando a precificação dos pontos de ônibus.

CONTRIBUIÇÃO #5 - Produto 21 - 5.2.1. Conversão de multivia em pista duplicada

Nos estudos datados de Dezembro/2012, o valor por km era explicado por meio de uma planilha de quantidades que perfazia o valor total de R\$ 1.888.290 por km, com base em Janeiro/2007.

Já nos estudos revisados, o valor por km caiu para R\$ 1.708.261, com base em Novembro/2012.

Tal diferença, homogeneizando as bases monetárias, supera os 200.000 R\$/km, penalizando demais o valor total dos investimentos. Desta feita, recomendamos a revisão e, em não sendo possível, solicitamos uma justificativa para o novo patamar de investimentos.

Resposta da área técnica:

A atualização dos estudos de janeiro de 2007 para novembro de 2012 foi feita com base no SICRO II. Para essa composição os tópicos apresentaram queda no seu valor unitário, justificando a redução do valor.

CONTRIBUIÇÃO #6 - Produto 21 - 6.1. Manutenção de pavimento

Visando obter uma comparação das quantidades adotadas nos estudos atuais com as consideradas nos estudos anteriores (Dezembro/2012), tem-se que na planilha abaixo, ao ser aplicada a mesma base de preços unitários às

quantidades dos novos estudos, considerando os primeiros 25 anos, obtém-se uma diferença de **R\$ 807.121.755**, o que penaliza demais o valor total dos investimentos. Assim, recomendamos a revisão e, em não sendo possível, solicitamos uma justificativa para o novo patamar de investimentos.

Estudos dez-12	ANO 6	ANO 7	ANO 8	ANO 9	ANO 10
PAVIMENTAÇÃO	1.695.919,34	1.695.919,34	92.130.846,09	39.797.379,10	73.308.508,99
Estudos set-13 com mesma base de preços dos estudos de dez-12					
PAVIMENTAÇÃO	0,00	0,00	51.184.574,08	39.100.734,20	34.219.412,15
Diferenças					
PAVIMENTAÇÃO	-1.695.919,34	-1.695.919,34	-40.946.272,01	-696.644,90	-39.089.096,84
Estudos dez-12	ANO 11	ANO 12	ANO 13	ANO 14	ANO 15
PAVIMENTAÇÃO	46.067.081,50	222.786.410,30	82.203.405,59	142.585.063,44	41.636.850,05
Estudos set-13 com mesma base de preços dos estudos de dez-12					
PAVIMENTAÇÃO	32.696.526,70	69.117.243,36	44.785.290,64	24.564.180,28	44.880.154,04
Diferenças					
PAVIMENTAÇÃO	-13.370.554,80	-153.669.166,94	-37.418.114,95	-118.020.883,16	3.243.303,99
Estudos dez-12	ANO 16	ANO 17	ANO 18	ANO 19	ANO 20
PAVIMENTAÇÃO	87.612.810,84	105.865.500,06	122.230.828,35	114.561.441,42	40.125.280,19
Estudos set-13 com mesma base de preços dos estudos de dez-12					
PAVIMENTAÇÃO	126.174.988,31	85.235.120,56	6.184.969,62	70.631.260,10	134.833.189,24
Diferenças					
PAVIMENTAÇÃO	38.562.177,47	-20.630.379,50	-116.045.858,73	-43.930.181,32	94.707.909,05
Estudos dez-12	ANO 21	ANO 22	ANO 23	ANO 24	ANO 25
PAVIMENTAÇÃO	83.084.280,52	186.859.477,36	89.162.912,80	129.312.945,23	149.146.078,26
Estudos set-13 com mesma base de preços dos estudos de dez-12					
PAVIMENTAÇÃO	29.452.119,85	53.403.979,52	45.425.559,32	10.914.563,18	141.943.318,77
Diferenças					
PAVIMENTAÇÃO	-53.632.160,67	-133.455.497,84	-43.737.353,48	-118.398.382,05	-7.202.759,49

Resposta da área técnica:

O novo patamar de investimentos ocorreu devido à atualização do volume de tráfego.

CONTRIBUIÇÃO #7 - Produto 21 - Tabela 4.3: Planilha resumo:

Existem inconsistências entre a planilha apresentada no Produto 21 e a planilha resumo prevista na Tabela 4.3 do mesmo Produto, nos itens seguintes:

BASE NOV-12
(milhões de R\$)

Tabela 4.3

BR 40 - TRECHO DISTRITO FEDERAL/JUIZ DE FORA	Atual	Revisado	Diferença
INVESTIMENTOS			
1.1 Pavimentação	106,12	111,90	5,77
2.1 Pavimentação	508,09	628,11	120,02
3.2.3.1 Pavimentação	714,51	759,23	44,72
4.1 Pavimentação	2026,34	2065,55	39,21
8 Desapropriação	27,55	26,57	-0,98
9 Canteiro - Mobilização e Desmobilização	202,60	244,68	42,08
10 Projeto	217,51	262,69	45,18
Assumido no fluxo de caixa (tab. 4.4)	7.419	7.715	296,01

Assim, conforme acima demonstrado, entendemos que uma vez que o valor é assumido no fluxo de caixa do Produto 23, a correção desta inconsistência se faz necessária.

Resposta da área técnica:

Entendemos que a questão se refere ao Produto 23 e não ao Produto 21. Foi constatado o erro no somatório do relatório e o mesmo será revisto.

CONTRIBUIÇÃO #7 - Documento 1795 - PER BR040 - 3.2.2 Melhorias de Trechos Urbanos:

De acordo com o referido item, a Concessionária deverá implantar interseções do tipo trombeta nas extremidades de cada contorno em pista dupla, de acordo com o traçado aprovado junto a ANTT e junto aos Municípios. Pergunta-se:

- a) Estas interseções não farão parte do contorno ou estão consideradas nas demais interseções?
- b) As Obras de Artes Especiais (OAE) e desapropriações que serão necessárias para construção dos contornos serão reequilibradas, já que hoje não temos traçado, projetos, etc?

- c) Os passíveis que ocorrerem após o levantamento serão reequilibrados?

Resposta da área técnica:

- a) As interseções de tipo trombeta nas extremidades de cada contorno não estão incluídas no quantitativo de melhorias descritas no PER e serão consideradas quando da revisão dos Estudos.
- b) A alteração da extensão e eventual reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão por força da implantação de Obras obrigatórias em Trechos Urbanos tem tratamento jurídico especificado no Contrato de Concessão, o que não faz parte do objeto da presente Audiência Pública. Porém, visando esclarecimento, confirmamos que as OAEs e a desapropriação serão objeto de reequilíbrio.
- c) O questionamento não está claro, impedindo uma resposta adequada.

115. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585466

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio

para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

116. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585469

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira, Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidades de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc.

A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

117. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585478

Contribuição:

Por razões de justiça, peço o reposicionamento da praça de pedágio, favorecendo os moradores dos condomínios Villa Bella e Aconchego da Serra, bem como os Moradores da Cidade de Moeda, que possuem seus trabalhos em Belo Horizonte ou nos municípios de Nova Lima e Moeda, e que terão um grande impacto financeiro em seus orçamentos, enquanto os moradores dos condomínios de Nova Lima, não sofrerão, em alteração realizada por V. Sas. com muita justiça para esses cidadãos. Peço apenas a retificação DO LOCAL DO PEDÁGIO PELO ESQUECIMENTO DE V.SAS. EM RELAÇÃO A ESSA IMPORTANTE CIDADE DE MOEDA E AOS CONDOMÍNIOS DE ITABIRITO:

Prezados Representantes da ANTT,

Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção

quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG.

Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte, criando assim uma distorção do princípio da isonomia, uma vez que os moradores destes condomínios sofrerão com o pagamento de pedágio, ao se deslocarem para a sede de seus municípios, uma vez que os moradores dos outros condomínios contarão com a vantagem de não pagar pedágio para os mesmos deslocamentos. Não é cabível, por parte da união, autorizar a cobrança de pedágio discriminatório, penalizando os moradores de apenas dois condomínios.

Solicito, assim, por uma questão de justiça, o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso.

Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5.

Na concessão da BR 381 -Rodovia Fernão Dias, trecho Belo Horizonte – São Paulo, foi observada a demarcação do primeiro pedágio para o Município de Itatiaiuçú / Itaguara, no extremo da região metropolitana de Belo Horizonte, beneficiando toda a região e, sem inviabilizar a concessão da rodovia.

Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Contando com a compreensão desta Agência, para um caso que requer a atenção por razões de justiça com os moradores dessa área, já constituída.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

118. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585484

Contribuição:

EU sou contra a implementação do pedágio na rodovia br 040 km 571 pq tem gente que trabalha e faz tratamento médico em BH e por tanto irá aumentar consideravelmente os custos mensais dos cidadãos moedenses .sugerimos que seja instalado além do km 578 depois do condomínio Vila Bela sentido Rio de Janeiro

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

119. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585487

Contribuição:

1) PER – Item 3.1.1 – Pavimento

A exigência de eliminação de degrau entre pista e acostamento superior a 5 cm, ao longo dos Trabalhos Iniciais, onera desnecessariamente a tarifa, tendo em vista que as obras de restauração e duplicação dar-se-ão na sequência, entre o 2º e o 5º anos da concessão.

Sugere-se que a eliminação total do degrau se dê pari passu com as obras de restauração e duplicação da rodovia e desde que atendidas as condições de segurança rodoviária.

Resposta da área técnica:

Este item do PER será revisto, visando a economicidade do projeto.

2) PER – Item 3.1.3 – OAE's

O item 11 da Fase de Restauração exige a implantação de passeios laterais em ambas as pistas das OAE's, com barreiras separadoras de pistas.

Sugerimos que seja adotado tal procedimento apenas para as OAE's em área urbana.

Resposta da área técnica:

Este item do PER será revisto, visando a economicidade do projeto.

3) PER – Item 3.2.1.1 – Obras de Ampliação

O PER prevê para a BR 040, a implantação de 32,5 km de faixas adicionais em segmentos duplicados entre Brasília e Luziânia, até o 3º ano da concessão.

Esclarecer se esta extensão se refere a implantação das faixas adicionais em um único sentido ou em ambos os sentidos da rodovia.

Resposta da área técnica:

Esta extensão se refere à implantação das faixas adicionais em ambos os sentidos da rodovia.

4) PER – Item 3.2.3.1 – Obras de Capacidade Condicionadas ao Volume de Tráfego

O PER atual estabeleceu os pesos a serem atribuídos aos veículos leves e comerciais, porém, a tabela que apresenta o VDMA equivalente de gatilho para cada subtrecho não condiz com tabela apresentada pela ANTT na Reunião Presencial de 16/03/2013. Solicitamos revisão da referida tabela.

Ainda com relação à implantação das faixas adicionais, solicitamos que a implantação das mesmas se dê apenas nos locais específicos (dentro dos subtrechos listados no Apêndice B) onde ocorrer a saturação do tráfego. Assim, sugere-se nova redação do PER que contemple a implantação das faixas adicionais entre os acessos existentes imediatamente anterior e posterior ao local constatado de atingimento do gatilho, por sentido de tráfego.

Resposta da área técnica:

A tabela apresentada na Reunião Presencial de 16/03/2013 sugeria uma alternativa onde o gatilho seria medido com todas as categorias de veículos com peso 1, enquanto a alternativa atualmente adotada possui a

metodologia de cálculo estabelecida no item 3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego do PER.

5) PER – Item 3.2.5.1 – Parâmetros da Classe da Rodovia

Solicitamos que os parágrafos 2 e 3 referentes ao atendimento à Classe I-A sejam alterados, conforme texto abaixo transcrito do PER, com as alterações sublinhadas em itálico:

Obrigação de atendimento à Classe I-A: a Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, de tal forma que até o 5º (quinto) ano da Concessão toda a rodovia esteja adequada à Classe IA, observado o disposto no parágrafo abaixo. As rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão também poderão estar adequadas aos parâmetros geométricos existentes no segmento rodoviário em que se identificou sua necessidade, podendo ser projetada e executada de forma contígua à pista existente. As OAEs referidas no PER seguirão o cronograma específico do item 3.1.3.

Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A: considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, ou lhe será permitido que o projeto e a execução da pista nova de duplicação seja efetuada de forma contígua à pista existente. Caso a ANTT, quando da aprovação do projeto, solicite que a Concessionária preveja em determinado segmento a adequação do parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal para a Classe I-A, o incremento que esta alteração provoque ao projeto apresentado pela Concessionária será

levado a reequilíbrio, com exceção das obras obrigatórias de correção geométrica que estejam expressamente previstas no PER no item 3.2 (FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO). Em qualquer hipótese, o projeto apresentado pela concessionária deverá observar as melhores técnicas aplicáveis às características do trecho, garantindo a melhor solução técnica que privilegie o fluxo de veículos, a manutenção da maior velocidade possível e a segurança dos usuários.

Serão ainda considerados como exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A:

- a) os subtrechos em multifaixas a serem convertidos em via duplicada;
- b) os subtrechos em pista dupla definidos no Apêndice A.

Resposta da área técnica:

No caso das terceiras faixas, serão considerados os mesmos parâmetros de atendimento à Classe I-A, assim como as exceções estipuladas no item 3.2.5.1 do PER.

6) PER – Item 3.2.5.2 – Parâmetros Gerais

Em complemento à redação do 8º parágrafo, sugere-se incluir hipótese de não necessidade de fechamento dos retornos em nível existentes, quando os mesmos se mostrarem propícios e seguros aos retornos operacionais da concessionária, de modo a minimizar os tempos de atendimento das viaturas dos Sistemas de Atendimento ao Usuário.

Quanto à redação do 9º parágrafo, solicita-se revisão na largura do canteiro central, eliminando-se a exigência de 9 m, tal como consta na revisão do PER dos Lotes da 3ª Etapa, Fase 3.

Resposta da área técnica:

O item 3.2.5.2 do PER estabelece que não será necessário o fechamento dos trevos em nível ou retornos em nível, nos casos em que os trevos em nível e retornos em nível apresentem condições de geometria de segurança de acordo com as normas do DNIT, considerando: a velocidade de projeto, a distância de visibilidade, o raio mínimo por veículo crítico de projeto, as faixas de aceleração e desaceleração e a distância de entrelaçamento suficiente em relação a acessos na pista; e a ANTT não aprove seu fechamento. Com relação à largura do canteiro do canteiro central haverá a revisão deste item do PER.

7) PER – Item 3.2.5.2 – Parâmetros Gerais

Sugere-se incluir neste subitem critérios a serem adotados na ampliação de OAE's existentes, tal como concebido pela ANTT no Produto 21 – Item 3.3, abaixo transcrito:

- Para rodovia de pista dupla, onde a largura padrão é de 12,00 m, previu-se o alargamento de obra e o reforço estrutural para atender ao TT classe 45, para obra com largura menor ou igual a 10 m.*
- Para obras com largura entre 10 m e 12 m previu-se apenas o reforço, quando necessário, para atender ao TT classe 45.*

Resposta da área técnica:

Este item do PER será revisto para adequação aos Estudos.

8) PER – Item 3.2.5.3 – Parâmetros Técnicos

Solicitamos corrigir os conceitos de Passagem Superior e Passagem Inferior, pois os mesmos estão trocados.

Resposta da área técnica:

O item será adequado, tendo em vista que o conceito está errado.

9) PER – Item 3.4.6.2 – Cabos de Fibra Ótica

A exigência do PER quanto ao prazo de 12 meses para implantação e operacionalização do escopo de fibra ótica, demanda várias frentes de trabalho no 1º ano da concessão, sem justificativa plausível para a sociedade, aliado ao fato que haverá um refazimento parcial de serviços por ocasião das obras de duplicação, ainda que haja um planejamento eficaz por parte da concessionária.

