



MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS

Manual de Procedimentos



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA
RODOVIÁRIA – SUINF

GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE OPERACIONAL DE
RODOVIAS – GEFOR

SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 – Brasília - DF

Telefone (61) 3410.1771 – gefor.infra@antt.gov.br

DIREÇÃO DE CRIAÇÃO:

Christian Dantas

CAPA, PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO:

Anita Loeffler Portilho Correa de Faria

FICHA TÉCNICA

Luiz Fernando Castilho

Luciano Esteve Ferreira de Assis

Fernando Nunes Carneiro Rios

Alessandro Reichert

Henrique de Sá Vasconcelos

Sérgio Vaz Silva Pereira

Anderson Santos Bellas

Cristiane Pacheco Lourenço

Clemilson Frazão de Oliveira

Marcelo Alcides dos Santos

Thaisa Rios Marciano

Giuliano Renato Molinero

Gentil Eduardo Cunha Melo

Especialistas em Regulação lotados nas Unidades Regionais

FICHA CATALOGRÁFICA

Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUINF.
Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas – Brasília:
ANTT, 2016.
108 p.

MANUAL DE FISCALIZAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS CONCEDIDAS

Manual de Procedimentos

**CAMPO DE APLICAÇÃO:
RODOVIAS FEDERAIS
CONCEDIDAS À
INICIATIVA PRIVADA**

**1^a EDIÇÃO - BRASÍLIA
NOVEMBRO DE 2016**



Sumário

LISTA DE FIGURAS	7
LISTA DE TABELAS	9
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	10
1. INTRODUÇÃO	11
2. ASPECTOS GERAIS	12
2.1 Prazos para correção das irregularidades apontadas.....	12
2.2 Utilização de apoio da concessionária na aferição de parâmetros de desempenho na rodovia	12
2.3 Pedidos de dilação de prazo	12
2.4 Comprovação de atendimento aos prazos dos TRO e AI e aplicação da dosimetria da pena	13
2.5 Relatórios gerados pelas empresas supervisoras... <td>13</td>	13
2.6 Princípio da continuidade delitiva.....	13
2.7 Processamento dos PAS.....	14
2.8 Recebimento de obras.....	14
3. PAVIMENTO	14
3.1 Áreas exsudadas superiores a 1 m ²	14
3.2 Flechas na trilha de roda medidas sob corda de 1,2m	15
3.3 Porcentagem de área trincada (TR) máxima ...	16
3.4 Desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento	16
3.5 Desnível entre faixas de tráfego contíguas	16
3.6 Irregularidade longitudinal (IRI) máxima.....	17
3.7 Pavimento rígido - defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas, passagem de nível com grau de severidade alto, juntas e trincas sem selagem, buracos ou ainda defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	17
3.8 Pavimento rígido – ICP acima do limite	18
3.9 Pavimento flexível - depressões, abaulamentos, panelas ou ainda defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	18
3.10 Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas	20
3.11 Deflexão característica máxima.....	20
3.12 Índice de gravidade global – IGG máximo.....	21
3.13 Áreas afetadas por trincas interligadas de classe 3	22
3.14 Altura de areia (HS) e valor de resistência à derrapagem (VRD)	23
3.15 Áreas excessivamente remendadas	23
4. ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA.....	24
4.1 Aspectos gerais	24
4.2 Barreira rígida ou defensa metálica com necessidade de recuperação ou substituição.....	25
4.3 Tachas, tachões e balizadores refletivos ausentes ou danificados	25
4.4 Dispositivo anti-ofuscante ausente ou não funcional.....	26
4.5 Liberar ao tráfego trecho de via com sinalização horizontal provisória ou definitiva em desconformidade com as normas técnicas vigentes.....	27
4.6 Sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes ausentes ou em más condições de visibilidade	27
4.7 Sinalização (vertical ou aérea) de indicação, de serviços auxiliares ou educativas ausentes ou em más condições de visibilidade	27
4.8 Deixar de disponibilizar informações, a qualquer tempo, por meio de placas de sinalização, sobre as formas de comunicação dos usuários com a concessionária e a ouvidoria da ANTT	28
4.9 Marcos quilométricos ausentes ou em más condições de visibilidade	29
4.10 Placa indicativa com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária ausente ou em más condições de visibilidade	29
4.11 Sinalização de emergência em desconformidade	29

com as normas técnicas vigentes	30	possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade de OAEs, inclusive em passarelas de pedestres.....	38
4.12 Sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes	31	6.6 Barreiras de concreto de OAEs sem pintura.....	39
4.13 Sinalização vertical provisória ou a sinalização de obras em desconformidade com as normas técnicas vigentes.....	31	6.7 Recalque de pavimento em cabeceira de OAE .	39
4.14 Sinalização horizontal, vertical ou aérea em desconformidade com as normas técnicas vigentes	32	6.8 juntas ou aparelhos de apoio fora de sua vida útil...	39
4.15 Retrorrefletância	32	7. TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO	40
4.16 Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada.....	33	7.1 Aspectos gerais	40
4.17 Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m ² de placas educativas/ indicativas por quilômetro.....	34	7.2 Talude com presença de processo erosivo ou condição de instabilidade que, em curto prazo, possa colocar em risco a segurança dos usuários	41
4.18 instalação das placas antecedendo os postos da PRF	34	7.3 Mau funcionamento dos elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção devido à sujeira e/ou obstrução	41
5. DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTES.....	35	7.4 Presença de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento	42
5.1 Aspectos gerais	35	8. CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO	43
5.2 Seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	35	8.1 Material resultante de poda, capina ou obra, abandonado na faixa de domínio	43
5.3 Elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído.....	35	8.2 Vegetação com altura superior a 30 cm em canteiro central e na faixa de domínio ou 10 cm em áreas nobres (trevos, acessos, praças de pedágio e postos de pesagem).....	43
5.4 Problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a rodovia ou elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial	36	8.3 Árvores e/ou arbustos na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários e que representem perigo à segurança do tráfego	43
6. OBRAS DE ARTE ESPECIAIS.....	37	8.4 Falta de manutenção, ainda que provisória, de cercas limítrofes da faixa de proteção e de aceiros em rodovias concedidas.....	44
6.1 Aspectos gerais	37	8.5 Falta de zelo pelas boas condições dos acessos à rodovia e ruas laterais e/ou fechamento (ou regularização) de acessos não autorizados pela ANTT	44
6.2 Guarda-corpo, guarda-roda e passeios com necessidade de recuperação ou substituição.....	37	8.6 Existência de veiculação de informação publicitária na faixa de domínio sem autorização da ANTT	45
6.3 Sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos ou obstruídos	37	8.7 Não remover material da pista, ou dos acostamentos, que comprometa a correta fluidez do tráfego das rodovias concedidas	45
6.4 Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores sem placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem.....	38		
6.5 Problemas emergenciais que em curto prazo			