Como sugestão, o prazo limite de 12 meses deveria ser exigido apenas para os trechos já duplicados antes do início da concessão e, para os demais segmentos, a implantação e operacionalização dar-se-iam pari passu com as obras de duplicação.

Resposta da área técnica:

Este item do PER será revisto, para economicidade do projeto.

10) PER – Item 3.4.9 – Posto de Fiscalização da ANTT

Sugere-se a supressão deste subitem no PER da BR 040, tendo em vista que não haverá Base ANTT neste lote rodoviário, conforme consta do Apêndice C.

Resposta da área técnica:

O subitem 3.4.9 referente ao Posto de Fiscalização da ANTT será retirado do relatório PER da BR-040/DF/GO/MG.

11) EVTE – Arquivo “Planilhas.zip” - Planilha “Composições.xlsx”

- a) Aba "MAT_BET" → Na Coluna F computou-se o valor de R\$ 230,69 /T para Transporte de material asfáltico, referido a uma DMT de 410 km; porém, nos Anexos do Produto 21 (pag 57), a DMT apurada é de 435,83 km. Solicitamos revisão do cálculo do preço unitário, tendo em vista a incidência do mesmo em diversas composições de preços dos serviços de pavimentação.
- b) Aba "TRANS" → Na Coluna G foram digitados valores para transporte de insumos (t x km), sem apresentar as referidas memórias de cálculo. Solicitamos que sejam adotados os custos unitários diretos divulgados pelo SICRO para as Composições Auxiliares no intervalo 1 A 00 001 05 a 1 A 00 102 00.
- c) Aba "MO" → Para as diversas composições de preços, foram adotados os salários da Coluna G desta aba, em detrimento dos salários estipulados pelo Sindicato MG na Coluna I, para as funções de encarregado, pedreiro, servente, rasteleteiro, montador, blaster. Solicitamos que sejam adotados os valores do Sindicato MG.
- d) Aba "Composições Ruppel" → Para o serviço de Demolição de Pavimento Asfáltico, na célula M1453 foi digitado o consumo (densidade) de 0,2400 e o correto é 2,400
- e) Abas "Resumo Composições", "Composições Ruppel" e "Auxiliar" → Os custos unitários deverão ser revisados procedendo-se às alterações acima mencionadas

Resposta da área técnica:

Trata-se de erros materiais, portanto, os valores serão revistos.

12) EVTE – PRODUTO 21 – Item 4 – Restauração

O relatório não apresenta consistência técnica para os quantitativos físicos referentes à recuperação do pavimento na BR 040.

Ressalta-se que, exatamente nos trechos onde houve obras do DNIT através dos programas CREMA e CREMINHA, detecta-se in loco os maiores problemas.

Em visita ao campo por especialistas, detectou-se os seguintes percentuais de área de pavimento que necessitam de recuperação para atendimento aos condicionantes estipulados no PER (trincamento e irregularidade):

Km 0,0 ao km 157,3 (Divisa GO – MG) 88 %

Km 0,0 ao km 8,4 (Divisa DF – GO) 44 %

Km 0,0 ao km 773,4 (BH – JF) 52 %

Resposta da área técnica:

Optou-se por fresagem de 5 centímetros em todo o trecho com o objetivo de corrigir a declividade transversal da pista.

13) EVTE BR 040 – PRODUTO 21 – Item 5.1 – Melhorias

A Tabela 5.1 apresenta os valores unitários de Contorno em Pista Dupla (R\$ 3.416.523,45 / km) e Correção de Traçado (R\$ 3.416.523,45 / unid).

Além da inconsistência ao adotar o mesmo valor para serviços tão diferentes entre si, o relatório não menciona os critérios adotados na apuração destes valores.

a) Solicita-se a disponibilização das planilhas de preços unitários consideradas no EVTE

b) Para o caso específico dos 2 Contornos a serem implantados, solicita-se que seja fixada uma verba a ser considerada por todos os licitantes para a extensão total de 15 km. Por ocasião da aprovação do Projeto Executivo e o respectivo montante, pela ANTT, a diferença será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro entre as partes.

Resposta da área técnica:

a) A composição em questão está disponível no anexo II.

b) Esta contribuição não está aceita, tendo em vista que as melhorias em trechos urbanos já estão consideradas no Contrato; todavia, serão reequilibradas as Obras de Arte Especiais, as desapropriações e a diferença de extensão em relação à prevista no PER.

14) EVTE BR 040 – PRODUTO 21 – Item 5.2.1 – Conversão de Multivia em Pista Duplicada

A Tabela 5.2 apresenta o valor de R\$ 1.708.261,72 / km de conversão

Além do relatório não apresentar as premissas técnicas adotadas para este custo do serviço, julgamos necessária a revisão do valor, pois o mesmo certamente não contempla as diversas contenções necessárias para adequação da nova seção duplicada à faixa de domínio.

Salienta-se ainda que, na Reunião Presencial com ANTT e SINICON, em 20/03/2013, uma das empresas presentes entregou à ANTT o levantamento de todas as contenções necessárias para conversão das multivias

Resposta da área técnica:

A precificação foi realizada por meio de EVTE, considerando premissas e soluções-tipo padronizadas que atendem ao determinado no Programa de Exploração.

15) EVTE BR 040 – PRODUTO 21 – Item 6.1 – Manutenção do Pavimento

O próprio relatório menciona nas páginas 50 e 51 que os quantitativos extraídos pelo sistema HDM-4 não incluem terceiras faixas existentes, dispositivos de acesso e entroncamentos, alças dos retornos operacionais, pistas marginais à rodovia.

O relatório salienta ainda que, adicionalmente aos valores calculados, torna-se necessário quantificar as áreas pavimentadas referentes aos elementos descritos e que farão parte das intervenções.

Por conseguinte, sugerimos revisão dos quantitativos físicos da Tabela 6.1.

Resposta da área técnica:

Os quantitativos do HDM não foram utilizados para fins de orçamento. Do HDM foram considerados os anos das intervenções, porém os dispositivos mencionados foram considerados na precificação.

16) EVTE – PRODUTO 21 – Item 7 – Edificações

Solicitamos revisão do valor unitário de R\$ 54.400,00 arbitrado para a edificação da Balança Fixa (Tabela 7.1), não compatível com as exigências do próprio PER, que estabelece entre outros parâmetros técnicos: área de transbordo, estacionamento, tapers de entrada e saída.

Resposta da área técnica:

Trata-se de erro material, portanto, o valor será revisto.

17) EVTE – PRODUTO 21 – Item 8

A Tabela 8.3 apresenta o quadro de pessoal operacional concebido pela ANTT para a futura concessionária.

Salientamos que o efetivo alocado na Diretoria de Engenharia (12 pessoas) e na Supervisão de Conservação (5 pessoas) não condizem com as reais necessidades da futura concessionária, pelos motivos abaixo listados, entre outros:

- Grande extensão dos trechos a serem concedidos (BR 040 = 936,8 km e BR 116 = 816,7 km)
- Necessidade mínima de 2 regionais
- Inexistência de Projeto para as obras de ampliações e melhorias
- Necessidade de frentes simultâneas de ataque às obras para atendimento aos percentuais anuais de conclusão estabelecidos no PER
- Necessidade de equipe específica para gestão do licenciamento ambiental
- Necessidade de equipe específica para contratações, medições e apropriação dos serviços
- Serviços de Conservação Rotineira deverão ser administrados por 4 unidades de conserva, no mínimo

Pelo acima exposto, solicitamos revisão no efetivo alocado pela ANTT.

Resposta da área técnica:

A precificação foi realizada por meio de EVTE, considerando premissas e soluções-tipo padronizadas que atendem ao determinado no Programa de Exploração da Rodovia.

18) EVTE – PRODUTO 20 – BR 040 – Item 3.1.1 – Contagens Eletrônicas

Para a tabela apresentada na página 5, favor esclarecer se o "Sentido 1" refere-se à contagem realizada no sentido Rio de Janeiro - Belo Horizonte ou vice-versa.

Resposta da área técnica:

O Sentido 1 refere-se ao sentido Rio de Janeiro - Belo Horizonte, conforme observado na Tabela da página 29 do PRODUTO 20 – BR 040.

19) EVTE – PRODUTO 20 – BR 040 – Item 3.1.4

O gráfico por categoria de veículos, no sentido Belo Horizonte, apresentado na página 14 apresenta uma variação percentual divergente da distribuição apresentada nas tabelas das páginas 6 e 7.

O gráfico por categoria de veículos, no sentido Rio de Janeiro, apresentado na página 15 apresenta uma variação percentual divergente da distribuição apresentada nas tabelas das páginas 8 e 9.

Favor esclarecer procedimento adotado.

Resposta da área técnica:

Existe uma divergência natural entre os dados, pois os primeiros são dados brutos, reflexo de um dia de contagem e o segundo é o percentual aferido após os dados tratados (contagem manual e contagem automática).

20) EVTE – PRODUTO 20 – BR 040 – Item 3.2

A tabela apresentada na página 17 contém, na coluna referente ao Sentido 1, percentuais divergentes em relação ao gráfico da página 14. Favor esclarecer.

Resposta da área técnica:

O relatório será revisto.

21) EVTE – PRODUTO 20 – BR 040 – Item 5

Tendo em vista o lapso temporal decorrido desde os estudos iniciais de 2007, favor explicitar os fatores de sazonalidade utilizados para veículos leves e comerciais.

Resposta da área técnica:

Não houve alteração nos fatores de sazonalidade. Foram mantidos os mesmos valores e fatores dos relatórios anteriores.

22) EVTE - PRODUTO 21 – Item 9 – Desapropriação

Sugerimos adequar o texto e o valor ao disposto na Cláusula 9 da Minuta do Contrato disponibilizada na Audiência Pública 138/2013.

Resposta da área técnica:

Gostaríamos de informar que a Audiência Pública nº 145/2013 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-040/DF/GO/MG e BR-116/MG.

23) EVTE BR 040 – PRODUTO 21 – Item 12 – Postos ANTT

Solicitamos revisão do texto, pois conforme Apêndice C do PER, não há previsão para instalação de Posto de Fiscalização da ANTT.

Resposta da área técnica:

O subitem referente ao Posto de Fiscalização da ANTT será retirado do Produto 21 da BR-040/DF/GO/MG.

24) EVTE BR 040 – PRODUTO 21 – Item 15 – Consolidação do Programa de Investimentos

No item 7 – Equipamentos e Sistemas de Operação, solicitamos revisão do orçamento de forma a adequá-lo aos quantitativos mínimos estipulados no Apêndice C do PER.

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração e os relatórios serão revistos.

25) EVTE – PRODUTO 21 – Anexo I

As planilhas que integram o Anexo I deverão ser revisadas com os ajustes acima mencionados.

Resposta da área técnica:

O Produto 21 - Anexo 1 será revisto.

26) EVTE – PRODUTO 22 – Atualização dos Custos Operacionais

Os textos e a Tabela 18.1 deverão ser revisados de forma a adequá-los aos quantitativos mínimos estipulados no Apêndice C do PER.

Resposta da área técnica:

O Programa de Exploração e os relatórios serão revistos.

27) EVTE – PRODUTO 23 – Atualização da Avaliação Econômico-Financeira

a) Solicitamos revisão da Tabela 2.1, adequando a quantidade inicial aos quantitativos mínimos estipulados no Apêndice C do PER.

b) Para o item 4.2.1 (Demanda), sugere-se a adoção de parâmetros de crescimento de tráfego baseados em projeções do Boletim FOCUS até 2017 e, a partir deste, perpetuando-se a taxa para os demais períodos da concessão.

c) Na Tabela 4.4, favor esclarecer se as verbas de R\$ 5.000.000,00 (BR 040) e R\$ 6.123.595,00 (BR 116) referentes a "Pagamento Estruturação da Concessão" correspondem ao desembolso a ser efetuado pela concessionária, como ressarcimento aos Estudos Ambientais contratados pela EPL, conforme consta na subcláusula 7.2 da Minuta de Contrato integrante da Audiência Pública 138/2013

Resposta da área técnica:

- a) O Programa de Exploração e os relatórios serão revistos.
- b) A projeção do PIB para estimativa da demanda será revista, conforme determinação do Poder Concedente.
- c) Os valores serão revistos, de forma a adequá-los à data-base de novembro de 2012.

28) EVTE BR 116 – Estudos Atualizados de Tráfego

Solicitamos que seja disponibilizado para BR 116 relatório contendo os Estudos Atualizados de Tráfego, tal como foi disponibilizado para a BR 040

Resposta da área técnica:

Não houve produto equivalente para a BR-116/MG.

120. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585490

Contribuição:

EU sou contra a implementação do pedágio na rodovia br 040 km 571 pq tem gente que trabalha e faz tratamento médico em BH e por tanto irá aumentar consideravelmente os custos mensais dos cidadãos moedenses .sugerimos que seja instalado além do km 578 depois do condomínio Vila Bela sentido Rio de Janeiro .

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

121. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585492**Contribuição:**

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda, pois grande parte da população trabalha e faz tratamento médico em Belo Horizonte, o que seria muito oneroso no final do mês. Grande parte da população é assalariada e não teria condição de arcar com tal gasto. E além do mais, Moeda praticamente é parte integrante da Grande BH e o pedágio no km 571 não se justifica. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Contando com a compreensão desta Agência. Atenciosamente, Isabella do Carmo Parreira – Moradora de Moeda

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1,

uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

122. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585494

Contribuição:

Sou morador do Condomínio VillaBella situado 5 km após o km 571,5 onde está previsto a instalação da Praça de Pedágio da BR-040 - trecho Brasília - Juiz de Fora. De acordo com a Audiência Pública N0 145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040 solicito a transferência da referida praça para além do km 578, pois assim garantiria o acesso dos condôminos as cidades de Belo Horizonte, Moeda, Itabirito e Nova Lima.sem pagamento do pedágio, visto que em sua esmagadora maioria estas pessoas trabalham nestes centros. Ressaltamos que os outros condomínios da região foram atendidos com o deslocamento da praça do km 562 para o 571,5. Por não existirem comércios, escolas, etc próximos ao Condomínio Villa Bella, seus moradores também são obrigados a deslocamentos constantes para atender suas necessidades. Com isto somado ao acesso ao trabalho ficaria muito oneroso o deslocamento com a localização atual da praça de pedágio. Gostaria também que após a concessão fosse dada atenção especial aos acessos aos condomínios, pois ocorrem acidentes constantes na travessia de veículos nestes trechos. Obrigado.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

123. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585496

Contribuição:

Prezados(as) Representantes da ANTT, Venho através deste solicitar sua atenção para o processo de concessão da Rodovia BR - 040. Foi realizada audiência pública em Belo Horizonte no dia 2 de outubro de 2013, dando continuidade ao processo do edital de concessão que será publicado no dia 18 de outubro de 2013. Foi definida a relocação da praça de pedágio que seria construída anterior ao acesso ao condomínio Alphaville para o KM 571,5(depois do Condomínio Ville des Lacs). Esta alteração ainda prejudicará todos os condomínios e moradores de Moeda, que precisarão pagar pedágio para poderem trabalhar em Belo Horizonte e região. Outro fato importantíssimo é que estamos localizados no "cinturão verde da Grande BH" onde todos os dias produtores de Moeda-MG e cidades vizinhas utilizam está rota (Moeda /BR040 /Ceasa-MG) para ir comercializar toda produção de Hortigranjeiros da região, aos produtores nem a oportunidade de se manifestarem está sendo dada, porque, não houve nenhuma divulgação para que eles tomassem conhecimento deste fato. Diante disso sugerir uma nova alteração na localização da praça de pedágio para além do Km 578 (DEPOIS DO CONDOMÍNIO VILLA BELLA sentido RJ), ou, que seja feita uma Audiência pública em Moeda-MG para ouvir os Produtores e moradores da Região.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia

ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

124. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585499

Contribuição:

Sou proprietário de um lote no condomínio villa bella. Comprei esse lote com muito sacrifício e pago prestações pela CEF e estou construindo com muito sacrifício também. Quando fiquei sabendo do pedágio, vi meus planos para esse futuro não concretizar. Não são todas as pessoas que moram nessa região que têm dinheiro. Inclusive a cidade de Moeda, são pessoas iguais a mim, trabalhadoras e muitas, como eu, trabalham em Belo Horizonte. Além desse problema, vejo que vai haver uma grande desvalorização e já temos outros problemas com as mineradoras que estão por lá. Por consciência é só acrescentar alguns quilômetros além do último condomínio que é o villa bella. Após esses quilômetros, ninguém sai de suas cidades para virem trabalhar em Belo Horizonte, pois o custo é alto! Novamente peço, alterem a localização da praça de pedágio para além do Km 578 (DEPOIS DO VILLA BELLA sentido RJ). São só alguns quilômetros e que para nós, irá fazer uma diferença para toda vida!!! Desde já agradeço.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

125. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585502

Contribuição:

Prezados(as) Representantes, Venho através deste solicitar sua atenção para o processo de concessão da Rodovia BR - 040. Foi realizada audiência pública em Belo Horizonte no dia 2 de outubro de 2013, dando continuidade ao processo do edital de concessão que será publicado no dia 18 de outubro de 2013. Foi definida a relocação da praça de pedágio que seria construída anterior ao acesso ao condomínio Alphaville para o KM 571,5(depois do Condomínio Ville des Lacs). Esta alteração ainda prejudicará todos os condomínios e moradores de Moeda, que precisarão pagar pedágio para poderem trabalhar em Belo Horizonte e região. Outro fato importantíssimo é que estamos localizados no "cinturão verde da Grande BH" onde todos os dias produtores de Moeda-MG e cidades vizinhas utilizam está rota (Moeda /BR040 /Ceasa-MG) para ir comercializar toda produção de Hortigranjeiros da região, aos produtores nem a oportunidade de se manifestarem está sendo dada, porque, não houve nenhuma divulgação para que eles tomassem conhecimento deste fato. Diante disso sugerir uma nova alteração na localização da praça de pedágio para além do Km 578 (DEPOIS DO CONDOMÍNIO VILLA BELLA sentido RJ), ou, que seja feita uma Audiência pública em Moeda-MG para ouvir os Produtores e moradores da Região. Atenciosamente.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

126. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585505

Contribuição:

Sou moradora em Moeda. Ganho, R\$2.000,00 por mês. Trabalho com um carrinho de cachorro quente em Belo Horizonte, no Metro do Horto. Tenho 03 filhos e sou separada. Se for colocado o pedágio na 040, meus filhos vão morrer de fome. Peço por várias pessoas que conheço e que inclusive não tem acesso a internet, para pelo AMOR DE DEUS, colocarem esse pedágio para além do Km 578 sentido RJ. Depois dos condomínios onde sei que tem muitas pessoas que trabalham em Belo Horizonte. Que Deus abençoe.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

127. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585508

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os

moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

128. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585510

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública N°145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos

centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

129. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585511

Contribuição:

Prezados Representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de

Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõe de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

130. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585570

Contribuição:

Prezados(as), Venho por meio desta solicitar a alteração da praça de pedágio para além do Km 578, depois do "Condomínio Residencial VillaBella" , referente à Audiência Pública nro 145/2013, uma vez que prejudica de forma significativa os seus moradores que precisarão pagar pedágio para acessarem o condomínio, e também trabalharem em Belo Horizonte e região. Aguardo retorno. Desde já agradeço.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

131. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585515

Contribuição:

Prezados(as), Estou encaminhando-lhes uma solicitação, referente à Audiência Pública número 145/2013, de mudança da praça de pedágio para além do Km 578, depois do "Condomínio Residencial VillaBella". O motivo é pelo pagamento obrigatório de pedágio dos proprietários do "Condomínio VillaBella" para acessarem o condomínio e trabalharem em Belo Horizonte e região. Ressalto que outros condomínios foram beneficiados com a correção na localização da praça de pedágio de Nova Lima/MG, para o Km 571,5; deixando prejudicado o nosso condomínio, motivo pelo qual solicitamos a alteração para além do Km 578. Agradeço a atenção.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

132. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585575

Contribuição:

Prezados gestores e técnicos da ANTT:

Eu e minha esposa moramos em residencial às margens da rodovia "BR-040", na altura do km 576, nas proximidades do trevo de acesso ao município de Moeda (MG), situado no município de Itabirito (MG). Embora estejamos distantes da capital mineira cerca de 36 quilômetros, dependemos dela para a maioria das atividades que desempenhamos e o nosso principal e único acesso é pela "BR-040".

As condições precárias da estrada vêm nos preocupando bastante desde que nos mudamos para cá há cerca de um ano e meio. Como utilizamos a rodovia duas vezes por dia - no trajeto de ida e volta a Belo Horizonte (MG) - estamos expostos a riscos de acidentes o tempo todo. Entre os motivos estão: asfalto degradado com a ocorrência de buracos; ausência de sinalização horizontal e vertical, danificadas pela falta de manutenção e pela forte dispersão de pó de minério de ferro pelos caminhões das empresas mineradoras; ausência de pista duplicada, com canteiro/mureta central e iluminação em alguns trechos; catadióptricos danificados ou a falta deles na maior parte da estrada.

Diante desse cenário, a notícia de que a "BR-040" seria concedida à iniciativa privada nos gerou expectativas de melhorias.

O que, infelizmente, não esperávamos era a instalação de uma praça de pedágio no km 562, distante apenas cerca de 20 quilômetros de Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais. Somente como parâmetro, a Autopista Fernão Dias, que administra a rodovia Fernão Dias ("BR-381"), instalou a primeira praça de pedágio, sentido Contagem (MG) - Guarulhos

(SP), no km 545,9, em Itatiaiuçu (MG), distante 67,9 quilômetros do início da concessão, no km 478, em Contagem (MG).

Tal situação foi recebida com alarde pela população de todo o trecho, habitado por diversos residenciais, povoados e municípios limítrofes, que dependem, de inúmeras maneiras, da capital mineira.

Houve, então, uma mobilização das associações de moradores e prefeituras dos municípios ao entorno para a transferência da referida praça, desonerando, dessa maneira, milhares de pessoas que precisam se deslocar, todos os dias, para Belo Horizonte (MG).

Apesar de a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ter acatado a manifestação dos moradores, houve a alteração para o km 571,5, nas proximidades do povoado de "Água Limpa".

Tal fato ainda continua nos prejudicando, já que para termos acesso à sede do município de Itabirito, à capital mineira e ao bairro Jardim, em Nova Lima (MG), onde há uma infraestrutura mínima de serviços, teremos de passar pela praça de pedágio instalada no km 571,5.

Isso não impactará de forma negativa apenas a população de nosso residencial, mas dos povoados vizinhos, principalmente, os moradores do município de Moeda (MG), cuja maioria é formada por produtores rurais que comercializam seus produtos em Belo Horizonte (MG) e por prestadores de serviços gerais que trabalham nesse trecho da "BR-040".

Sendo assim, contamos com a colaboração dos senhores para a análise das questões levantadas, que tanto têm nos afligido, buscando uma solução justa à essa população.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

133. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585580**Contribuição:**

A Associação dos Municípios da Micro Região do Vale do Paraibuna, sediada no Município de Juiz de Fora, é uma Entidade de Interesse Público Municipal e Estadual, sem fins lucrativos, composta por 41 municípios, e tem como objetivo o desenvolvimento regional buscando melhor a qualidade de vida nos municípios e a sustentabilidade dos mesmos.

Estamos enviando as nossas contribuições para adequações do EDITAL DE CONCESSÃO DA BR040:

A Associação dos Municípios da Micro Região do Vale do Paraibuna, sediada no Município de Juiz de Fora, é uma Entidade de Interesse Público Municipal e Estadual, sem fins lucrativos, composta por 41 municípios, e tem como objetivo o desenvolvimento regional buscando melhor a qualidade de vida nos municípios e a sustentabilidade dos mesmos.

Estamos enviando as nossas contribuições para adequações do EDITAL DE CONCESSÃO DA BR040.

Solicitamos reanalisar à localização das Praças Pedágio, pela quilometragem indicada à posição quilométrica 718 que está no município de Barbacena - Distrito de Correio de Almeida.

a) A indicação do km 718 para Praça de Pedágio, a nosso ver trará problemas de conflito com a comunidade do Distrito de Correea de Almeida, pertencente ao município de Barbacena. Esta comunidade por não ter os meios necessários para viver independente de Barbacena necessita acessar o município para praticamente tudo. Desta forma o pedágio onde está proposto, km 718 fica situado logo após o Distrito no sentido Juiz de Fora. – Brasília, criando o conflito da comunidade com a Praça de Pedágio. Nossa sugestão é recuá-la para o km 725,00, na entrada de Campestre.

Trata-se da mesma situação da Praça de Pedágio que estava prevista para o km 562,00 e foi transferida para o km 571,50, guardada as devidas proporções populacionais.

b) A posição quilométrica 640 pensamos estar no município de Conselheiro Lafaiete, seria bom verificar.

c) Com relação à alteração proposta da nova praça de pedágio de Nova Lima da posição quilométrica 562,00 para 571,50, pelo nosso entendimento também altera o município passando de Nova Lima para Itabirito, seria bom verificar.

d) Sugerimos reanalisar o descrito no PER quanto à inexistência de balanças móveis, entendemos ser prudente indicarmos pelo menos 03(três). A criação de novos acessos à BR040 longe do alcance das 06(seis) balanças fixas propiciará a que novos usuários da rodovia possam acessá-la sem controle da carga transportada.

e) O trecho compreendido entre os km 635 e 563 está executado em quase sua totalidade em multifaixas já congestionadas, totalmente saturadas. Entre estes marcos quilométrico viajamos por várias vezes com

velocidade média de 40 km, pensamos ser considerada como velocidade de engarrafamento, bem abaixo da velocidade de projeto desta rodovia BR040.

f) A MRS Logística está aguardando a licença ambiental em tramitação no IBAMA para iniciar a duplicação da ferrovia no trecho CONGONHAS – SARZEDO para atender a demanda de seus clientes mineradores ao longo da ferrovia existente. A construção desta ferrovia com certeza impactará fortemente no trecho rodoviário compreendido entre os km 635 e 563, pois clientes Mineradores precisarão se deslocar para efetuar o abastecimento dos pátios de carregamento da ferrovia.

O processo de expansão das siderúrgicas implantadas em Jeceaba e Ouro Branco propiciará um aumento da produção para três milhões e doze milhões de toneladas ano respectivamente.

O crescimento a curto prazo desta microrregião trará como consequência a conturbação urbana de Congonhas – Ouro Branco e Conselheiro Lafaiete, e a criação de uma Região Metropolitana que terá como sua principal avenida a BR040.

Precisamos estar atentos a isto, verificando a capacidade do contorno proposto de Conselheiro Lafaiete para resolvermos este problema. Precisamos também elaborar um bom projeto na travessia urbana de Congonhas dentro desta ótica de Região Metropolitana a ser instalada em curto prazo.

g) Dentro deste cenário entendemos que este trecho rodoviário, já saturado em multifaixas, seja licitado como TRIPLICADO e NÃO DUPLICADO.

h) Como a saturação do trecho é facilmente notada pela carga de produtos minero-siderúrgicos entende a AMPAR que deveria ser instalada

uma praça de pedágio no entorno do km 589, região de maior concentração da carga pesada existente na BR040, no trecho Juiz de Fora – Belo Horizonte.

“A AMPAR ENTENDE QUE O TRECHO COMPREENDIDO ENTRE OS KM 635 E 563 MERECE SER REESTRUTURADO POR SER REGIÃO EM FRANCO DESENVOLVIMENTO, IMPULSIONADO PELO SETOR MINEIRO – SIDERURGICO.”

Resposta da área técnica:

Cumprando inicialmente informar que a determinação dos pontos de instalação de praças de pedágio, passa pela consideração dos seguintes aspectos, conforme recomendações do DNIT:

- Evitar os trechos urbanos, não apenas para minimizar problemas com as comunidades locais, mas também para reduzir os custos com desapropriação;
- Observar as condições topográficas e geotécnicas às margens da rodovia, reduzindo os custos do alargamento da via e dando preferência aos trechos de aterro por facilidades construtivas;
- Evitar localização em trechos de rodovia que coincidam com vias alternativas e a fuga do pedágio pela passagem auxiliar da praça de arrecadação;
- Procurar trechos com greide em torno de 1 %, preferencialmente com fluxos chegando à praça em rampa ascendente, facilitando a manobra de desaceleração;
- Trechos com tangente mínima em torno de 800 metros;
- Trechos que não apresentem obras-de-arte, de modo a minimizar os custos para o alargamento da pista;
- Observar a localização das praças de pedágio previstas ou em

operação nos segmentos adjacentes ou em rodovias transversais.

Além disso, de acordo com o item 3.4.5 Sistemas de pedágio e controle de arrecadação do PER, a Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, podendo sua posição ser alterada em até 5 km.

b) O km 640 está próximo ao limite, mais ainda dentro do município de Conselheiro Lafaiete.

c) Com a alteração da localização da praça, o município de referência passa a ser Itabirito.

d) A redação do PER será mantida, visto que balanças fixas são mais eficientes que balanças móveis.

e) Para o trecho entre os km 635 e 563, a concessão da Rodovia BR-040 prevê a implantação de diversas obras de melhorias que terão como objetivo aumentar sua capacidade, facilitar os acessos e ampliar a segurança do trecho, sendo elas:

- Correção do traçado em 3 pontos localizados nos quilômetros 576, 582 e 589 em Congonhas;
- Implantação de Vias Marginais em segmentos descontínuos entre quilômetros 546 e 563 (Belo Horizonte - Nova Lima) e 603 e 613 (Congonhas);
- Melhoria de 11 acessos entre os quilômetros 563 e 629 (Nova Lima - Conselheiro Lafaiete);

- Implantação de 2 passarelas entre os quilômetros 550 e 555 (Nova Lima) e de 4 passarelas entre os quilômetros 603 e 613 (Congonhas);
- Realização de um conjunto de obras e serviços de duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da Rodovia em Conselheiro Lafaiete com extensão de 10 km, sendo 7,5 km em trecho de travessia urbana em multifaixas.

f) Vide resposta e).

g) Vide resposta e).

A redação do PER atende às necessidades da rodovia ao longo do prazo de concessão.

134. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585581

Contribuição:

Sou moradora do Residencial VillaBella, localizado no km 576 da BR-040 e gostaria de manifestar minha enorme preocupação com relação a localização do pedágio no KM 571. Os moradores do nosso condomínio dependem inteiramente de Belo Horizonte, sendo que em sua maioria trabalham na cidade e vão a Belo Horizonte todos os dias. Além disto dependemos de prestadores de serviço que são de Belo Horizonte. A colocação do pedágio no km 571 oneraria muito nosso orçamento familiar, que já é bastante limitado, uma vez que optamos por morar fora de Belo Horizonte pelo custo do imóvel, água e luz serem mais baratos. Temo que a colocação do pedágio no km 571 irá inviabilizar e desvalorizar nossas moradias, ao passo que a contribuição dos moradores com o pedágio em nada irá alterar no montante do valor arrecadado pela concessionária. Peço que reavaliem a

colocação do pedágio, pensando na nossa situação e na situação dos moradores da cidade de Moeda. Desde já agradeço, certa que entenderão nossos motivos.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

135. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585585

Contribuição:

Compartilho da contribuição / sugestão enviada por João Marcio Lignani Siqueira , Protocolo N° 1581449.