8.8 Não garantir a integridade do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão	45
9. EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES OPERACIONAIS	46
9.1 Aspectos gerais	46
9.2 Não garantir a integridade das edificações e dos bens da concessão	47
9.3 Impedir ou dificultar o acesso da fiscalização da SUINF/ANTT às edificações ou instalações operacionais	47
10. SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	48
10.1 Aspectos gerais	48
11. ANÁLISE DOS RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO....	48
11.1 Aspectos gerais	48
11.2 Monitoração de pavimento	49
11.2.1 Aderência (Valor de Resistência à Derrapagem – VRD ou Altura de Mancha de Areia – HS).....	49
11.2.2 IRI (International Roughness Index – Irregularidade Longitudinal).....	50
11.2.3 FWD (Falling Weight Deflectometer - Deflexão)	50
11.2.4 Flechas nas Trilhas de Roda	51
11.2.5 Percentual de Área Trincada (%TR).....	51
11.2.6 ICP (Índice de Condição de Pavimento) e condições de conservação do Pavimento Rígido	52
11.2.7 IGG (Índice de Gravidade Global).....	52
11.3 Monitoração de elementos de proteção e segurança.....	53
11.3.1 Defensas metálicas e Barreiras de concreto.	53
11.3.2 Dispositivos Anti-ofuscantes	53
11.3.3 Sinalização Horizontal.....	53
11.3.4 Tachas e tachões.....	53
11.3.5 Sinalização Vertical e Aérea.....	54
11.4 Monitoração de Obras-de-Arte Especiais.....	55
11.5 Monitoração dos sistemas de drenagem e Obras-de-Arte Correntes	56
11.6 Monitoração dos terraplenos e estruturas de contenção	57
11.7 Monitoração do canteiro central e faixa de domínio	57
11.8 Monitoração das edificações e instalações operacionais.....	57
11.9 Monitoração dos sistemas elétricos e de iluminação.....	58
12. FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO RODOVIÁRIA	59
12.1 Aspectos gerais	59
12.2 Apresentação da nova planilha de atendimentos	60
12.3 Atendimento de socorro mecânico	62
12.3.1 Introdução	62
12.3.2 Apresentação da Metodologia.....	62
12.4 Atendimento médico de emergência	64
12.4.1 Introdução	64
12.4.2 Apresentação da Metodologia.....	64
12.5 Particularidade.....	65
12.6 Verificação do cumprimento dos parâmetros	65
12.7 Considerações finais	72
13. CONCLUSÃO	72
REFERÊNCIAS NORMATIVAS E BIBLIOGRÁFICAS	73
ANEXO I PORTARIA Nº 135/2016/SUINF	77
ANEXO II PARECER TÉCNICO Nº 096/2016/GEFOR/ SUINF	85
ANEXO III MEMORANDO CIRCULAR Nº 008/2016/GEFOR/ SUINF	97
ANEXO IV MODELOS VIGENTES DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO E DEFINITIVO	104
ANEXO V TABELA RESUMO DE ENQUADRAMENTOS ..	110



LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Área Exsudada.....	14
Figura 2 - Detalhe Área Exsudada.....	15
Figura 3- Flecha em Trilha de Roda.....	15
Figura 4 - Trinca Longitudinal.....	16
Figura 5 - Desnível entre faixas contíguas	16
Figura 6- Esquema do Maysmeter.....	17
Figura 7- Equipamento a laser	17
Figura 8 - Depressão no Pavimento	19
Figura 9 - Escorregamento de Massa Asfáltica	19
Figura 10- Panela	19
Figura 11 - Remendo mal executado.....	19
Figura 12- Remendo bem executado	19
Figura 13- Trincas tipo Couro de Jacaré.....	21
Figura 14- Trincas tipo Couro de Jacaré.....	21
Figura 15- Trincas em Bloco.....	21
Figura 16 - Trincas em Bloco.....	21
Figura 17 - Ensaio de Mancha de Areia.....	22
Figura 18 - Ensaio de VRD.....	22
Figura 19 – Áreas excessivamente remendadas.....	23
Figura 20 – Áreas excessivamente remendadas.....	23
Figura 21 - Defensa Metálica.....	24
Figura 22- Barreira de Concreto.....	24
Figura 23- Delineador Refletivo em Defensa	25
Figura 24- Tacha Refletiva Bidirecional.....	25

Figura 25- Balizador Refletivo	26
Figura 26- Tela Anti-ofuscante sob Passarela	26
Figura 27- Sinalização Indicativa de Valores de Tarifas Vigentes.....	27
Figura 28- Placas de Identificação.....	27
Figura 29- Placas de Serviços Auxiliares	28
Figura 30- Placas Atrativas de Indicativos Turísticos	28
Figura 31- Placas Educativas	28
Figura 32- Placa de Ouvidoria da ANTT	28
Figura 33- Placa de Ouvidoria da Concessionária	29
Figura 34- Placas de Marcos Quilométricos	29
Figura 35- Exemplo de placa de identificação de obras	30
Figura 36- Sinalização de Obras/Provisória/de Emergência.....	30
Figura 37- Placa de Regulamentação.....	31
Figura 38- Placa de Advertência.....	32
Figura 39– Sinalização vertical suja	33
Figura 40– Sinalização vertical danificada.....	33
Figura 41– Sinalização vertical suja	33
Figura 42- Placas Indicativas de Postos da PRF.....	34
Figura 43- Placa de Regulamentação de Gabarito	38
Figura 44- Placa de Advertência de Gabarito.....	38
Figura 45- Talude comprometido, causando risco aos usuários	41
Figura 46-Talude comprometido, causando recalque no acostamento	41
Figura 47-Talude com alto grau de processo erosivo, com risco de desprendimento de rochas	41
Figura 48- Presença de material resultante de deslizamento a menos de quatro metros das faixas de rolamento	42

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Atendimento Médico e Mecânico – Primeira Parte.....	60
Tabela 2- Atendimento Médico e Mecânico – Segunda Parte	61
Tabela 3 - Atendimento Médico e Mecânico – Terceira Parte	62
Tabela 4- Atendimento Mecânico – Exemplo 1	62
Tabela 5- Atendimento Mecânico – Exemplo 2	63
Tabela 6 – Atendimento Médico – Exemplo 1	64
Tabela 7 – Atendimento Médico – Exemplo 2	65
Tabela 8 – Exemplo para o cálculo dos parâmetros de desempenho de atendimento mecânico	66
Tabela 9 – Ranking do exemplo de atendimento mecânico.....	67
Tabela 10 – Cálculo da média do exemplo de atendimento mecânico	68
Tabela 11 – Exemplo para o cálculo dos parâmetros de desempenho de atendimento médico.....	69
Tabela 12 – Ranking do exemplo de atendimento médico	70
Tabela 13 – Cálculo da média do exemplo de atendimento médico.....	71



LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

AI – Auto de Infração

AGU – Advocacia Geral da União

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

COINF – Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

EPS – Elemento de Proteção e Segurança

EM – Especificação de Material

ES – Especificação de Serviço

GEFOR – Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias

ME – Método de Ensaio

NBR – Norma Brasileira

PER – Programa de Exploração Rodoviária

PAS – Processo Administrativo Simplificado

PF – Procuradoria Federal

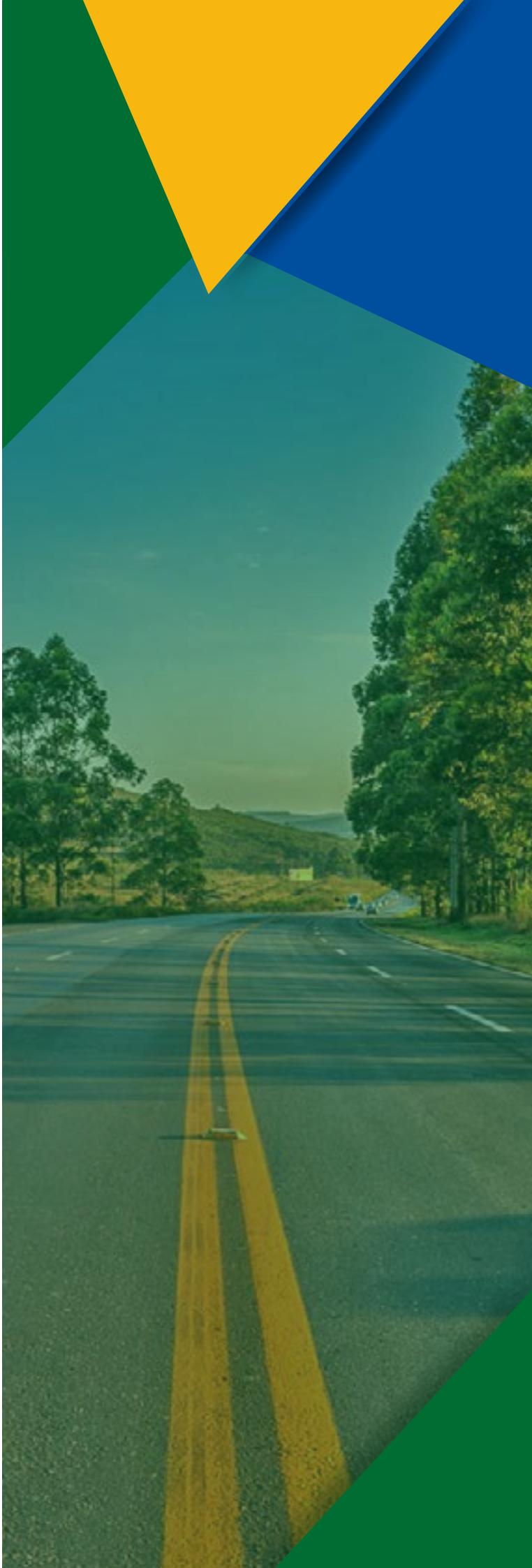
PGF – Procuradoria Geral Federal

PRO – Procedimento

SUINF – Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

TRO – Termo de Registro de Ocorrência

INTRODUÇÃO



Este Manual é parte integrante do Plano Anual de Fiscalização e foi elaborado com o objetivo de estabelecer procedimentos de fiscalização a cargo da ANTT para as exigências dispostas nos diversos Contratos de Concessão no que se refere aos elementos que compõem a infraestrutura do Sistema Rodoviário concedido, bem como a Operação Rodoviária.

Sua aplicação visa orientar e subsidiar as atividades de fiscalização dos agentes lotados em todos os níveis de fiscalização da SUINF.

A metodologia para sua elaboração consistiu no levantamento de todos os parâmetros de desempenho e obrigações contratuais previstas nos Contratos de Concessão de rodovias federais sob a tutela de fiscalização da SUINF, assim como pelo levantamento das penalidades a serem aplicadas por eventuais descumprimentos previstos contratualmente ou na Resolução ANTT nº 4.071/2013.

Todas as definições utilizadas no presente documento buscaram se basear nas terminologias e especificações constantes no Plano Anual de Fiscalização e nos normativos vigentes dos órgãos competentes, sobretudo do DNIT, ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas e CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

Ademais, é importante que os entes responsáveis pela fiscalização dos Contratos de Concessão observem sempre as disposições da Resolução ANTT nº 5.083/2016, que disciplinou as particularidades do Processo Administrativo Simplificado e a aplicação de sanções advindas das atividades de fiscalização da ANTT.

2. ASPECTOS GERAIS

Primeiramente, há que se ressaltar que o presente Manual trata da padronização das atividades de fiscalização para todos os Contratos de Concessão vigentes, de modo que é importante que o fiscal consulte sempre o Contrato e o PER para fins de verificação de eventuais especificidades ou mesmo ausência de previsão para algum dos parâmetros aqui demonstrados.

Ademais, faz-se necessário também observar que muitas vezes há parâmetros diferenciados para cada etapa de uma determinada concessão, de modo que a atuação da fiscalização deve levar em consideração essas particularidades.

Considerando a diversidade de elementos do trecho rodoviário concedido a serem fiscalizados, a análise de toda a documentação relativa ao Contrato, as características específicas de cada concessão e seu respectivo sistema rodoviário, além das demandas de diversos órgãos governamentais e da sociedade civil, deve-se destacar que ficará a cargo dos responsáveis pelas atividades de fiscalização a definição do escopo de cada atividade que compõe a ação de fiscalização.

Conforme determina a Resolução ANTT nº 5.083/2016, constituem instrumentos da fiscalização os TROs e Al's, cujos modelos a serem utilizados por todos os níveis de fiscalização da SUINF foram disciplinados por meio da Portaria SUINF nº 135/2016, constante no Anexo I.

O TRO é o instrumento a ser utilizado pelo agente de fiscalização no momento da identificação de inconformidade que possua prazo definido para correção previsto no Contrato de Concessão ou em regulamentação específica. Deste modo, o TRO visa a comunicar a concessionária sobre o prazo de correção de determinada irregularidade verificada pela fiscalização da ANTT.

O AI, por sua vez, deverá ser lavrado pelo agente de fiscalização na hipótese de verificação de irregularidade não corrigida no prazo estabelecido pelo TRO ou não corrigida de acordo com padrões definidos em norma, regulamentação ou Contrato; ou, ainda, no momento de constatação de infração, ou seja, irregularidade em que não há prazo definido para correção em regulamentação específica ou no Contrato.

Nos casos de emissão de Auto de Infração com base em não atendimento de TRO, tal informação deverá constar no campo de descrição da infração como “Não atendimento ao TRO XXX”, seguida da descrição da irregularidade.

Nesse momento, cabe ressaltar algumas particularidades que envolvem a fiscalização da SUINF, com orientações gerais a serem adotadas em todas as atividades de fiscalização.

2.1 Prazos para correção das irregularidades apontadas

Deve-se sempre observar o que prevê a Resolução ANTT nº 4.071/2013 em seus artigos 16 e 17, de modo que em casos de divergência entre os prazos estabelecidos naquela Resolução ou no presente Manual e os fixados no Contrato de Concessão e no PER, prevalecerão os prazos previstos no Contrato e no PER.

2.2 Utilização de apoio da concessionária na aferição de parâmetros de desempenho na rodovia

Sempre que o fiscal suspeitar de alguma irregularidade na pista que enseje, para que sua verificação ocorra em situações adequadas de segurança, a correta sinalização ou mesmo fechamento temporário de alguma faixa da rodovia, poderá ser solicitado o apoio das equipes de operação da concessionária.

2.3 Pedidos de dilação de prazo

Em casos específicos, em que o defeito ou inconformidade exija intervenções mais complexas que de costume e, sendo o prazo para correção considerado insuficiente, o Coordenador de Fiscalização da Exploração da Infraestrutura Rodoviária, após solicitação formalizada tempestivamente pela concessionária, poderá estender o prazo, em coerência com a complexidade do problema detectado. Ademais, poderão ser apreciados pelos Coordenadores e aceitos outros pedidos de dilação de prazo, inclusive na forma de apresentação de cronogramas de intervenções das concessionárias, para casos como condições climáticas comprovadamente adversas, além de outros casos excepcionais devidamente fundamentados.

Cabe ressaltar ainda que tal procedimento vale tanto para TROs quanto para Al's e que a solicitação, por si só, não enseja a suspensão do prazo corretivo apontado para a irregularidade.

2.4 Comprovação de atendimento aos prazos dos TRO e AI e aplicação da dosimetria da pena

Nos casos de emissão de Termo de Registro de Ocorrência – TRO e/ou Auto de Infração - AI, deve-se atentar ao que preveem os Artigos 24 e 25 da Resolução ANTT nº 5.083/2016, assim como o inciso VII do §2º do Artigo 67, transcritos na sequência.

"Art. 24. Nos casos das Concessões Rodoviárias e Ferroviárias, efetuada a correção, a Concessionária cientificará a fiscalização da ANTT, que verificará sua execução.

Art. 25. Esgotado o prazo para correção da inconformidade apontada no TRO, e não comprovado o atendimento, a ANTT adotará as medidas administrativas cabíveis, incluindo-se a lavratura do Auto de Infração, ao qual será anexado cópia do TRO, seja em meio físico ou digital.

(...)

Art. 67. Para efeitos de aplicação de penalidades serão sempre consideradas as circunstâncias agravantes ou atenuantes, inclusive os antecedentes e a reincidência, atentando-se, especialmente, para a natureza e a gravidade da infração, para os danos resultantes para os serviços e para os usuários e para a vantagem auferida pelo infrator.