Resposta da área técnica:

Todas as obras a serem executadas pela concessionária deverão seguir as normas e manuais do DNIT, inclusive as características geométricas e dimensionamento do pavimento. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a construção de contorno rodoviário nas cidades de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont. Para os demais perímetros urbanos cortados pela rodovia serão construídos interseções em desnível, ruas laterais, passarelas de pedestres, etc.

A rodovia deverá ser duplicada em 5 anos. Entretanto, a concessionária poderá definir os locais prioritários para essa duplicação. O Programa de Exploração da Rodovia prevê a instalação de 6 postos de pesagem ao longo

da rodovia em locais a serem definidos posteriormente.

136. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585600 e 1585606

Contribuição:

1ª Sugestão: Realizar levantamento para os estudos de engenharia dado que os mesmos podem estar defasados devido ao tempo transcorrido entre a realização do cadastro e a data atual. Como exemplo é importante citar as datas de alguns levantamentos que estão sendo utilizados no Produto 21 – Atualização dos Custos Unitários de Investimentos, para precificação das obras de engenharia:

Item 3.3 - Obras-de-Arte-Especiais: outubro/2011;

Item 3.4 - Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte-Corrente: março/2007;

Item 3.5 – Sinalização e Padrões de Segurança: março/2007;

Item 3.6 – Faixa de Domínio: março/2007;

Resposta da área técnica:

O levantamento realizado pelos estudos atende aos objetivos do objeto da concessão e a precificação das soluções foi atualizada para novembro de 2012.

2ª Sugestão: Corrigir o quantitativo de bases SAU, no item 3.7 Iluminação – Produto 21 Atualização dos Custos Unitários de Investimentos, de acordo com o descrito no Programa de Exploração da Rodovia. Além disso, corrigir o valor do investimento dado o novo quantitativo.

Resposta da área técnica:

Os valores serão corrigidos.

3ª Sugestão: No item 7 Edificações – Produto 21 Atualização dos Custos Unitários de Investimentos, há a informação de que a Concessionária deverá dispor de 3 bases de apoio além de 1 CCO, contudo não há valor de investimento para essas 3 bases. Sugere-se que a tabela 7.1 seja corrigida com o quantitativo e o valor do investimento dessas três edificações.

Resposta da área técnica:

O texto será corrigido uma vez que o modelo operacional contempla apenas 1 CCO e não 3 bases de apoio + 1 CCO.

4ª Sugestão: No item 11 Passivos Ambientais – Produto 21 Atualização dos Custos Unitários de Investimentos, não há a informação de quando foi realizado o cadastro dos passivos ambientais da rodovia. Considerando que o restante do estudo é datado de 2007 e 2011 sugere-se que seja realizado novo cadastro de passivos ambientais para que seja possível quantificar e precificar esses investimentos de maneira correta.

Resposta da área técnica:

Esta contribuição não está aceita.

5ª Sugestão: No item 14.2 Dimensionamento das bases – Produto 22 Atualização dos Custos Unitários Operacionais, o quantitativo de bases SAU está divergente do descrito no Programa de Exploração da Rodovia. Dessa maneira, sugere-se a correção do texto e do valor dos custos operacionais para este item.

Resposta da área técnica:

Não existe divergência. Os dois valores estão iguais.

6ª Sugestão: Apesar de não ter sido disponibilizado o racional utilizado para produzir os números de OPEX de conservação apresentados no documento

“BR_040_Produto_21_Atualizacao_dos_Custos_unitarios_de_investimentos”

existem grandes divergências quando se compara o mesmo com os estudos da ANTT para os 7 lotes da terceira etapa das concessões rodoviárias federais – Fase III.

Para o lote 7, que possui uma extensão semelhante a BR 040 (822 km vs 937 km), encontra-se um OPEX total de conservação nos estudos da ANTT de R\$ 33.409 por km. Para os lotes 4 e 5 (extensão de 437 km e 1177 km), localizados na mesma região da BR 040, encontra-se um OPEX total de conservação nos estudos da ANTT de respectivamente R\$ 34.172 por km e R\$ 31.743 por km. E para a BR 040, que possui uma extensão de 937 km, encontra-se um OPEX total de conservação nos estudos da ANTT de apenas R\$ 11.910 por km.

Como o PER (Programa de Exploração da Rodovia) da BR 040 possui os mesmos parâmetros de desempenho utilizados para os Lotes 4, 5 e 7 e devido as grandes divergências encontradas entre o OPEX de conservação da BR 040 e as demais rodovias conclui-se que existe uma necessidade de revisar o mesmo.

Revisar o OPEX de conservação da BR 040 com base nos cálculos e parâmetros utilizados para os 7 lotes da terceira etapa das concessões rodoviárias federais - Fase III.

Resposta da área técnica:

A precificação foi realizada por meio de EVTE, considerando premissas e soluções-tipo padronizadas que atendem ao determinado no Programa de Exploração. A manutenção e conservação deste projeto deve ser analisada de maneira conjunta, de forma a atender aos parâmetros previstos no PER.

7ª Sugestão: Revisão do total de investimentos informados nas tabelas já que não correspondem à soma dos investimentos indicados nas colunas da tabela referentes aos períodos: Ano 1, Ano 2 a 5 e Ano 6 a 30.

Item: 2. *Custos de Investimentos e Custos Operacionais*

Referência: *Tabela 2.2. e Tabela 2.3*

Tabela 2.2

- BR-040: itens 3 (3.1, 3.1.4, 3.2), 6, 7, 9, 10,11,12,14,15.
- BR-116: itens 3 (3.1, 3.1.2), 4, 6, 8, 9, 11 (item 11.2).

Tabela 2.3

- Todos os valores devem ser revistos tanto na BR-040 quanto na BR-116

Resposta da área técnica:

Os valores serão corrigidos.

8ª Sugestão: Qual seria o prazo de financiamento? Prazo: até 240 meses ou Prazo Total de 25 anos (20 anos de amortização e carência de 5 anos)?

Item: 3.3 *Financiamento*

Referência: "*Os prazos de **carência** considerados para início de pagamento foram de 1 ano para os juros e de **5 anos** para a amortização principal. Foram considerados **20 anos para a amortização do principal, após a carência**, no regime SAC (Sistema de Amortização Constante)".*

Resposta da área técnica:

Para as concessões de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o

Banco do Brasil tornaram público as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

Participação: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD $\geq 1,2$ (considerando todas as dívidas).

Itens financiáveis: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

Prazos: Total: 25 anos

De carência: até 5 anos

De amortização: 20 anos

Sistema de Amortização: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Ressalta-se que as questões de financiamento devem ser tratadas diretamente com os bancos públicos.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, que tem como resultado a definição da Tarifa Básica de Pedágio e é objeto desta Audiência Pública, leva em conta o modelo de Fluxo de Caixa não-alavancado. Assim, a Tarifa-teto do modelo não é afetada pelas condições de financiamento. De todo modo, o modelo será analisado para verificar se há algumas inconsistências com as premissas de política pública.

9ª Sugestão: Por qual motivo, as condições de financiamento oferecidas são diferentes das condições disponíveis para os Lotes 2 e Lote 4?

Resposta da área técnica:

Para as concessões de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil tornaram público as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

Participação: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD $\geq 1,2$ (considerando todas as dívidas).

Itens financiáveis: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

Prazos: Total: 25 anos

De carência: até 5 anos

De amortização: 20 anos

Sistema de Amortização: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Ressalta-se que as questões de financiamento devem ser tratadas diretamente com os bancos públicos.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, que tem como resultado a definição da Tarifa Básica de Pedágio e é objeto desta Audiência Pública, leva em conta o modelo de Fluxo de Caixa não-alavancado. Assim, a Tarifa-teto do modelo não é afetada pelas condições de financiamento. De todo modo, o modelo será analisado para verificar se há algumas inconsistências com as premissas de política pública.

10ª Sugestão: A partir de qual ano está sendo considerado o índice de cobertura do serviço da dívida, para definição do nível de alavancagem do projeto?

Resposta da área técnica:

Para as concessões de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil tornaram público as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

Participação: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD $\geq 1,2$ (considerando todas as dívidas).

Itens financiáveis: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

Prazos: Total: 25 anos

De carência: até 5 anos

De amortização: 20 anos

Sistema de Amortização: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Ressalta-se que as questões de financiamento devem ser tratadas diretamente com os bancos públicos.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, que tem como resultado a definição da Tarifa Básica de Pedágio e é objeto desta Audiência Pública, leva em conta o modelo de Fluxo de Caixa não-alavancado. Assim, a Tarifa-teto do modelo não é afetada pelas condições de financiamento. De todo

modo, o modelo será analisado para verificar se há algumas inconsistências com as premissas de política pública.

11ª Sugestão: Qual o nível de alavancagem adotado no modelo publicado?

Item: *4.1 Metodologia*

Referência: *"Desse modo, a alavancagem ideal para a sustentabilidade financeira poderá ser menor".*

Resposta da área técnica:

Para as concessões de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil tornaram público as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

Participação: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD $\geq 1,2$ (considerando todas as dívidas).

Itens financiáveis: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

Prazos: Total: 25 anos

De carência: até 5 anos

De amortização: 20 anos

Sistema de Amortização: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Ressalta-se que as questões de financiamento devem ser tratadas

diretamente com os bancos públicos.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, que tem como resultado a definição da Tarifa Básica de Pedágio e é objeto desta Audiência Pública, leva em conta o modelo de Fluxo de Caixa não-alavancado. Assim, a Tarifa-teto do modelo não é afetada pelas condições de financiamento. De todo modo, o modelo será analisado para verificar se há algumas inconsistências com as premissas de política pública.

12ª Sugestão: O item 13 da tabela de custos operacionais, Verba para Polícia Federal equivale à verba de segurança do trânsito?

Item: 4.2.2. Custos Operacionais e Investimentos

Referência: Tabela 4.3 Custos Operacionais e Investimentos totais durante o período da concessão (R\$ milhões).

Resposta da área técnica:

O entendimento está correto.

13ª Sugestão: Estender as fórmulas de somatório para os 30 anos de concessão já que as mesmas estão contemplando apenas 25 anos de concessão para a BR-116.

Item: 4.3. Fluxo de Caixa do Projeto

Referência: Tabela 4.4 Fluxo de Caixa do Projeto (valores em R\$, data-base nov/12).

Resposta da área técnica:

Os valores serão corrigidos.

14ª Sugestão: Por qual motivo, a taxa de fiscalização total não atinge os 1,5% destacados no item 3.9 Taxa de Fiscalização ANTT do fluxo da BR-116.

Item: 4.3. Fluxo de Caixa do Projeto

Referência: Tabela 4.4 Fluxo de Caixa do Projeto (valores em R\$, data-base nov/12).

Resposta da área técnica:

Não existe erro, o cálculo deve ser feito em valor presente.

15ª Sugestão: Realizar o ajuste reconhecendo a despesa de depreciação somente a partir do início da cobrança da receita, ou seja, a partir do 19º mês.

Tendo em vista que a cobrança de pedágio inicia-se após 18 meses, não se deve reconhecer a despesa de depreciação no primeiro ano de concessão. Esta despesa está gerando um prejuízo fiscal indevido, aumentando a TIR de Projeto indevidamente.

Item: 4.3. Fluxo de Caixa do Projeto

Referência: Tabela 4.4 Fluxo de Caixa do Projeto (valores em R\$, data-base nov/12).

Resposta da área técnica:

Os investimentos começam a ser depreciados a partir do momento do investimento.

16ª Sugestão: Ajustar o EVTE para incorporar duas restrições que se observam na prática para distribuição de dividendos: saldo de caixa disponível e lucro societário, de ambos o menor. A distribuição de dividendos se inicia em 2016 na BR-040. Pelas projeções do EVTE a

concessionária não terá lucro societário acumulado neste ano para suportar tal pagamento.

Item: 4.4. Fluxo de Caixa do Acionista

Referência: Tabela 4.5 Fluxo de Caixa do Acionista

Resposta da área técnica:

Para as concessões de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil tornaram público as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

Participação: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD $\geq 1,2$ (considerando todas as dívidas).

Itens financiáveis: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

Prazos: Total: 25 anos

De carência: até 5 anos

De amortização: 20 anos

Sistema de Amortização: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Ressalta-se que as questões de financiamento devem ser tratadas diretamente com os bancos públicos.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, que tem como resultado a definição da Tarifa Básica de Pedágio e é objeto desta Audiência Pública,

leva em conta o modelo de Fluxo de Caixa não-alavancado. Assim, a Tarifa-teto do modelo não é afetada pelas condições de financiamento. De todo modo, o modelo será analisado para verificar se há algumas inconsistências com as premissas de política pública.

17ª Sugestão: Por qual motivo existe um aporte de capital negativo em 2016 no valor de R\$ 43.893.785 na BR-040?

Item: 4.4. Fluxo de Caixa do Acionista

Referência: Tabela 4.5 Fluxo de Caixa do Acionista

Resposta da área técnica:

Para as concessões de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil tornaram público as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

Participação: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD $\geq 1,2$ (considerando todas as dívidas).

Itens financiáveis: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

Prazos: Total: 25 anos

De carência: até 5 anos

De amortização: 20 anos

Sistema de Amortização: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Ressalta-se que as questões de financiamento devem ser tratadas diretamente com os bancos públicos.

O Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica, que tem como resultado a definição da Tarifa Básica de Pedágio e é objeto desta Audiência Pública, leva em conta o modelo de Fluxo de Caixa não-alavancado. Assim, a Tarifa-teto do modelo não é afetada pelas condições de financiamento. De todo modo, o modelo será analisado para verificar se há algumas inconsistências com as premissas de política pública.

18ª Sugestão: A cobrança de pedágio se dará via tarifa quilométrica ou a tarifa em cada praça de pedágio será a mesma?

4.5 Síntese dos Resultados Econômico-Financeiros

Tabela 4.2 Principais resultados dos estudos econômicos e financeiros.

Resposta da área técnica:

A tarifa será igual em todas as praças.

19ª Sugestão: Produto 20 – Atualização dos Estudos de Tráfego – BR-040 – Item 3.1.2

Para realizar a classificação dos veículos e por consequência determinar a quantidade de veículos equivalentes que passam no ponto determinado para a nova localização da praça P9-Nova Lima, foi realizada uma contagem manual de apenas duas horas, em um dia útil (uma segunda-feira). O procedimento em questão se mostra falho, na medida em que é notável que haja uma maior incidência de automóveis nos finais de semana. Isto leva a uma percentual maior deste tipo de veículo ao longo da semana, e redução do percentual de veículos pesados, e ao final das contas uma redução no

número de veículos equivalentes. Assim, sugere-se adotar uma das seguintes ações para determinar a classificação correta dos veículos: (i) realizar contagens de manuais por uma semana para, (ii) utilizar as contagens realizadas anteriormente nas versões antigas do EVTE da BR-040; (iii) utilizar a distribuição de categorias de praças de pedágios mais próximas o possível do ponto determinado para a praça P9 (Praças de pedágio da Concer ou Autopista Fernão Dias).

Resposta da área técnica:

Os procedimentos utilizados estão adequados ao objetivo proposto.

20ª Sugestão: Produto 20 – Atualização dos Estudos de Tráfego – BR-040 – Item 6 – Fatores de crescimento do tráfego.

Os fatores de crescimento utilizados apresentam taxas de crescimento médias de tráfego (CAGR – 3,9%) muito superiores às estimativas de PIB fornecidas pelo último boletim FOCUS. Assim, sugere-se revisar as taxas de crescimento de modo que elas reflitam às projeções mais atualizadas de crescimento do país.

Resposta da área técnica:

A projeção do PIB para estimativa da demanda será revista, conforme determinação do Poder Concedente.

137. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585625

Contribuição:

QUESTIONAMENTO_ANTT_11/10/13_LOTE 09

Visando uma avaliação criteriosa em termos de modelagem, perguntamos se a ANTT irá disponibilizar a pesquisa O/D (Origem-Destino) e Pesquisa Declarada para os Lotes da BR116 e BR040?

Resposta da área técnica:

Os documentos disponibilizados são suficientes para a elaboração de propostas.

138. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585629**Contribuição:**

3.1.2 do PER - Deixar claro que na fase de Sinalização e Elemento de Proteção e Segurança para os Trabalhos Iniciais pode ser adotada para sinalização qualquer gama de tinta que atenda a norma específica do DNIT 100/2009-ES, não se restringindo a tintas termoplásticas ou outras tecnologias.

Resposta da área técnica:

O critério a ser respeitado trata-se dos valores mínimos de retrorefletância inicial horizontal, que deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES.

3.1.2 do PER - Deixar claro que na fase de Sinalização e Elemento de Proteção e Segurança para os Trabalhos Iniciais deve-se atender a norma NBR 14.644 para tal pode-se optar por qualquer configuração de película, seja ela GT/GT ou GT/AI como exemplo que atenda a mencionada norma, desde que atendido ao parâmetro de mcd/lx/m^2 indicado para a rodovia.

Resposta da área técnica:

O critério a ser respeitado trata-se do índice residual mínimo de retrorefletância das placas de sinalização vertical, que deverá respeitar o estipulado na norma NBR 14.644.

3.1.3 do PER - Obras de arte especiais: está previsto no item 11 a implantação de passeios laterais em ambas as pistas com no mínimo 1,5 m

de largura com barreiras separadoras de pistas, deixar claro se esta definição é válida tanto para as obras de arte novas como as existentes, sendo a passagem executada em somente um lado da OAE. Sugere-se ainda adotar a solução de passeios laterais somente para áreas urbanas.

Resposta da área técnica:

O item do PER será revisto, visando a economicidade do projeto.

3.1.3 do PER - Nos itens 12 e 13 da Recuperação das Obras de Arte Especiais é previsto alargamento das OAEs, passagens superiores e pontes e alongamento de passagens inferiores de modo a incorporar acostamentos e faixas de segurança, ficando a largura final da obra igual a da rodovia, ou seja, deixar claro que isso indica a necessidade de se adequar a pista de rolamento e acostamentos mantendo a largura da rodovia.

Resposta da área técnica:

Referida obrigação já é consignada no item 6 do Escopo de Recuperação das Obras de Arte Especiais (Item 3.1.3 do PER) que dispõe: "6. Reparação, reforma (alargamento de passagens superiores e pontes e alongamento de passagens inferiores de modo a incorporar acostamentos e faixas de segurança, de modo que a largura final das obras deverá ser igual à da Rodovia, incorporando ainda faixas adicionais, em trechos específicos onde ela já exista) e reforço (para o trem-tipo TB-45, de pontes e passagens inferiores e superiores, quando integrarem seu patrimônio) de OAEs".

3.2.1.2 do PER - Obras de Melhorias: a implantação das obras de melhoria deverá ocorrer de forma concomitante com a execução das obras de ampliação, de acordo com a localização e os quantitativos indicados devendo ser executadas no mesmo prazo fixado para implantação da pista dupla. Deixar claro que as obras de melhoria que não estiverem em

subtrechos à duplicar devem ser executas até o 5º ano de concessão a critério da concessionária.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição. Nos termos do item 3.2.1.2 do PER, as Obras de Melhorias deverão ser executadas nos mesmos prazos fixados para implantação das pistas duplas ou conversão de subtrecho em multifaixa para via duplicada. Desta forma, para os trechos em que não há previsão de referidas obras poderá ser adotado o prazo máximo previsto para a implantação das pistas duplas ou conversão de subtrecho em multifaixa para via duplicada.

3.2.3.1 do PER - Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego: Tendo em vista que o período inicia-se a partir do 61º mês de concessão e estende-se até o prazo final de concessão, caso ocorra o atingimento do gatilho conforme tabela por subtrecho considerando-se o VDMA equivalente em período anterior ao 61º mês de concessão, deixar claro que a concessionária somente deverá realizar a obra após o 61º mês de concessão.

Resposta da área técnica:

De acordo com o item 3.2.3.1 do PER, o fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho, dos valores constantes na Tabela subtrecho x VDMA Eq, aferidos com base em uma média móvel de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego. As obrigações referidas em referido subitem têm início à partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão.

3.2.3.3 do PER - Obras de Melhorias: deixar claro se as execuções das obras

de melhorias poderão ser demandadas pela ANTT a qualquer momento a partir do 61º mês de concessão.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição. Não há item 3.2.3.3 no PER da BR-040/DF/GO/MG e no PER da BR-116/MG.

3.4.6.2 do PER - O item 3.4.6.2 do PER determina que a implantação e operacionalização dos Cabos de Fibra Óptica seja feita até o 12º mês do prazo de Concessão.

Sugere-se vincular a implantação dos cabos de fibra óptica à implantação das duplicações dos subtrechos, de forma a evitar que seja necessário refazer serviços.

Resposta da área técnica:

O item do PER será revisto.

3.2.5.2 do PER - O item 3.2.5.2 do PER determina que as duplicações sejam feitas com seção-tipo em pista dupla com separador central (canteiro central) com largura de 9 m.

Sugere-se que para atendimento à Classe I-A, adote-se o Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais 1999 do DNIT, em que não há necessidade de 9 m, sendo a largura do canteiro central função de outras variáveis. Entende-se que o atendimento aos manuais do DNIT e atendimento à Classe I-A deva nortear os estudos da Concessionária.

Resposta da área técnica:

O item do PER será revisto.

3.1.1 do PER - Sugere-se vincular a correção de degraus entre faixa de rolamento e acostamento à implantação das duplicações dos subtrechos, de forma a se realizar pari passu, evitando retrabalho.

Resposta da área técnica:

O item do PER será revisto.

Apêndice do PER - Para as obras a serem realizadas pelo DNIT, sugere-se incluir Apêndice do PER todas àquelas que estiverem em execução pelo mencionado órgão, não se limitando tão somente à duplicação. Desta maneira, a concessionária deverá dar o aceite nesses obras, indicando vícios, não conformidades e outros, conforme previsto na cláusula.

Resposta da área técnica:

Os PERs da BR-040/DF/GO/MG e da BR-116/MG não tem previsão de obras a cargo do DNIT.

3.1.1 do PER - Pavimento para o percentual de área trincada (TR) máxima definir se os parâmetros indicados na tabela são representados pela palavra "OU" ou "E".

Resposta da área técnica:

A disposição do item 3.1.1 do PER é clara. A título exemplificativo, para o 24º mês, o parâmetro de trincamento máximo é 20% para 60% da rodovia e 15% para os outros 40% da rodovia.

3.1.1 do PER - Pavimento para o índice de irregularidade longitudinal definir, como exemplo, se o parâmetro indicado deve possuir 35% da rodovia dentro do parâmetro de 2,7 m/km e 65% dentro do parâmetro de 4 m/km OU QI menor ou igual a 35 em no mínimo 35% da rodovia.

Resposta da área técnica:

A disposição do item 3.1.1 do PER é clara. A título exemplificativo, para o 24º mês, 35% da rodovia deverá encontrar-se dentro do parâmetro de 2,7 m/km e 65% dentro do parâmetro de 4 m/km ou o QI deve ser menor ou igual a 35 em no mínimo 35% da rodovia.

3.1.1 do PER - Sugere-se que o atendimento à Classe IA seja feito tão somente para as novas obras à cargo da Concessionária, retirando-se à necessidade de adequação à Classe IA obras já existentes e faixas adicionais a serem executadas, essas ficando contíguas à rodovia existente.

Resposta da área técnica:

O item do PER será revisto, a fim de clarear a redação.

3.1.1 do PER - Sugere-se que o atendimento ao parâmetro de vida útil remanescente de 5 anos seja especificado somente para o 360º mês da concessão. Podendo nos demais períodos a concessionária optar por soluções quaisquer, desde que, atendam ao parâmetro de nível de serviço indicado no PER.

Resposta da área técnica:

A redação do PER será mantida.

3.1.3 do PER - Sugere-se que para as obras de arte especiais seja previsto alargamento das OAEs somente na ocorrência de estreitamento da pista, dessa maneira, desde que, garantido o gabarito mínimo das pistas de rolamento conforme classe IA da rodovia, 3,6 metros em cada pista, não se fará necessário o alargamento da OAE para contemplar o acostamento.

Resposta da área técnica:

O PER será revisto, não haverá alargamento das OAEs com largura maior ou igual a 11 m.

3.2.3.1 do PER - Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego: sugere-se que para o gatilho conforme tabela por subtrecho, considere-se somente o VDMA equivalente em período posterior ao 61º mês de concessão. Tendo em vista, que anteriormente a este período a Concessionária estará realizando as obras de duplicação sem capacidade física de executar uma terceira faixa sem onerar em demasia o usuário.

Resposta da área técnica:

De acordo com o item 3.2.3.1 do PER, o fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho, dos valores constantes na Tabela subtrecho x VDMA Eq, aferidos com base em uma média móvel de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego. As obrigações referidas em referido subitem têm início à partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão.

3.2.3.3 do PER - Sugere-se que no que tange às obras de melhoria que serão demandadas pela ANTT a qualquer momento a partir do 61º mês, especifique-se datas e prazos para execução das referidas obras, de maneira a deixar todos licitantes equânimes.

Resposta da área técnica:

Agradecemos a contribuição. Não há item 3.2.3.3 nos PERs da BR-040/DF/GO/MG e da BR-116/MG.

3.2.5.1 do PER - Sugere-se que também sejam objeto da exceção à Classe IA, os segmentos em multifaixa, adicionalmente às exceções já definidas no PER.

Resposta da área técnica:

Os segmentos de multifaixa são exceção de atendimento à Classe I-A.

139. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585631

Contribuição:

QUESTIONAMENTO_ANTT_11/10/13_LOTE 09 Visando uma avaliação criteriosa em termos de modelagem, perguntamos se a ANTT irá disponibilizar a pesquisa O/D (Origem-Destino) e Pesquisa Declarada para os Lotes da BR116 e BR040? Obrigado.

Resposta da área técnica:

Os documentos disponibilizados são suficientes para a elaboração de propostas.

140. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1585634

Contribuição:

SOLICITO/SUGIRO a alteração da localização da praça de pedágio do Km 571,5 para depois do km 578 da BR 040, viabilizando o acesso a Belo Horizonte dos moradores dos Condomínios VILLABELLA, ACONCHEGO DA SERRA, e da cidade de MOEDA, SOB pena de afronta aos princípios da ISONOMIA, PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE, já que os condomínios Alphaville, Ville de Lacs e Retiro do Chalé foram beneficiados, ficando fora da praça de pedágio. Além disso, os moradores dos Condomínios VILLA BELLA e ACONCHEGO DA SERRA não têm outra opção de acesso a Belo Horizonte. Gostaria também que fosse levado em consideração no Edital a elaboração e execução dos projetos de acessos a estes condomínios, sendo incluídos no Cronograma de implantação da Concessão.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

No que tange às melhorias solicitadas, serão consideradas quando da revisão dos Estudos.

141. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1586968

Contribuição:

Na qualidade de moradora do Condomínio Residencial Villabella, BR040-KM576, desloco-me diariamente para trabalhar em Belo Horizonte. Para não ser onerada com mais esta taxa de pedágio (duas vezes por dia), peço-lhes, encarecidamente, que a praça de pedágio seja realocada para depois do trevo do Residencial Villabella. O que beneficiaria sobremaneira também os moradores do condomínio vizinho Aconchego da Serra, bem como os moradores de Moeda que, como eu, se deslocam diariamente à Belo Horizonte a trabalho.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

142. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1586972

Contribuição:

3.2.2 do PER - Sugere-se que o Poder Concedente provisione verba para a execução dos contornos em pista dupla em trechos urbanos. A discrepância entre a verba supracitada e o custo real deverá ser objeto de reequilíbrio econômico financeiro.

Resposta da área técnica:

Eventual reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão por força da implantação de Obras obrigatórias em Trechos Urbanos tem tratamento jurídico especificado no Contrato de Concessão, o que não faz parte do objeto da presente Audiência Pública.

143. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1586975

Contribuição:

Prezados representantes da ANTT, Em função da Audiência Pública Nº145/2013, referente ao processo de concessão da BR-040, trecho Brasília Juiz de Fora, venho solicitar atenção quanto à localização da Praça de Pedágio no km 571,5 no município de Nova Lima –MG. Infelizmente esta localização não atenderá à população residente no município de Moeda e nos Condomínios Aconchego da Serra e Villa Bella, prejudicando o acesso dos mesmos aos centros urbanos como Itabirito, Nova Lima e Belo Horizonte. Solicito o estudo para deslocamento da Praça de Pedágio para além do km 578, viabilizando o acesso dos moradores a estes centros urbanos. Importante ressaltar que os moradores destes Condomínios não dispõem de outro acesso. Quanto aos moradores de Moeda, o deslocamento se tornará bastante oneroso. Além do mais é importante ressaltar que estes condomínios fazem parte do eixo de expansão do vetor sul da região

metropolitana de Belo Horizonte, como também os condomínios Alphaville, Ville de Lac e Retiro do Chalé, já beneficiados com a alteração da Praça de Pedágio do km 562 para o km 571,5. Contando com a compreensão desta Agência.