(...)

§2º São circunstâncias agravantes, dentre outras:

(...)

VII – a não correção da infração, conforme determinado no Auto de Infração."

Assim sendo, a Concessionária deverá comprovar as correções realizadas nos elementos da rodovia que foram objeto de TRO e/ou AI. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo estipulado no AI ou não encaminhe

relatório fotográfico comprovando as ações realizadas, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser observada a contagem de dias até a devida correção, pois cada dia de atraso incorrerá em agravamento da sanção aplicada, conforme dispõe o art. 67 da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e regulamentação específica sobre atenuantes e agravantes a ser publicada pela SUINF, visando padronizar a dosimetria das penas no âmbito das concessões de rodovias federais.

2.5 Relatórios gerados pelas empresas supervisoras

As monitorações realizadas pelas empresas supervisoras, a serviço da ANTT, servirão como subsídio à fiscalização das obrigações contratuais das concessionárias, desde que os relatórios apresentados sejam validados pelas respectivas COINF. Para fins de autuação, faz-se necessário a elaboração de Parecer Técnico conclusivo dos resultados apresentados, de modo a embasar eventual lavratura de Auto de Infração por descumprimento de parâmetro de desempenho.

No que tange às vistorias em campo efetuadas por equipes de apoio à fiscalização, as eventuais inconformidades encontradas deverão ser registradas em relatórios específicos a serem entregues às COINFs. Em casos de inconformidades com prazo corretivo, os fiscais poderão emitir TROs e entregá-los às concessionárias. No entanto, para o caso de infrações sem prazo previsto para correção ou mesmo eventual não correção de TRO no prazo indicado, o procedimento a ser adotado é tal que um especialista em regulação deverá elaborar Parecer Técnico para validar a autuação do AI e instauração do respectivo PAS para apuração de responsabilidade.

2.6 Princípio da continuidade delitiva

Em conformidade com o Parecer nº 4.680/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres, deverá ser observado nas ações de fiscalização o princípio da continuidade delitiva, cuja aplicabilidade ao âmbito de atuação da SUINF foi disciplinada por meio do Parecer Técnico nº 096/2016/GEFOR/SUINF, disponibilizado no Anexo II.

2.7 Processamento dos PAS

O regramento para o processamento dos PAS é estabelecido por documento específico da SUINF, constante no Anexo III.

2.8 Recebimento de obras

Os modelos vigentes de Recebimento Provisório e Definitivo de obras estão disponibilizados no Anexo IV.

Feitas essas considerações iniciais, passa-se agora à demonstração dos procedimentos de fiscalização a serem adotados para cada um dos elementos que compõem o Sistema Rodoviário concedido, divididos na seguinte forma sequencial: Pavimento, Elementos de Proteção e Segurança e Sinalização Rodoviária, Drenagem e Obras de Arte Correntes, Obras de Arte Especiais, Terraplenos e Estruturas de Contenção, Canteiro Central e Faixa de Domínio, Edificações e Instalações Operacionais, Sistemas Elétricos e de Iluminação, Relatórios de Monitoração e Operação Rodoviária.



3. PAVIMENTO

3.1 Áreas exsudadas superiores a 1 m²

A exsudação ou o aparecimento de material betuminoso, sem o respectivo agregado, na superfície da camada superior do revestimento, pode ocorrer por diversos motivos, dentre os quais se destacam:

- Taxa excessiva de betume na execução da imprimadura ou do revestimento;
- Execução do tratamento superficial sobre:
 - Imprimadura mal “curada”, e/ou logo após chuvas, sem esperar a secagem completa.
 - Imprimadura aplicada sobre a base úmida, isto é, que não secou suficientemente;
 - Penetração do agregado do revestimento na base, com deslocamento do material betuminoso, juntamente com algum solo da base, para a superfície. Esse tipo de exsudação é provocado pelo tráfego, em função da sua intensidade.

Trata-se de parâmetro de aferição visual, podendo ser caracterizado como o surgimento de uma superfície brilhante e negra sobre a pista de rolamento, causando, porventura, a perda de aderência entre o pneu do veículo e o pavimento.



Figura 1 - Área Exsudada

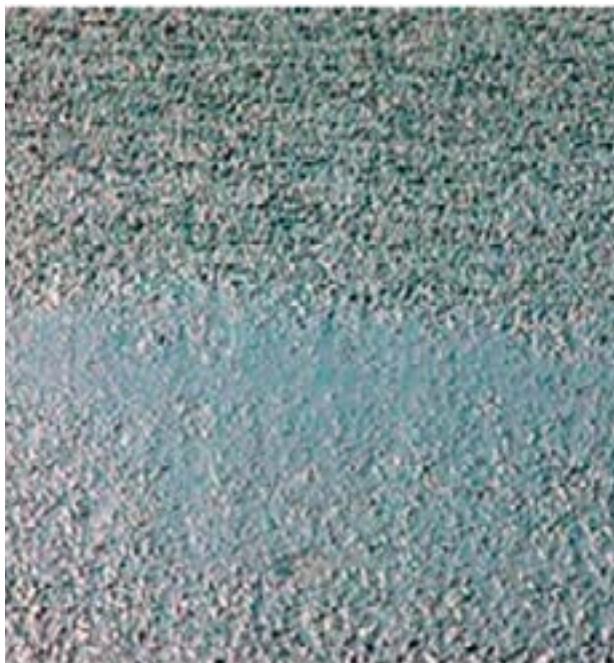


Figura 2- Detalhe Área Exsudada

Em caso de ocorrências visualmente superiores a 1 m² constatadas em uma inspeção, deverá ser expedido TRO com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas, conforme previsto no inciso III do Artigo 6º da Resolução ANTT nº 4.071/2013, transscrito abaixo.

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

III - deixar de corrigir depressões, abaulamentos (escorregamentos de massa asfáltica) ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento, no prazo de 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão e/ou PER;”

Decorrido o prazo supracitado, caso a equipe de fiscalização não receba o relatório fotográfico da Concessionária comprovando a execução das devidas correções e/ou verifique in loco a não correção da inconformidade, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo enquadramento e mesmo prazo de correção.

Demais informações sobre este tipo de defeito podem ser verificadas no Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos 2006 do DNIT.

3.2 Flechas na trilha de roda medidas sob corda de 1,2m

A flecha na trilha de roda pode ser definida como sendo uma deformação permanente no pavimento por onde passam as rodas dos veículos que trafegam na rodovia, formando, assim, sulcos nestes locais. Em dias chuvosos, tal defeito pode provocar o acúmulo de água nestes sulcos, dificultando o seu escoamento e propiciando a redução de aderência entre o pneu do veículo e o pavimento, aumentando o risco de aquaplanagem.



Figura 3 - Flecha em Trilha de Roda

A verificação da ocorrência de flechas excessivas em trilhas de roda será feita tanto pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise, quanto pelas inspeções in loco.

Em casos de suspeita de ocorrência verificada em campo, as flechas na trilha de roda deverão ser medidas por meio da utilização de corda ou treliça, conforme previsto na Norma DNIT 007/2003-PRO, sendo o resultado o maior valor encontrado nas medidas das trilhas externa e interna.

Em caso de confirmação de medidas de flechas superiores ao limite máximo constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 7º, inciso XIV da Resolução ANTT nº 4.071/2013 com prazo de correção de 7 (sete) dias.

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

XIV - permitir a ocorrência de flechas nas trilhas de roda, medidas sob corda de 1,20 metros, em valores superiores aos previstos no Contrato de Concessão ou no PER;”

3.3 Porcentagem de área trincada (TR) máxima

A trinca é uma degradação da superfície do pavimento devido ao dano acumulado produzido pela repetição de ciclos de carga e descarga, levando o pavimento a ruptura. Tal defeito permite a entrada de água, provocando o enfraquecimento da estrutura da pista de rolamento e o posterior surgimento de outras patologias como panelas.