Resposta da área técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

Manifestações Orais

1. **Nome:** Mauro Luis Marins Mendes

Meu nome é Mauro Luís Martins Mendes, Prefeito do município de Ewbank da Câmara. Primeiramente saudar a mesa, através do Presidente da Audiência Pública, César Dias, e dizer para vocês a relevância dessa audiência. Realmente tem muita relevância para a gente, o caminho é esse mesmo, as nossas rodovias estão sucateadas, estão precisando mesmo de ser privatizadas, porque Ewbank da Câmara é um município vizinho de Juiz de Fora, estou pertinho do trecho já privatizado pela CON CER, uso muito e posso ver a diferença desse trecho, mas ao mesmo tempo quero fazer um repúdio aqui também pela maneira aqui sobre essa audiência. O nosso Secretário-Executivo da nossa Associação de Município me ligou ontem à tarde dizendo: "Mauro, você vai na audiência?" Eu falei: Não estou sabendo oh Dr Virgílio, não fui comunicado e não sei. "Não, porque foi publicado desse tamanhinho no jornal." Logo que eu soube dessa notícia liguei para o colega e disse: Prefeito, como vizinho, o município de Santos Dumont representado aqui pelo Secretário de Administração, liguei para o Prefeito de Oliveira Fortes também, ele também não sabia dessa audiência e assim fiz para vários outros colegas, Prefeito de Ressaquinha, que também ninguém sabia. E Ewbank, como disse é um município pequeno, 5.000 habitantes, mas aqui eu falo em nome de 5.000 habitantes, se cada Prefeito tivesse recebido um comunicado oficial, um convite eu acho que estaria falando em nome de milhares e milhares de municípios aqui. E Ewbank é um município pequeno, como diz um ... Eu sou nascido e criado no município de Ewbank, como diz um quadro do Fantástico: "O que eu vi ao longo desses anos." Ewbank é cortado no meio das cidades mesmo pela BR-040, é um perímetro urbano, são seis quilômetros só de trecho da BR-040 e nesse trecho, como eu disse do quadro do Fantástico ou que eu vi ao longo desses anos, soube ontem de audiência e não pude pegar dados precisos, mas no mínimo esse trecho eu posso falar com vocês sem sombra de dúvida de errar, tem mais de 500 acidentes nesse

trecho de seis quilômetros, Ewbank quando eu dava referência que eu morava no município de Ewbank da Câmara, eles falavam: "É o município das curvas perigosas?" É, a referência só é essa, agora, graças a Deus acabou isso, porque quando eu falo que eu moro no município de Ewbank da Câmara eles falam assim, para vocês terem noção o tanto que é perigoso lá, a referência lá agora é o radar de 30 quilômetros: "Ah, Ewbank é aquele do radar de 30 quilômetros, são trechos de 30 quilômetros, o carro quase tem que parar." Ewbank tem vários problemas, é o acesso que é difícil, travessias urbanas, rua passando por cima da BR-040, um trecho, o nosso cemitério municipal lá é um quilômetro da cidade via BR-040 quando tem um enterro temos que ser escoltados pela Polícia Rodoviária Federal. Então eu não sei se fica como dica primeiro para as demais audiências caso tenha em outros lugares que os representantes sejam convidados oficialmente, e que eu sei como ouvi agora pouco aqui, todos os projetos que têm, eles vão ser analisados e aprovados pelos Prefeitos, isso aí eu não sei se no futuro estaria lá, mas fica como contribuição e como dica: ao invés dos projetos serem aprovados pelo Prefeito, que eles sejam acompanhados também durante a elaboração, que nada melhor do que nós do nosso município para dar dica e saber dos nossos problemas. Muito obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

CÉSAR: vamos avaliar a sugestão do Prefeito, mas só esclarecendo que a divulgação da audiência foi feita no Diário Oficial da União no dia 27 de setembro e foram publicados nos jornais Folha de São Paulo, Estado e Minas e Correio Braziliense, mas vamos verificar o que a gente pode fazer para aperfeiçoar os procedimentos da agência e a gente agradece.

ÉRICO: Não, só mencionar, então, que nós entendemos a série de problemas que existem hoje no segmento lá em Ewbank da Câmara, por essas razões que nós vamos conceder há uma série de melhorias previstas em toda a rodovia, também em Ewbank da Câmara, pode ser verificado no Programa de Exploração da Rodovia. Em relação aos acidentes nós cremos que eles serão bastantes reduzidos a partir

das melhorias que nós prevemos da duplicação da rodovia. E também existe um mecanismo dentro do contrato de incentivo para que a concessionária reduza acidentes, a tarifa dela pode ser incrementada, não de valores muito altos, mas de um valor que para ela é interessante, caso ela consiga reduzir o número de acidentes na rodovia de forma significativa. Então é algo que tende a induzir a concessionária a uma redução, a propor melhorias, melhorias que não estão dentro das nossas previsões, melhorias que não vão gerar custo adicional para os usuários, mas que certamente vão gerar redução no nível de acidentes e melhorias na rodovia. Em relação ao acompanhamento da elaboração dos projetos pelas prefeituras, isso é algo que é possível, não há problema algum que as concessionárias entrem em contato com as concessionárias, com, que as prefeituras entrem em contato com as concessionárias, ou mesmo com a ANTT, para acompanhamento da elaboração desses contratos, não há problema algum.

2. Nome: Virgílio Furtado da Costa

Bom, Virgílio Furtado, eu sou Secretário-Executivo da Associação de Municípios da microrregião do Vale do Paraibuna, nossa associação tem uma área de abrangência de 41 municípios, como nós temos dois Prefeitos presentes eu passo a falar, então, agora em nome de 39 Prefeitos, 39 municípios. Nós oferecemos aqui uma sugestão de observação na Praça de Pedágio de número 10 e 11, onde sai o escrito Carandaí, o quilômetro 640 está dentro do município de Conselheiro Lafaiete na entrada para Queluzito. E o quilômetro 718, que está escrito Juiz de Fora, na verdade, é o município de Barbacena, Distrito de Correia de Almeida.

Bom, a respeito da estrada a nossa associação, como disse, com sede em Juiz de Fora, ela foca muito o trecho Juiz de Fora – Belo Horizonte, e em várias e várias reuniões, o que se fala é o problema dessa estrada. Agora mesmo estava conversando com um cidadão amigo nosso aqui do município de Piraúba, que também pertence à nossa associação, disse ele que já está cansado de trocar o vidro por pedrada dos caminhões de minério, e isso aí todo dia a gente escuta essa história aí. Bom, então a nossa estrada é a que começa no quilômetro 775 e o foco

dela até o quilômetro 563 no trevo de Ouro Preto, que é o valor, é o espaço crítico da nossa estrada, já que dos trevos de Ouro Preto, que é o 563 até Belo Horizonte, já está duplicado e não temos que fazer consideração a respeito. Mas dentro desse 775 até o quilômetro 563 nós temos um trecho bastante preocupante para nós, que é exatamente de Lafaiete no quilômetro 635 até o quilômetro 563 é uma inversão, mas os números são os mesmos, 563 no trevo de Ouro Preto, exatamente nesse trecho está ali localizado o quadrilátero ferrífero. Isso para nós é um motivo de muita preocupação, a ANTT precisa de ter atenção com esse trecho, porque nesse trecho nós estamos vendo ali hoje uma expansão muito grande no sistema siderúrgico nacional onde a Gerdau, ela através da siderúrgica Açominas está caminhando para produzir 12 milhões de tonelada/ano de ferro de aço, produto siderúrgico e nós temos também a implantação agora em Jeceaba de uma usina projetada para 3 milhões de toneladas, para um país que produz 39 milhões de toneladas você ter concentrado nessa região 15 milhões de toneladas não precisa de falar que é preocupante.

Outra coisa preocupante também que nós temos é que no ramal do Paraopeba de Congonhas até Sarzedo a Ferrovia do Aço, a MRS, melhor dizendo, está duplicando agora o trecho da chamada Linha do Centro. O processo está no IBAMA em fase de liberação ambiental, essa informação é recente de hoje, e se o IBAMA liberar isso mês que vem, mês que vem começa a obra, o que significa isso? Dobrando a capacidade de transporte ferroviário dobra o número de caminhões de minério, extremamente preocupante isso. Então a estrada hoje que está projetada conforme nos disse aqui a ANTT duplicada em todo o seu trecho do quilômetro 635 ao quilômetro 563 nós entendemos que hoje, hoje ela já tem que ser triplicada, hoje nós já observamos que eu vi na companhia do Prefeito de Ewbank da Câmara, engarrafamento no trecho duplicado do novo Viaduto das Almas, hoje já tem engarrafamento no trecho duplicado do Viaduto das Almas. Então eu levo à Ouvidoria, levo à mesa essa nossa preocupação, as nossas informações que nós vamos fazer uma reunião com os Prefeitos da Associação, ela se dará por escrito, mas fica aqui a minha contribuição e nós da Associação, assim como já nos disse

aqui o nosso ex-Presidente e associado Prefeito de Ewbank, é a preocupação de melhoria da qualidade das estradas, de segurança, porque o desenvolvimento só se dá através de boa infraestrutura. Na região nós temos boa estrutura ferroviária, mas não temos rodoviária, simplesmente no sentido Juiz de Fora – Rio. E nós então, para fecharmos a nossa fala, queremos que fique bem claro também que nós discordamos da nossa, dessa nova posição do pedágio no quilômetro 771,5, porque nós entendemos que ele deveria ser no entorno do quilômetro 598, que é o trevo de Belo Vale, porque lá é o local que deveria estar, porque lá é o foco da mineração do quadrilátero ferrífero explorado por uma pobre empresa chamado Vale do Rio Doce, que deveria de fazer esteiras volantes, fazer rodovia própria para transportar os seus minérios para as pilhas de carregamento de exportação dela e fica usando a 040 em Modal Rodoviário como se fosse uma esteira transportadora dessa e nós não concordamos com isso. Em nome dos 39 Prefeitos a gente pede e vamos fazendo por escrito para que seja revisto a posição do pedágio levando para o quilômetro 598, porque nós só iremos agravar com as facilidades de transporte do modal ferroviário a situação hoje do transporte de minério sobre a rodovia, não pegar pedágio, estrada maravilhosa é tudo o que os mineradores querem, né? E nós não nascemos ontem para saber que isso vai acontecer. Essa é a nossa colocação, poderia falar mais, mas o tempo se esgotou, agradeço à mesa e parabéns pelo trabalho, obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO – Então Sr. Virgílio a respeito da sua sugestão sobre a localização da Praça de Pedágio nós vamos avaliar. Em relação ao, esse segmento que, segundo o Senhor, deveria ser triplicado já agora, né, só reitero que vai ser duplicado, vai ser melhorado de multivia para duplicação em duas faixas por sentido, e vai ser também ampliado além dessa duplicação quando atingido o volume de tráfego que eu apresentei antes, como a gente já havia conversado antes da Audiência Pública, só isso mesmo. Obrigado.

Resposta Escrita da Área Técnica:

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

3. Nome: Samir Jorge Venâncio

Boa tarde a todos, boa tarde à mesa, a qual eu cumprimento através do Presidente César Dias. Eu tenho pouco a falar, que o Prefeito já falou quase tudo a respeito do que eu queria falar sobre o município de Ewbank da Câmara, o qual a gente tinha muita preocupação, não sabia o que seria feito, se haveria esse contorno ou não haveria e queria também falar a respeito de Santos Dumont onde vai haver esse contorno, mas já tem um representante aqui, ele irá usar a palavra e perguntar a respeito disso. Então eu não tenho mais o que falar, já foi tudo falado aqui, muito obrigado, é só isso mesmo.

Resposta Escrita da Área Técnica:

Agradecemos a contribuição e participação na Audiência Pública nº 145/2013.

4. Nome: Emilio Martins de Abreu

Eu não vou gastar o tempo todo não, a nossa preocupação inicial era o quilômetro 562 antes do trevo de Ouro Preto, porque aquela região, como a própria prefeitura de Nova Lima até o certificou que ali é uma região urbana, então nós estávamos, a nossa preocupação inicial com o primeiro edital, inclusive nós o impugnamos e quero até parabenizar a direção da ANTT pela reformulação do edital, porque essas questões relativas, o perímetro urbano tem que ser bem tratado como o Prefeito aqui disse. Porque uma situação de interesse de tráfego urbano não pode ser tratado como um interesse de 100 km numa BR de acesso. Então a nossa posição a gente, eu vim aqui, o Alphaville preocupado com isso, a região ali são em torno de 6.000 pessoas que acessam o Alphaville, pessoas que trabalham em Belo Horizonte,

estudam na região de Belo Horizonte. Então eu até fiquei, a surpresa foi boa a essa alteração, inclusive tinha, estava presente aqui o Deputado Fred Costa, também que foi um dos baluartes nesse movimento que mobilizou. E eu acredito que a ANTT, ela precisa de verificar mais essa situação nos perímetros urbanos, porque eu acho que isso é uma situação que não pode ser tratada como uma extensão de 100 km, de outras, o mais era isso, eu não vou usar o tempo todo. Então o quilômetro 571 qual é o município vocês, o pedágio 3, né? (intervenções fora do microfone) Qual é o município que ficou assinalado? (intervenção fora do microfone) Então é depois do trevo de Ouro Preto quantos quilômetros ali, dá...? 10 km depois de Ouro Preto, né? Ok, agradeço à mesa, parabéns pelo trabalho. (intervenções fora do microfone).

Resposta Escrita da Área Técnica:

Agradecemos a contribuição e participação na Audiência Pública nº 145/2013.

A localização da praça de pedágio será alterada para o km 575,1, em Itabirito, tendo em vista tratar-se de local mais apropriado devido à topografia favorável e que o tráfego estimado para a praça não se altera nesse local. A topografia ondulada dificulta a implantação de praça de pedágio ao sul do km 575,1, uma vez que, por motivos de segurança, deve ser implantada em segmento plano e em reta.

5. Nome: Denilson Alberto da Cruz

Boa tarde a todos. O objetivo... Primeiramente parabenizar pela iniciativa, um ato tão importante desse evento aqui, apesar do município, pequeno município Ressaquinha, mas nós lá sobrevivemos praticamente da agricultura e pecuária e nossa maior riqueza, nosso maior patrimônio hoje, a nossa empresa Ressaquinha é a BR-040, a qual podemos explorar os nossos produtos regionais, e que de lá são diversas cidades que a gente, que tem o acesso. Aqui também posso dizer em nome da Associação dos Municípios, a AMA, sediada em Barbacena, a qual o Secretário-Executivo ligou e lá somos também os nossos 15 municípios. Já essa manifestação pelo colega Prefeito de Ewbank da Câmara, a gente, essa parceria às

vezes se tiver esse contato direto para que os municípios têm que a menos as nossas realidades, fica, facilitaria muito mais que sairia às vezes de muita teoria e partiremos mais para a prática, às vezes sairia muitas coisas do papel e a gente ali vivendo o dia a dia e poder ... Então eu gostaria também de deixar a manifestação aqui dos 15 municípios, apesar do meu ser um dos menores, mas por coincidência estou aqui em outros compromissos aqui em Belo Horizonte, e o Secretário-Executivo da associação me ligou oh e disse: "Você está saindo para a audiência?" Eu falei: Não estou sabendo. Aí que ele me passou que aconteceu também com nosso município. Muito obrigado, é isso aí.

Resposta Escrita da Área Técnica:

Agradecemos a contribuição e participação na Audiência Pública nº 145/2013.

6. Nome: Ricardo Moraes

Boa tarde para todos. Não vou usar os três, não, garanto. Eu queria deixar aqui a minha manifestação, que da outra vez nós fomos na Audiência Pública em Conselheiro Lafaiete onde não teve a oportunidade de manifestação da população e nem foi ouvido ninguém. E foi dito sobre a duplicação da BR-040 do trevo de Itabirito até Ressaquinha, o qual foi, está suspensa, até a gente não sabe por qual motivo é suspeita de fraude de licitação e que vários trechos de Itabirito até Ressaquinha seriam modificados, inclusive a cidade de Ressaquinha aonde é que está para fazer um viaduto passa perto ali do, onde é que tem um monumento de Tiradentes, que tem as residências ali às margens da BR-040 que vão ser prejudicadas. E o povo me pediu para que eu procurasse, fazer uma manifestação a respeito disso, ver o que pode ser feito, porque vão ser cortadas várias árvores e eucaliptos e o povo será prejudicado com isso. Então eu peço para que seja revisto esse caso no caso da ponte do viaduto que vai ser feito em Ressaquinha, vai ser feita uma via coletora de acordo com o Croqui que tem, que eu recebi do pessoal do trabalho que vai ser feito, e a população vai ser prejudicada, ali essas casas laterais e não foi perguntado para ninguém, não foi explicado para as pessoas ali

que moram na casa, inclusive a minha casa é na beira da BR com a divisa da área do DER, do DNIT no qual eu também serei prejudicado também com essa construção desse viaduto. Em Ressaquinha também, como disse o Prefeito de Ewbank da Câmara, é uma cidade também que recentemente foi feita duas paralisações, no qual ficou cinco horas paralisado a comunidade do Vale do Rodeio, que foi morto na última vez uma senhora de família grande, pessoa humilde e trabalhador, mas no qual a família se manifestaram e paralisaram a BR-040 durante cinco horas. Nós fomos com a comunidade, com o pessoal junto com o Prefeito em Juiz de Fora conversando com o Vice-Representante Denise e Dr Edson no qual hoje colocou dois quebra-molas na cidade. E o povo também vem manifestando no bairro Alto Cruzeiro na descida do morro, onde já morreu mais de 10 pessoas durante 12 anos, e já fizeram, estão se movimentando, fizeram um abaixo-assinado para ir ao DNIT de Juiz de Fora pedir para que seja feito um redutor de velocidade ou então um quebra-molas para que as pessoas, o único acesso que elas têm é atravessar a BR para poder vir na cidade e para poder levar as crianças na escola. Então são umas coisas que as pessoas da cidade pequena sofrem com isso e a gente procura e não consegue um êxito. Mas eu creio que estarão fazendo uma paralisação, e estivemos conversando com eles e nós não apoiamos esse tipo de manifestação, como é que será feita, será paralisada a BR-040 de novo? Espero que as autoridades possam estar olhando para esse povo sofrido que é o povo da cidade de Ressaquinha. Muito obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Bom, só vou destacar, então, novamente que dentro do contrato de concessão estão previstas uma série de melhorias, entre elas a duplicação da rodovia, que nós entendemos vai gerar, assim, vai reduzir bastante o nível de acidentes nesse local específico e em toda a rodovia, e também esse incentivo que eu já falei antes tarifário para a concessionária reduzir também o nível de acidente. Em relação a essa obra que o senhor mencionou, ela certamente é uma obra que está sendo projetada, ou enfim, está se iniciando a construção dela pelo DNIT. Até a

assunção da rodovia nós não temos, digamos assim, jurisdição sobre ela, certamente é algo que está sendo desenvolvido pelo DNIT. Mas enfim, dependendo da situação dela a gente dentro do contrato a gente verifica como é que está posteriormente dentro do contrato de concessão essa obra específica e a questão também da segurança lá nesse segmento. Muito obrigado.

7. Nome: Rodrigo Castilho Ribeiro

Sr. Presidente saúdo a presença dos ilustres servidores federais aqui na nossa cidade, Belo Horizonte e espero que a estadia de vocês seja proveitosa. Gostaria de dizer que sou Diretor dessa associação, ela fica localizada no quilômetro 569 da BR-040 no local próximo onde foi feita a alteração. Gostaria de esclarecer que esse local é um local, primeiro é importante salientar e parabenizar o trabalho da associação, da ANTT, tendo em vista principalmente essa particularidade de ouvir a sociedade, a transparência e a participação popular é importante e isso ficou claro aqui, tendo em vista o desenvolvimento dos trabalhos, como que eles foram apresentados inicialmente, como que a sociedade se manifestou e o governo, o Poder Executivo, ouviu a sociedade e desenvolveu melhor o projeto nesse sentido. Então é mais uma oportunidade que a sociedade tem para se manifestar, como está sendo feito, e nesse local especificamente é a conurbação de quatro municípios, o município de Nova Lima, o fim do município de Nova Lima, extremo Sul de Nova Lima, município de Itabirito e do outro lado da BR Brumadinho, também com divisa de Moeda. Nesse quilômetro exatamente o quilômetro 571,5, ao que me parece não sei exatamente, mas está localizado uma grande obra agora, que é a obra da Coca-Cola, a nova fábrica da Coca-Cola. E essa fábrica, ela tem a previsão de ser a maior fábrica de refrigerantes da América Latina, salvo engano, realmente com 2.000 empregos diretos, são pessoas que provavelmente, com certeza terão acesso diário ali à região, mas também boa parte irá morar ali próximo à região. Nós estamos falando de uma localização, de uma localidade que está a cerca de 30 km do Anel Rodoviário de Belo Horizonte, ou seja, são 30 km de pessoas que efetivamente vão ter que ir e voltar a Belo Horizonte, e como foi destacado anteriormente na impugnação do km 562.

Eu compreendo perfeitamente a dificuldade do poder público e eu fui servidor também da CGU e realmente o Brasil é um país de dimensões continentais, é realmente um exercício e esforço enorme dos servidores públicos federais de poder ter a noção e a dimensão, que nós estamos falando de 770 km, afinal de contas, não é brincadeira, e é exatamente por isso que a gente vem aqui a público pedir a compreensão dos senhores. Gostei muito da fala do Sr Virgílio, achei que ele foi muito conciso e muito concreto na explanação, venho também coadunar com a fala do Sr Virgílio. Eu acho que são 10 ou 20 km a mais, ou 30 km a mais que do ponto de vista econômico da empresa que vai ganhar o leilão, que é óbvio que esses interesses econômicos a gente entende também que são difíceis de coordenar, mas a gente vem através dessa Audiência Pública dizer exatamente isso. A alteração do, primeiro que a alteração do km 562 para o 571,5, ele teve um, isso apareceu muito na mídia como uma questão dos condomínios de alto poder aquisitivo da região de Nova Lima, mas ali, além desses condomínios, existem muitas comunidades de pessoas humildes, inclusive onde eu moro, que é no Condomínio Ville Des Lacs, existe o bairro de Água Limpa, que é um bairro em ampla expansão, que efetivamente vai ser o bairro que vai ser mais afetado pela fábrica da Coca Cola, exatamente nesse km 571,5. Então o que já foi feito, que já foi acatado pela ANTT, ele já trouxe um benefício para essas populações, mas com certeza o km 571 ainda irá afetar muitas comunidades. Eu diria, por exemplo, do município de Moeda, eu não sou representante do município de Moeda, mas o município de Moeda com certeza será afetado por essa Praça de Pedágio. Então só queria reforçar isso, ressaltando a posição que foi colocado pelo Sr Virgílio, talvez jogar um pouco mais para frente, não sei se vai ser possível, isso aí cabe aos estudos técnicos que os senhores vão implementar. E só na questão de compatibilização de custos e terminando a minha fala, eu queria dizer e ressaltar que o programa CREMA, que está sendo executado agora exatamente nessa BR, ele já está, a gente tem visto, nós até recebemos a empresa que está exercendo o serviço, são investimentos vultuosos, parece que além do mês de junho desse ano o governo federal vai

despender ainda milhões com relação a esse programa, só queria ressaltar isso, porque esse programa está em execução, está bem, está sendo bem executado e os investimentos estão sendo feitos já na pista, então a pista, por exemplo, do trevo de Ouro Preto a Belo Horizonte já está bem diferente do que era. Então são essas as minhas considerações e gostaria de agradecer a presença dos senhores.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Bom, em relação à questão da Praça de Pedágio, a localização da Praça de Pedágio, a dificuldade que a gente tem eventualmente de avaliar essa nova localização que foi até sugerida pelo Sr Virgílio no 598,1, né, a nossa dificuldade não é em relação aos interesses econômicos da concessionária, ela é mais em relação até uma questão política, porque se a gente colocar, por exemplo, a praça nesse local a gente vai estar necessariamente assumindo que a próxima praça vai ter uma distância muito curta em relação a essa. Então vai ter gente, alguns usuários vão passar a pagar mais pedágio ou vai pagar pedágio em uma distância muito curta, duas praças de pedágio, por exemplo. Essa é a principal questão que nós vemos aqui e também uma questão de desbalanço entre as diferentes tarifas, uma tarifa para uma distância reduzida seria igual a uma tarifa de uma distância maior, é a maior questão que pesa aqui e pode até levar uma revisão, se for o caso, pode inclusive levar uma revisão do que a gente está prevendo de as praças terem tarifas iguais. Se a gente começar a ter praças que não são equidistantes, relativamente equidistantes como essas, as praças aí passam a ser mais interessante pensar em praças que têm tarifas diferenciadas, isso é possível, seria uma alteração relevante, bastante relevante no contrato, mas é uma alteração possível, isso vai ser avaliado aqui, né, como eu já havia falado. Em relação à questão do CREMA, pelo o que eu entendi da contribuição era mais ou menos o seguinte: olha, muita coisa está sendo feita, talvez vocês tenham que considerar também o andamento das obras até o início do contrato. Bom, pode até ser, só que o problema é que a gente não consegue infelizmente trabalhar em tempo real, então a gente tem que assumir determinado momento de corte nos estudos e a partir dali obviamente que algumas coisas vão ser desenvolvidas e vão melhorar a rodovia, mas muitas outras coisas vão

deixar de ser feitas e piorar o estado da rodovia em outros locais. Então, infelizmente, a gente tem que prever um ponto de corte e a partir daí trabalhar os estudos de viabilidade, porque certamente o impacto disso, assim, não vai ser tão relevante, é relevante, mas a partir não é tão relevante. Então a gente infelizmente tem que haver um momento de corte. Muito obrigado.

8. Nome: Gustavo Henrique Wrykota Tostes

Perfeito. Obrigado. Obrigado a todos, à mesa e a todos os presentes, a primeira questão é de ordem processual, a questão é a seguinte, tendo em vista que a audiência começou às 14h30, eu gostaria que o por ventura caso haja necessidade que ela fosse prorrogada até as 16h30, tá, para abrir oportunidade de todos que por ventura queiram se manifestar e por ventura não tenham o tempo necessário.

A segunda coisa é com relação ao relatório que é produzido após a audiência pública para fazer as considerações em relação às contribuições aqui colocadas. O último relatório que eu vi, as respostas eram extremamente simples e não justificadas, ou seja, e demasiadamente, ou seja, um leigo que por ventura fosse ler não teria um bom entendimento. Então eu gostaria que o relatório que fosse produzido em relação às contribuições apresentadas, ele tivesse a devida fundamentação técnica para cada uma das respostas, o que necessariamente é uma das obrigações dos atos administrativos, ou seja, a respectiva fundamentação técnicas para essas respostas para que cada um possa devidamente avaliar isso.

Passando essas questões a primeira coisa que eu gostaria de parabenizar a ANTT primeiramente pela nova redação do Programa de Exploração da Rodovia, eu achei que ficou muito mais clara para que um leigo ou uma pessoa não técnica entenda e possa trazer contribuições para os senhores e também a questão da mudança da Praça de Pedágio, como do km 562,5 para o 571,5, né, eu acho que houve uma sensibilidade por parte da ANTT em ouvir a comunidade, coisa que em outros tempos, não era isso feito com muita facilidade. Então parabenizar os senhores sobre isso.

Com relação ao processo, às informações do Programa de Exploração da Rodovia, eu gostaria de trazer algumas contribuições aqui para os senhores, a primeira

ouvindo o que o Prefeito de Ewbank da Câmara falou e o Prefeito de Ressaquinha também falaram, seria, eu vi que existem uma série de intervenções, inclusive construção de viaduto naqueles trechos, é se não seria mais viável o contorno desses dois centros urbanos ao invés de construção de tantas obras de artes, que isso fosse avaliado por parte da Agenda Nacional de Trabalho Decente para a Juventude e que fosse feita uma resposta devidamente embasada sobre essas questões.

A segunda questão é em relação ao município de Nova Lima, existe uma legislação específica no município de Nova Lima que a construção reforma, concessão de qualquer rodovia federal, estadual e municipal deve necessariamente prever a estruturação do modal ciclovitário, como também a previsão de proteção acústica nas proximidades dos conglomerados urbanos e nas áreas de proteção ambiental. Como o edital e o Bernardo, acho que falaram a respeito sobre essas questões, eu gostaria que fosse isso avaliado e devidamente apreciado pela ANTT e se for o caso que sejam complementados os estudos nesse sentido, inclusive na questão das melhorias.

Além disso, eu pude perceber que existem alguns equívocos em relação ao PER apresentado. Com relação ao gatilho para que houvesse a construção da 3ª faixa, exatamente no trecho 14, que é o trecho compreendido dentro do município de Nova Lima, entre o km 543 e o km 563 não existe esse gatilho, aí o estudo aqui está, não está mostrando o gatilho. Parte dessa quilometragem já tem a terceira pista, salvo engano do 543 ao 549, ou 550 já tem a terceira pista e já está saturado, como também do 549 ao 550 ou 563, são só duas pistas e também já existe pelo menos a meu sentir enquanto usuário um excesso de trânsito de veículos. Então eu gostaria que fosse feita uma avaliação realmente técnica da necessidade da construção dessa terceira pista no local onde são duas pistas e se for o caso da quarta pista, onde são as três pistas nas mesmas condições que foi previsto aí para Luziânia, ou seja, no mesmo, dentro dos cinco anos da duplicação da rodovia.

Outras questões de nível meramente que pôde se observar é que no trecho, na realidade, são duas observações, ora eles chamam do trecho 040BMG0400, ora

subtrecho 14. Nesse item, na questão das melhorias nesse, exatamente nesse subtrecho 040BMG0400 está previsto a construção de 4.000 m de vias marginais, tendo em vista que se trata de trecho urbano, e aí também uma contribuição que eu gostaria de fazer para os senhores em relação a todos os trechos onde a rodovia passa próximo a trecho urbano, que já fosse previsto a construção de vias marginais, porque o que a gente ver ultimamente? É que o conglomerado urbano se aproxima da pista e acaba ocorrendo acessos irregulares, proximidades exageradas das residências à pista, o que gera risco para os usuários da rodovia quanto para os moradores e pedestres. Então que fosse observada, tanto nos contornos previstos, que já houvesse a construção dessas vias marginais. E exatamente nesse trecho 0400, que se passasse de 4.000 no caso para 30.000 m, que seria a construção de marginais dos dois lados da via.

Eu estou vendo que meu [...] está esgotado, o que eu peço aos senhores é, havendo prazos, que me seja concedido novamente a palavra para que eu termine as minhas considerações, que ainda são, ainda tem mais algumas para contribuição com essa licitação. Obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Em relação à sugestão de, já na previsão prévia já de contornos obrigatórios, ao invés da previsão de melhorias nos seguimentos urbanos, o que nós temos a dizer é que essa avaliação, ela é bastante simples, porque a duplicação, ela é feita dentro da faixa de domínio da rodovia, portanto, não há necessidade de desapropriação. Portanto, mesmo com a execução de uma série de melhorias a duplicação, ela acaba sendo economicamente mais interessante do que o contorno, e, portanto, sendo mais economicamente interessante, ela também gera uma tarifa de pedágio mais baixa. E em relação à questão das leis, da Lei do município de Nova Lima, o que eu tenho a dizer é que, e aí depois eu vou pedir a ajuda da nossa representante da Procuradoria, que a concessionária, ela vai ter que atender a todas as leis de todos os municípios que ela passar, de todos os municípios, as leis estaduais, enfim, então essas questões, ela vai ter que tratar, na medida das leis locais e vai ter que fazer se for Lei, e, enfim, ela vai ter que fazer e vai ter que se

submeter à Lei, e ela fazendo e sendo algo que seja uma necessidade de reequilíbrio contratual, isso não esteja previsto no contrato vai ter que ser reequilibrado e gerando, portanto, um impacto tarifário. Dra Margareth, a senhora tem mais alguma contribuição a respeito da necessidade de atendimento das leis?

MARGARETH: Bom, o que eu tenho a dizer é que o leilão e os contratos, o edital, eles são baseados em legislação federal, porém, no PER ele atende às demandas obviamente das rodovias e dos usuários. Então se houver avaliação técnica e jurídica que há possibilidade de o atendimento à legislação municipal, estadual, isso será incorporado, enfim, mas é preciso que seja bem avaliado e de fato isso gera a necessidade de reequilíbrio econômico e financeiro dos contratos e isso pode onerar os outros usuários que não estejam sendo beneficiados pela aquele, por aquela melhoria. Então tudo isso tem que ser avaliado, porque se é uma rodovia federal ela não pode trazer elementos que possam onerar a tarifa para outros municípios. Então no momento oportuno pode ser apresentado e será avaliado para a inclusão ou não no PER da rodovia, mas é preciso ponderar essas questões de benefício em detrimento de outros, rodovia federal, ela tem que atender de forma universal os usuários da rodovia federal. Só isso.