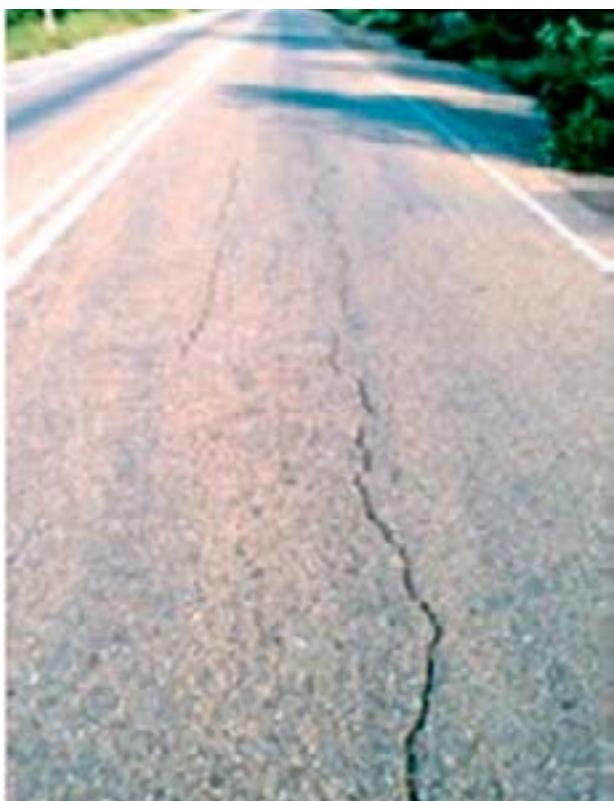


Figura 4 - Trinca Longitudinal

A verificação da área trincada do pavimento deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

3.4 Desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento

O desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento é caracterizado pelo “degrau” ou diferença de nível existente entre a pista de rolamento e o acostamento.

Esse desnível pode ser medido por intermédio de duas réguas e um nível de bolha. Uma das réguas é apoiada horizontalmente na face interna da linha de bordo da sinalização horizontal, sendo o nivelamento verificado por meio do nível de bolha. A segunda régua deve ser posicionada perpendicularmente à primeira e posicionada no início da seção transversal do acostamento a partir do fim da pista de rolamento. A altura indicada pela régua na posição vertical, entre a superfície do acostamento e a régua na posição horizontal, representa o desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento. Tal altura deve ser comparada com o parâmetro exigido para verificação de seu atendimento. Ainda, deve-se atentar ao fato de que o acostamento deve ter declividade normal de 5%, conforme disposto no Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais (DNIT) e no Manual de Restauração (DNIT).

Em caso de descumprimentos constatados em uma inspeção em campo, deverá ser lavrado Auto de Infração enquadrado no Art. 5º, inciso XVIII, com prazo de correção de 7 (sete) dias.

“Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

XVIII - deixar desnível entre a pista e o acostamento em valores superiores aos previstos no Contrato de Concessão ou no PER;”

3.5 Desnível entre faixas de tráfego contíguas

O desnível entre faixas de tráfego contíguas é caracterizado pelo “degrau” ou diferença de nível existente entre as faixas de tráfego da pista de rolamento, perceptível, sobretudo, ao se realizar a transposição de uma faixa para a outra. Estas faixas podem ser no mesmo sentido (pista dupla ou com mais faixas de tráfego) ou de sentido contrário (pista simples).



Figura 5 - Desnível entre faixas contíguas

Tal desnível pode ser percebido visualmente. Em caso de ocorrências constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso XXVIII, com prazo de correção de 24 (vinte e quatro) horas. Caso a Concessionária não faça as intervenções necessárias dentro do prazo aqui estabelecido, deverá ser lavrado o Auto de Infração com o mesmo enquadramento acima apontado e mesmo prazo de correção.

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

XXVIII - deixar de adotar providências para corrigir desnível entre faixas contíguas, ainda que em caráter provisório, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, ou, deixar de implementar a solução definitiva para correção no prazo estabelecido pela ANTT;"

3.6 Irregularidade longitudinal (IRI) máxima

O Índice de Irregularidade Longitudinal é o somatório por quilômetro das irregularidades do pavimento em relação a um plano de referência. Este levantamento é realizado com um veículo equipado com aparelhagem adequada, tipo integrador Maysmeter ou Laser.

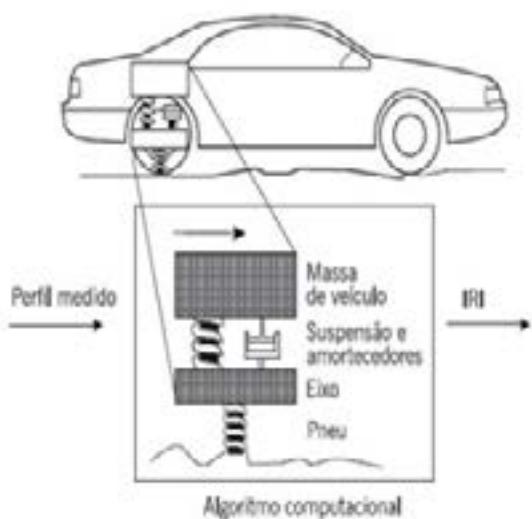


Figura 6 - Esquema do Maysmeter



Figura 7 - Equipamento a laser

A verificação do IRI do pavimento deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

3.7 Pavimento rígido - defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas, passagem de nível com grau de severidade alto, juntas e trincas sem selagem, buracos ou ainda defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários

As principais Normas que balizam o desempenho do pavimento rígido são: Manual de Recuperação de Pavimentos rígidos (DNIT), DNIT 054/2004 – PRO, DNIT 060/2004 – PRO; DNIT 062/2004 – PRO e DNIT 063/2004 – PRO.

Dentre os defeitos mais comuns verificados no pavimento rígido estão:

- Alçamento de placa: desnivelamento das placas nas juntas ou nas fissuras transversais e eventualmente, na proximidade de canaletas de drenagem ou de intervenções feitas no pavimento.

- Fissura de canto: é a fissura que intercepta as juntas a uma distância menor ou igual à metade do comprimento das bordas ou juntas do pavimento (longitudinal e transversal), medindo-se a partir do seu canto. Esta fissura geralmente atinge toda a espessura da placa.

- Placa dividida (rompida): é a placa que apresenta fissuras dividindo-a em quatro ou mais partes.

- Escalonamento ou degrau: caracteriza-se pela ocorrência de deslocamentos verticais diferenciados e permanentes entre uma placa e outra adjacente, na região da junta.

- Placa bailarina: é a placa cuja movimentação vertical é perceptível sob a ação do tráfego, principalmente na região das juntas.

- Quebras localizadas: são áreas das placas que se mostram trincadas e partidas em pequenos pedaços, tendo formas variadas, situando-se geralmente entre uma trinca e uma junta ou entre duas trincas próximas entre si (em torno de 1,5 m).

- Passagem de nível com grau de severidade alto: defeitos que ocorrem em passagens de nível, consistindo de depressões ou elevações próximas aos trilhos.

- Juntas e trincas sem selagem: é a ausência ou avaria no material selante que possibilite o acúmulo de material incompressível na junta ou que permita a infiltração de água.

- Buracos: Reentrâncias côncavas observadas na superfície da placa, provocadas pela perda de concreto no local, apresentando área e profundidade bem definidas.

A especificação destes e outros defeitos referentes ao pavimento rígido pode ser verificada na Norma DNIT 061/2004 – TER.

Em caso de ocorrências constatadas em uma inspeção em campo, deverão ser expedidos TROs enquadrados nos artigos transcritos abaixo. Caso a Concessionária não faça as intervenções necessárias dentro do prazo estabelecido, deverá ser lavrado o Auto de Infração correspondente com o mesmo enquadramento e mesmo prazo de correção.

"Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

V - deixar selagem em juntas de pavimento rígido ou trincas em desconformidade com o

PER, por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;

Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

V - deixar de corrigir, no pavimento rígido, defeitos com grau de severidade alto, no prazo de 7 (sete) dias, ou conforme previsto no Contrato de Concessão e/ou PER;

(...)

VII - deixar de corrigir, no pavimento rígido, defeitos de alcantamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas e buracos no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão e/ou PER;"

3.8 Pavimento rígido – ICP acima do limite

O Índice de Condição do Pavimento – ICP é a medida da condição estrutural do pavimento rígido, capaz de fornecer informações para a verificação das condições da rodovia e para o estabelecimento de políticas de manutenção, prevenção e de recuperação.

A verificação do ICP do pavimento deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

3.9 Pavimento flexível - depressões, abaulamentos, panelas ou ainda defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários

Dentre os defeitos mais comuns verificados no pavimento flexível estão:

- Depressão: deformação permanente caracterizada por afundamento da superfície do pavimento, acompanhada, ou não, de soleamento, podendo apresentar-se sob a forma de afundamento plástico ou de consolidação.



Figura 8 - Depressão no Pavimento

- Abaulamento ou escorregamento: deslocamento do revestimento em relação à camada subjacente do pavimento, com aparecimento de fendas em forma de meia-lua.



Figura 9 - Escorregamento de Massa Asfáltica

- Panela ou buraco: cavidade que se forma no revestimento por diversas causas (inclusive por falta de aderência entre camadas superpostas, causando o desplacamento das camadas), podendo alcançar as camadas inferiores do pavimento, provocando a desagregação dessas camadas.



Figura 10- Panela



Figura 11 - Remendo mal executado



Figura 12- Remendo bem executado

A especificação destes e outros defeitos referentes ao pavimento flexível pode ser verificada na Norma DNIT 005/2003 – TER.

Em caso de ocorrências constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso III ou no Art. 6º, inciso IV. Para os casos de depressões, abaulamentos e escorregamentos de massa asfáltica, o prazo de correção será de 72 (setenta e duas) horas e para os casos de panelas, será de 24 (vinte e quatro) horas.

Sobre o serviço de tapa-buraco, poderá ser aceita a aplicação de massa fria desde que seja um serviço devidamente compactado, sem deposição de sujeira e detritos na pista. O serviço será aceito como solução provisória, somente em casos excepcionais devidamente justificados, por um prazo de 72 (setenta e duas) horas, até que se faça o remendo superficial previsto nas boas técnicas de engenharia rodoviária, com fresagem e recomposição com CBUQ.

A Concessionária deverá informar à COINF responsável a correção dos TROs com envio de registros fotográficos das intervenções. Caso a Concessionária não se manifeste dentro do prazo previsto ou não realize as intervenções em campo, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com o mesmo enquadramento e prazo de correção. Para o caso de serviços de aplicação de massa fria, serão necessárias duas comprovações: uma para a solução provisória em até 24 (vinte e quatro) horas e outra para a solução definitiva em até 72 (setenta e duas) horas.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

III - deixar de corrigir depressões, abaulamentos (escorregamentos de massa asfáltica) ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento, no prazo de 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão e/ou PER;

IV - deixar de corrigir/tapar buracos, panelas na pista ou no acostamento, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão e/ou PER;"

3.10 Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas

A largura das pistas deverá ser medida, em caso de suspeita de irregularidade, com a utilização de trena posicionando uma ponta na extremidade interna da sinalização horizontal do bordo externo e outra no eixo.

A infração pode ser ocasionada, dentre outros motivos, pela execução de intervenções no pavimento, tais como lançamento de microrrevestimento, com posterior execução da pintura da sinalização horizontal em posição diferente da original, de modo que há perda de largura de pista.

Em caso de descumprimentos constatados em uma inspeção em campo, deverá ser lavrado Auto de Infração enquadrado no Art. 7º, inciso VII, com prazo de correção de 7 (sete) dias.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII - deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;"

3.11 Deflexão característica máxima

Deflexão Característica é definida como sendo a soma da média aritmética das deflexões (deformações) recuperáveis da superfície do pavimento em um determinado segmento e o desvio-padrão da amostra.

A verificação dos valores de deflexão do pavimento deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

3.12 Índice de gravidade global – IGG máximo

O Índice de Gravidade Global - IGG é definido como sendo a soma dos Índices de Gravidade Individuais – IGI que, por sua vez, consiste na verificação da frequência em que um tipo de defeito é observado na superfície de avaliação definida em um segmento homogêneo, sendo atribuído um fator de ponderação a esta frequência para cada tipo de defeito identificado.

A verificação do IGG do pavimento deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

3.13 Áreas afetadas por trincas interligadas de classe 3

As trincas interligadas podem ser classificadas em dois tipos:

- Trinca tipo “Couro de Jacaré”: conjunto de trincas interligadas sem direções preferenciais, assemelhando-se ao aspecto de couro de jacaré. Essas trincas podem apresentar, ou não, erosão acentuada nas bordas.
- Trinca tipo “Bloco”: Conjunto de trincas interligadas caracterizadas pela configuração de blocos formados por lados bem definidos, podendo, ou não, apresentar erosão acentuada nas bordas.



Figura 13- Trincas tipo Couro de Jacaré



Figura 14- Trincas tipo Couro de Jacaré



Figura 15- Trincas em Bloco Figura

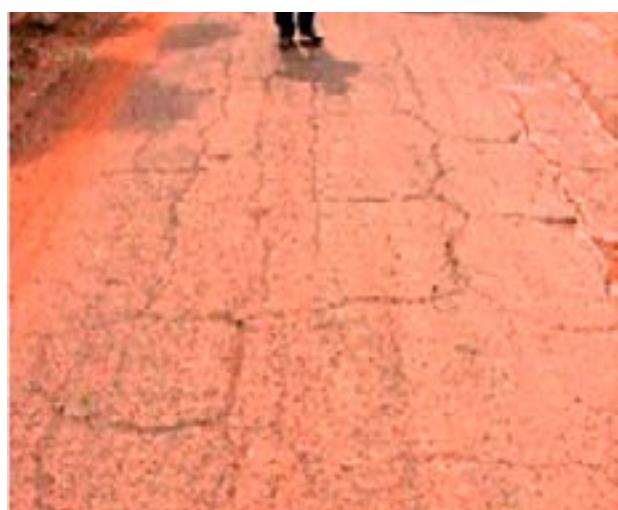


Figura 16 - Trincas em Bloco

A especificação deste tipo de defeito pode ser verificada na Norma DNIT 005/2003 – TER.

O parâmetro de desempenho se refere àquelas trincas interligadas com erosão acentuada nas bordas, ou seja, de classe FC-3.

Em caso de ocorrências constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 8º, inciso V com prazo para correção de 7 (sete) dias.

"Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4:

(...)

V - permitir a ocorrência de áreas afetadas por trincas interligadas, conforme Contrato de Concessão e o previsto no PER;"

3.14 Altura de areia (HS) e valor de resistência à derrapagem (VRD)

O ensaio da mancha de areia avalia a macrotextura e caracteriza a superfície do pavimento quanto a sua capacidade de drenar a água confinada entre o pneu e o pavimento, e quantifica a densidade, ou seja, a distância média entre grânulos individuais de agregados aflorados na superfície do pavimento.



Figura 17 - Ensaio de Mancha de Areia

O ensaio consiste em preencher os vazios da textura superficial do pavimento com um volume conhecido de uma areia padrão, espalhando-a com movimentos circulares de modo que o diâmetro final da mancha seja função da altura média e, consequentemente, do volume consumido.