ÉRICO: Em relação ao gatilho para segmento, para o subtrecho 14, esse subtrecho 14 é o subtrecho que contempla o Anel Viário de Belo Horizonte, então é, portanto, no Anel Viário nós não prevemos a ampliação. Então o Sr Gustavo está afirmando que não é, então elas vão verificar essa questão. A nossa posição a princípio é essa, de que esse subtrecho está dentro do Anel Viário, e, portanto, não prevemos gatilho para eles. Se nós verificarmos o contrário, aí nós (intervenção fora do microfone) vamos verificar essa questão e se eu conseguir eu até respondo ela dentro da audiência ainda, tá? Obrigado. (intervensões fora do microfone)

9. Nome: Gustavo Henrique Wrykota Tostes

Então tinha parado na questão dos seguimentos, eu tinha falado da correção de traçado sobre Ressaquinha e Ewbank da Câmara, falei das vias marginais, a questão das melhorias de acesso quando se fala no subtrecho 040BMG0400, coloca uma melhoria de acesso no km 545, eu acho que deve ter um equívoco em relação a

esse quilômetro, porque isso aí não tem, é próximo ao viaduto da Mutuca, ligando Parque do Rola Moça a lugar nenhum. Então eu acho que essa previsão aqui deve ter algum equívoco por parte de quem elaborou e eu gostaria que fosse revisto isso.

Na questão das interseções em dois níveis está previsto também para o quilômetro, para o subtrecho 040BMG0400 4 interseções, mas e onde se prever que vão haver essas intercessões, uma no km 546, também não liga nada a lugar nenhum, e outro no km 563, que é o trevo de Ouro Preto, que já existe a interseção e não há previsão das outras. Realmente vão precisar de 4 interseções em dois níveis nesse subtrecho, mas eu acho que precisa melhor verificar o local onde elas vão ocorrer, eu recomendo que uma delas seja no km 554, 553, que é ali no Jardim Canadá, que já existe, mas é insuficiente, e as outras sejam subdividas.

No trecho imediatamente subsequente, que é o subtrecho 040BMG0410 não estão previstas interseções, estão marcados os quilômetros, mas não estão previstas interseções, assim, de forma numérica. Então eu gostaria que fosse observado a previsão da existência da interseção dessa na chegada no acesso à Piedade Paraopeba, no acesso à Moeda, no acesso ao Bairro Água Limpa e Ville Des Lacs, que são quatro pontos de extrema relevância e onde existem rotineiramente acidentes com colisões frontais ou laterais exatamente por falta de acesso em dois níveis.

Com relação às passarelas, no subtrecho 040BMG0400 foram previstas duas passarelas, uma para o km 550, outro para o km 550 e poucos, eu acho que são necessárias 4 passarelas nesse subtrecho, especificamente no km 553, no 550, no 553, no 557, no 562, tá? E no subtrecho seguinte, que é o 040BMG0410 também eu entendo que sejam necessárias 4 passarelas próximas a essas passagens de dois níveis, haja vista o grande fluxo de pessoas transitando nessa região. E que se houver, se vocês entenderem por pertinente que seja agregada à questão como foi falado das ciclovias no subtrecho 040BMG0400, primeiro que já existe um grande fluxo de ... Já é um hábito o uso, tanto para a prática de esportes, como para locomoção nesse subtrecho a questão do uso da bicicleta, não foi medido, ou seja,

os estudos não levaram em consideração essa questão. Existem grandes quantidades de acidentes, com a melhoria da pista necessariamente você vai aumentar o uso disso e para que evite mais acidentes, mais mortes para a segurança, tanto dos usuários, quanto dos pedestres, que seja observada essa questão.

Como também foi falado a questão da proteção acústica, principalmente próxima aos conglomerados urbanos. E o que eu gostaria de falar para a Procuradora é o seguinte, é que são melhorias para a população e de forma geral, e que não se atenham, se for o caso, não se atenham só a esse trecho, eu acho que próximo a todos os trechos urbanos, como é sabido, porque bicicleta é um modal de transporte que contribui, não só para a saúde, como para diversas outras questões, que isso seja previsto e como também a questão da proteção acústica, principalmente próximo a centros urbanos e área de preservação ambiental. Fora essa questão de contribuição direta em relação à estrutura é só o que o senhor já corrigiu também, que é lá no Apêndice D a questão da Praça de Pedágio, que aqui nesse estudo estava ainda no km 562 e que seja passado para o 571, né? Terminadas as minhas considerações, os demais farei via internet. Obrigado.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Bom, a respeito das melhorias dessas questões de possível inconsistência entre as melhorias que nós prevemos e as necessidades da rodovia, a gente vai a campo e vai verificar. Em relação, novamente em relação às questões de proteção acústica e também ciclovias, são questões que elas podem muito bem ser resolvidas dentro do contrato, não necessariamente pela execução direta ou única da concessionária, pode ser resolvida de outras formas, pode ser que dado é um interesse do município, pode ser feito algum convênio com o município, ou podem ser dadas diferentes soluções para esse tipo de problema, isso pode ser estudado dentro do contrato, vai depender obviamente da atuação dos interessados nos municípios, enfim, dentro dos contratos de concessão. Eu verifiquei, é que realmente o subtrecho 14, parte dele é aquele segmento que não está no Anel Viário de Belo Horizonte e a gente vai verificar o porquê que não está prevendo gatilho para

ampliação de capacidade e eventualmente vamos corrigir essa questão dentro do Programa de Exploração. Sobre a questão de vias marginais, é a mesma coisa, nós vamos a campo também verificar, mas basicamente o que eu posso dizer é o que nós estamos prevendo aqui é a necessidade atual de vias marginais, nós não estamos fazendo nesse momento uma projeção da necessidade futura do surgimento de outros conglomerados, enfim, e de comércio, enfim, dentro da rodovia. Mas para atender a isso nós também temos aquele estoque de melhorias e nada impede também que posteriormente sejam incluídas novas obras, o contrato, inclusive prevê casos, como se dará o reequilíbrio no caso de novas obras que não estão previstas, é completamente possível colocar novas obras dentro do contrato e existem já mecanismos pré-definidos para o reequilíbrio disso.

10.Nome: Rodrigo Correa de Sá

Uma boa tarde a todos. Primeiramente a gente gostaria de registrar a importância de iniciativas como essa para o desenvolvimento do país e do Estado de Minas Gerais. Santos Dumont está localizada exatamente num dos trechos considerados mais perigosos da rodovia BR-040 com maior índice de acidentes. Então é extremamente importante para a gente essa questão da duplicação, não só para a questão do desenvolvimento, e questão de infraestrutura, mas com a questão também de respeito à vida humana. Mas nos preocupa bastante a questão do contorno rodoviário que será feito em Santos Dumont, segundo o Sr Érico de 5 km, porque a rodovia também é fundamental para a economia do nosso município. Então eu gostaria de saber se já tem definido o local do início e do término desse desvio, desse contorno rodoviário dentro do município de Santos Dumont? Essa é a minha pergunta.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Não, essa localização, ela não é previamente definida no Programa de Exploração da Rodovia, há dentro dos estudos de viabilidade uma previsão que eu inclusive não tenho aqui, não posso informar qual é aqui, mas esses 5 km, eles são obrigação da concessionária e ela vai propor um projeto de duplicação, de contorno

e que inclusive pode ter uma extensão diferente dessa, pode aumentar ou diminuir, isso vai ser reequilibrado, existe uma regra contratual para aumentar o ... (intervenção fora do microfone). Não, essa é a previsão que nós temos, ela pode eventualmente ser maior ou menor do que isso, menor é difícil, porque a gente está ... (intervenção fora do microfone). É, de qualquer maneira para atestar a necessidade do município de separação entre o tráfego e o tráfego de longa distância, vai ser proposto pela concessionária um projeto que nós vamos avaliar e obviamente as prefeituras vão poder contribuir também, né? (intervenção fora do microfone). Existe licença ambiental para a duplicação, quer dizer, ela está sendo, a licitação ambiental está sendo feita, está sendo retirada junto ao IBAMA ou, enfim, aos órgãos ambientais, está em andamento o licenciamento. (intervenção fora do microfone). Sim. (intervenção fora do microfone). Foi feito um estudo expedido a respeito disso, uma avaliação não muito detalhada a respeito disso, não chegou nem ao nível de um Projeto Básico, nada, o que acontece é uma previsão dentro do estudo de viabilidade de 5 km, mas que pode ser diferente depois na proposição da concessionária, e isso vai ser reequilibrado dentro do contrato, não há problema algum.

Manifestações Escritas - Presenciais

1. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581433

Contribuição:

Melhorias e adequação no PER.

Não foi respondida impugnação ao Edital apresentada.

Adequação do PER e Edital à legislação pertinente.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Bom, sobre a contribuição então do Sr Gustavo Tostes, eu acho que nós já falamos aqui sobre ela, nós vamos também respondê-la dentro do Relatório. Sobre a impugnação do Edital (fala fora do microfone), já foi contemplada, ok.

Resposta Escrita da Área Técnica:

No que tange a melhorias e adequação no PER, o assunto foi detalhado quando das respostas às contribuições escritas.

2. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581429

A BR-040 passa dentro da cidade.

É um grande benefício para cidade e gostaria de participar e saber maiores detalhes sobre a privatização.

O comércio local sobrevive, na maior parte desta via BR-040.

Resposta Escrita da Área Técnica:

Agradecemos a contribuição. As informações podem ser encontradas no Programa de Exploração da Rodovia que contém o descritivo das atividades, investimentos e

condições de execução das obrigações atribuídas a Concessionária na rodovia BR-040/DF/GO/MG.

3. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1581434

Construção de um viaduto em Ressaquinha.

O viaduto a ser construído na BR-040 na cidade de Ressaquinha vai prejudicar 3 residências na construção deste viaduto. Na construção do viaduto vai ser cortado árvore que vai abalar as casas. O que será feito por estas famílias?

O trevo a ser construído com via coletora vai danificar as casas porque o solo é úmido e antes era um brejo. Os carros que trafegam na BR-040 faz com que as casas tremem e cause rachaduras.

Resposta Escrita da Área Técnica:

As condições efetivas de implantação da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço dependerão do projeto executivo a ser elaborado pela Concessionária. Para a elaboração de referidos projetos e implantação das melhorias, a Concessionária observará a legislação federal, estadual e municipal, no que se refere as posturas de obras e medidas de proteção socioambientais, minimizando impactos decorrentes da execução das obras.

4. Protocolo ANTT/Ouvidoria/2013- 1583194

Informação Técnica

Em outros editais é concebido 24 horas de paralização de equipamentos de "ITS" para todos os equipamentos instalados.

Este tempo é insuficiente; deveria ser 24 horas por equipamento instalado, para manutenção/mês.

Resposta Presencial da ANTT:

ÉRICO: Sobre essa questão da contribuição por escrito nós vamos avaliar essa questão do tempo insuficiente de 24 horas nós vamos avaliar dentro das contribuições.

Resposta Escrita da Área Técnica:

A contribuição não está aceita; o tempo estipulado está adequado.

Anexo II

CORREÇÕES DE TRAÇADO - trecho ondulado

JANEIRO/2009

tem	Descrição	Un.	Quantidade	P.Unit.	P. Total
1	TERRAPLENAGEM				
1.1	Desmatamento	m2	17.600,0	1,91	33.676,37
1.2	Escav, carga, desc., espalham. e transp. mat. 1a.cat 400<DMT<600 m	m3	44.000,0	6,22	273.680,00
1.3	Escav, carga, desc., espalham. e transp. mat. 2a.cat 400<DMT<600 m	m3	13.300,0	9,43	125.419,00
1.4	Escav, carga, desc., espalham. e transp. mat. 3a.cat 1000<DMT<1200 m	m3	6.630,0	25,97	172.162,68
1.5	Compactação de aterros	m3	44.000,0	4,73	208.300,15
1.6	Remoção de Solo Mole	m3	8.800,0	14,35	126.280,00
2	PAVIMENTAÇÃO				
2.1	Regularização do Sub-leito	m2	13.000,0	1,68	21.794,50
2.2	Camada Drenante para Fundação de Aterro	m3	1.560,0	33,04	51.545,35
2.3	Execução de Sub-base com Brita Graduada Tratada com Cimento	m3	2.215,0	108,19	239.632,96
2.4	Execução de Base com Brita Graduada Simples	m3	1.950,0	75,19	146.620,38
2.5	Imprimação para Base	m2	14.000,0	2,56	35.818,70
2.6	Execução de Camada de Base com Binder na Pista	m3	380,0	323,28	122.844,60
2.7	Execução de Camada de Rolamento com CBUQ	m3	380,0	323,72	123.014,10
2.8	Pintura de Ligação para Camada de Rolamento	m2	15.500,0	0,53	8.167,55
2.9	Tratamento Superficial Duplo no Acostamento	m2	5.000,0	5,54	27.699,82
3	DEMOLIÇÕES				
3.1	Demolição de Pavimento Asfáltico	m2	7.000,0	20,84	145.864,96
3.2	Demolição de Dispositivos de Drenagem	m3	200,0	133,24	26.648,20
4	DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTES				
4.1	Valeta de Proteção de Corte	m	1.500,0	66,79	100.185,12
4.2	Sarjeta Triangular de Concreto	m	500,0	28,07	14.036,57
4.3	Dissipador de Energia	un	10,0	1.139,46	11.394,58
4.4	Descida D'Água em Aterro em Degraus	m	40,0	188,23	7.529,35
4.5	Sarjeta de Canteiro Central de Concreto	m	0,0	43,75	0,00
4.6	Corpo de BSTC dn 1,00 m - CA-2	m	105,6	505,57	53.388,28
4.7	Boca de BSTC dn 1,00 m	un	6,0	1.608,31	9.649,87
4.8	Dreno Longitudinal Profundo	un	2.000,0	57,92	115.842,17
5	OBRAS COMPLEMENTARES				
5.1	Execução de Cercas	km	0,0	20.392,93	0,00
5.2	Passeio de Concreto	m2	0,0	12,39	0,00
6	PROTEÇÃO AMBIENTAL				
6.1	Hidrossemeadura	m2	0,0	5,63	0,00
6.2	Enleivamento	m2	3.000,0	9,16	27.471,96
7	DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA				
7.1	Construção de Barreiras tipo "New Jersey"	km	1,0	202.986,28	202.986,28
7.2	Implantação de Defensas Metálicas	km	0,5	231.243,40	115.621,70
8	SINALIZAÇÃO				
8.1	Sinalização horizontal				
3.1.1	Sinalização Horizontal a Frio	m2	340,0	17,18	5.842,85
3.1.2	Sinalização Horizontal Termoplástica	m2	37,0	37,82	1.399,41
3.1.3	Tacha Refetiva Bidirecional	un	252,0	10,91	2.749,32
3.1.4	Tacha Refetiva Monodirecional	un	0,0	10,29	0,00
3.1.5	Tachão	un	6,0	26,37	158,22
8.2	Sinalização vertical				
3.2.1	Balizador	un	25,0	22,16	554,00
3.2.2	Sinalização com Placas Refletivas	m2	8,0	364,93	2.919,48
3.2.3	Marco Quilométrico	un	0,5	96,17	48,08
9	EVENTUAIS				
			TOTAL por KM		2.560.946,72