O Valor de Resistência à Derrapagem (VRD) é definido por meio de um ensaio utilizando-se o pêndulo britânico, que determina por uma medida escalar o grau de escorregamento (ou derrapagem) presente na superfície de um pavimento. Este escorregamento pode ser tratado também como o grau de aderência entre o pneu e o pavimento, ou, também chamado coeficiente de atrito cinemático.



Figura 18 - Ensaio de VRD

O ensaio consiste em uma placa de borracha simulando a superfície de um pneu do veículo montada no extremo de um pêndulo que, liberado em queda livre, descreve um arco circular que tangencia e fricciona a superfície do pavimento onde se coloca o aparelho para o ensaio. A diferença de altura entre o centro de gravidade da placa de borracha tomada antes e depois que ela deslize sobre a superfície do revestimento é utilizada para avaliar a perda de energia devido à fricção. As condições do ensaio foram definidas de tal forma que os valores apresentados no mostrador do equipamento corresponderam ao Valor de Resistência à Derrapagem – VRD de um pneumático padrão derrapando sobre o pavimento a 48 km/h.

Informações e orientações adicionais sobre estes ensaios podem ser obtidas no Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos do DNIT.

A verificação dos valores de aderência do pavimento deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de Pavimento, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

3.15 Áreas excessivamente remendadas

As áreas excessivamente remendadas correspondem a regiões com mais de 20 remendos em 1 (um) quilômetro ou 4 (quatro) remendos em 100 (cem) metros. Cabe esclarecer que o quilômetro a ser avaliado não necessita ser, necessariamente, aquele estabelecido pelos marcos quilométricos.



Figura 19 – Áreas excessivamente remendadas



Figura 20 – Áreas excessivamente remendadas

Em caso de descumprimentos constatados em uma inspeção em campo, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 7º, inciso VII, com prazo de correção de 7 (sete) dias.

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII - deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”



4 ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

4.1 Aspectos gerais

Como aspectos gerais para a fiscalização das exigências referentes aos EPS, Sinalização Horizontal e Vertical, devem-se considerar os procedimentos descritos na sequência.

São considerados Elementos de Proteção e Segurança as barreiras rígidas, defensas metálicas, dispositivos anti-ofuscan tes, balizadores refletivos e atenuadores de impacto, que integrem o Sistema Rodoviário concedido, situados nas pistas principais ou vias marginais, desde que contidos na faixa de domínio.

São considerados elementos de sinalização horizontal a pintura de faixas longitudinais, marcas viárias, tachas e tachões, que integrem o Sistema Rodoviário concedido, situados nas pistas principais ou vias marginais, desde que contidos na faixa de domínio.

São considerados elementos de sinalização vertical: placas (aéreas e em solo), que integrem o Sistema Rodoviário concedido, situados nas pistas principais ou vias marginais, desde que contidos na faixa de domínio.

Os normativos expostos como referência constituem importante material consultivo para as atividades de fiscalização relacionadas a esses elementos, sobretudo o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, cuja versão atual data de 2014, composto pelos Volumes abaixo discriminados.

- Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação;
- Volume II - Sinalização Vertical de Advertência;
- Volume III - Sinalização Vertical de Indicação;
- Volume IV - Sinalização Horizontal;
- Volume V - Sinalização Semafórica;
- Volume VI - Dispositivos Auxiliares;
- Volume VII - Sinalização Temporária.

Na sequência, serão retratadas as infrações contratuais passíveis de serem verificadas ao longo das inspeções aos elementos de proteção e segurança e itens de sinalização viária nas rodovias concedidas.

4.2 Barreira rígida ou defensa metálica com necessidade de recuperação ou substituição

As diretrizes gerais quanto a projeto e ensaios de segurança no tráfego de dispositivos de contenção viária estão previstas na Norma NBR 15486:2016.

A Norma DNIT 109/2009 PRO define barreira de concreto como o dispositivo de proteção rígido e contínuo, implantado ao longo das rodovias, com forma, resistência e dimensões capazes de fazer com que veículos desgovernados sejam reconduzidos à pista, sem busca redução de velocidade nem perda de direção, causando o mínimo de danos ao veículo, seus ocupantes e ao próprio dispositivo, de modo que os acidentes não sejam agravados por fatores como, por exemplo, saídas de pista, colisão com objetos fixos (árvores, postes, pilares etc.) e colisão frontal com veículos trafegando na pista de fluxo oposto.

A Norma NBR 6971/2012 da ABNT, por sua vez, define defensa metálica como um dispositivo ou sistema de proteção contínua, constituído de perfis metálicos, implantado ao longo das vias com circulação de veículos, projetado na sua forma, resistência e dimensões, para conter e redirecionar os veículos desgovernados, absorvendo parte da energia cinética do veículo, pela deformação do dispositivo.



Figura 21 - Defensa Metálica



Figura 22- Barreira de Concreto

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deverem-se observar problemas de conservação tais como elementos quebrados, ausentes, danificados ou sem funcionalidade.

Ademais, as barreiras de concreto e defensas metálicas alocadas na rodovia devem contar com delineadores refletivos. Sobre o assunto, cabe observar o que estabelece a Norma ABNT NBR 6971/2012, que, dentre outras disposições, preconiza que se deve delinear o alinhamento da face da lâmina da defensa com elementos refletivos, com espaçamento de acordo com a geometria e a velocidade da via, podendo-se adotar como critério básico sua implantação a cada 4 m em curvas acentuadas (raio menor que 60m e ângulo central maior que 30° ou raio entre 60 m e 120 m e ângulo central maior que 45°) e a cada 16 m em tangentes, com área mínima de 50 cm².

De forma análoga, a Norma DNIT 109/2009-PRO determina em seu item que a barreira deve ser sinalizada com elementos refletivos, na proporção estabelecida em seu item 5.14.



Figura 23- Delineador Refletivo em Defensa

Em caso de verificação de irregularidades, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 7º, inciso X, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado

Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo:

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

X - deixar de recompor barreira rígida ou defensa metálica danificada no prazo de 48 horas;"

4.3 Tachas, tachões e balizadores refletivos ausentes ou danificados

Conforme preconiza o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, as tachas, tachões, marcadores de alinhamento e balizadores refletivos são dispositivos auxiliares de sinalização.

Segundo as Normas ABNT NBR 14636/2013 e 15576/2015, as tachas e tachões refletivos são dispositivos auxiliares à sinalização horizontal fixados na superfície do pavimento. Consistem em corpos resistentes aos esforços provocados pelo tráfego, possuindo uma ou duas faces retrorrefletivas nas cores compatíveis com a marca viária.

Os balizadores refletivos são unidades refletivas mono ou bidirecionais, afixadas em suporte.

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deverem-se observar problemas de conservação tais como elementos quebrados, danificados ou ausentes.



Figura 24- Tacha Refletiva Bidirecional

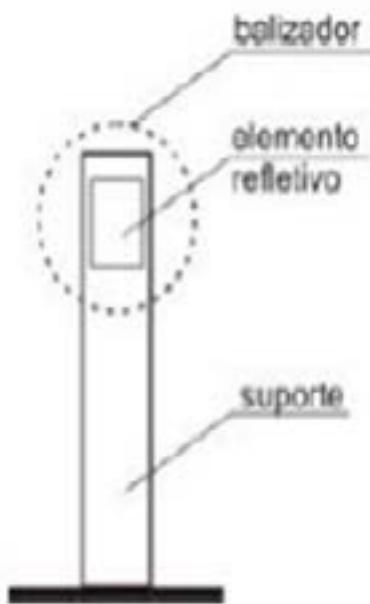


Figura 25- Balizador Refletivo

Em caso de se verificar a ocorrência de elementos ausentes ou danificados em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo:

Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

IX - deixar de repor ou manter tachas, tachões e balizadores refletivos danificados ou ausentes no prazo de 72 (setenta e duas) horas;

4.4 Dispositivo anti-ofuscante ausente ou não funcional

A Norma ABNT NBR 7941/2011 define dispositivo anti-ofuscante como o conjunto de peças instaladas na divisória de pistas de sentidos opostos de uma via, separadas por canteiro ou barreira divisória, com a finalidade de minimizar o ofuscamento

do campo de visão dos condutores provocado pelos faróis dos veículos que circulam na outra pista, em sentido oposto.



Figura 26- Tela Anti-ofuscante sob Passarela

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar a funcionalidade do dispositivo anti-ofuscante nos locais de ofuscamento em pista dupla, sobretudo em segmentos sob passarela, cuja extensão mínima deve atender ao que prevê o PER.

Em caso de ocorrência de descumprimentos, tais como telas recortadas para passagem irregular de pedestres, peças soltas ou danificadas, ou mesmo a ausência parcial desses elementos, constatados em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso X, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 7 (sete) dias. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

X - deixar de manter ou manter de forma não funcional dispositivo anti-ofuscante por prazo superior a 7 (sete) dias, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

Em caso de se constatarem locais com ofuscamento em pista dupla sem a presença desses dispositivos, a COINF deverá oficiar a concessionária para que proceda à implantação do elemento em tempo hábil.

4.5 Liberar ao tráfego trecho de via com sinalização horizontal provisória ou definitiva em desconformidade com as normas técnicas vigentes

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar a conformidade da sinalização horizontal às normas vigentes quando da liberação ao tráfego. Para tanto, deve-se fazer uso do Manual de Sinalização de Obras Emergenciais do DNIT.

Em caso de em uma inspeção de campo se constatar que o trecho foi liberado ao tráfego com sinalização horizontal provisória ou sinalização horizontal definitiva ausentes ou em desconformidade com as normas técnicas vigentes, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 7º, inciso VI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 6 (seis) horas:

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VI - liberar ao tráfego trecho de via com sinalização horizontal provisória ou definitiva em desconformidade com as normas técnicas vigentes;"

4.6 Sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes ausentes ou em más condições de visibilidade

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a constatação de sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes de forma não visível pelos usuários ou ausente.

Cabe ressaltar que as referidas placas devem ser instaladas a 1 km e a 500 metros antes das cabines de pedágio.



Figura 27- Sinalização Indicativa de Valores de Tarifas Vigentes

Em caso de verificação de irregularidade em campo, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 5º, inciso VI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas:

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

VI - deixar de manter ou manter sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes de forma não visível pelos usuários;"

4.7 Sinalização (vertical ou aérea) de indicação, de serviços auxiliares ou educativas ausentes ou em más condições de visibilidade

Segundo o Volume III do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, a sinalização vertical de indicação é a comunicação efetuada por meio de um conjunto de placas, com a finalidade de identificar as vias e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos e pedestres quanto aos percursos, destinos, acessos, distâncias, serviços auxiliares e atrativos turísticos, podendo também ter como função a educação do usuário. A sinalização de indicação está dividida nos seguintes grupos: - Placas de identificação - Placas de orientação de destino - Placas educativas - Placas de serviços auxiliares - Placas de atrativos turísticos - Placas de postos de fiscalização.



Figura 28- Placas de Identificação



Figura 29- Placas de Serviços Auxiliares



Figura 30- Placas Atrativas de Indicativos Turísticos



Figura 31- Placas Educativas

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a ausência ou má visibilidade das placas.

Caso seja constatado descumprimento, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 6º, inciso VIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 7 (sete) dias. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

VIII - deixar de manter ou manter de forma não visível pelos usuários sinalização (vertical ou aérea) de indicação, de serviços auxiliares ou educativas, por prazo superior a 7 (sete) dias;"

4.8 Deixar de disponibilizar informações, a qualquer tempo, por meio de placas de sinalização, sobre as formas de comunicação dos usuários com a concessionária e a ouvidoria da ANTT

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a constatação da ausência total, ao longo do trecho concedido, de placas de sinalização sobre as formas de comunicação dos usuários com a concessionária e a Ouvidoria da ANTT. Eventual ausência de uma placa de Ouvidoria, seja da concessionária ou da ANTT, poderá ser caracterizada como ausência de sinalização indicativa prevista no presente Manual.



Figura 32- Placa de Ouvidoria da ANTT



Figura 33- Placa de Ouvidoria da Concessionária

Caso seja constatada a ausência total desses elementos na rodovia, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 4º, inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 7 (sete) dias:

"Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

III - deixar de disponibilizar informações, a qualquer tempo, por meio eletrônico, telefônico, impresso e por meio de placas de sinalização, sobre as formas de comunicação dos usuários com a concessionária e a Ouvidoria da ANTT;"

4.9 Marcos quilométricos ausentes ou em más condições de visibilidade

Segundo o Volume III do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, as placas de identificação quilométrica indicam ao condutor a sua posição em relação ao início da via ou à divisa de Estados. Apresentam a forma retangular, com a cor de fundo e orla externa em azul, e as legendas, tarjas e orla interna em branco.

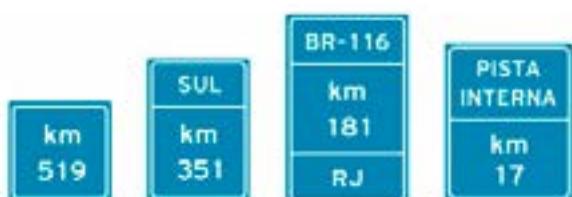


Figura 34- Placas de Marcos Quilométricos

A aferição do parâmetro de desempenho correspondente é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a constatação de marcos quilométricos em más condições de visibilidade ou conservação ou ausentes.

Para que se verifique eventual ausência de marcos quilométricos ao longo da rodovia, há que se observar o que preconiza o PER e as normas vigentes sobre o tema. Em concordância com o Manual supracitado, nas rodovias de pista dupla, as placas devem ser colocadas a cada quilômetro, em ambos os sentidos do tráfego, e à direita da via, podendo ser repetidas no canteiro divisor de pistas. Os respectivos números devem estar em ordem crescente ou decrescente, conforme o sentido de circulação da pista. Caso a largura do canteiro seja inferior a 3,00m, podem ser colocadas em dupla face no mesmo suporte. Já nas rodovias de pista simples, as placas devem ser colocadas a cada quilômetro, em ambos os sentidos do tráfego.

Caso seja constatado descumprimento, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 4º, inciso VI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 7 (sete) dias. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

VI - deixar de manter marcos quilométricos ou mantê-los em más condições de visibilidade, por prazo superior a 7 (sete) dias, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

4.10 Placa indicativa com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária ausente ou em más condições de visibilidade

Em conformidade com o PER, em todas as obras em execução pelas concessionárias, deverão ser implantadas, em local visível aos usuários, placas indicativas, com breve des-

crição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da Concessionária. Ressalta-se que essa obrigação vale tão somente para obras, excetuando-se, portanto, os serviços de conservação na rodovia, tais como intervenções no pavimento, limpeza de canaletas, dentre outros.



Figura 35- Exemplo de placa de identificação de obras

A aferição do parâmetro correspondente é feita de forma visual. Será considerado descumprimento a constatação de placa ausente ou em más condições de visibilidade.

Caso seja constatada irregularidade em campo, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 4º, inciso XVI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 7 (sete) dias, conforme transcrição abaixo:

"Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

XVI - deixar de instalar e/ou deixar de manter em local visível aos usuários placa indicativa com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária;"

4.11 Sinalização de emergência em desconformidade com as normas técnicas vigentes

Segundo o Manual de Sinalização de Obras e Emergências em Rodovias do DNIT, as situações de emergência se caracterizam, sempre, pela condição de imprevisibilidade e,

quando ocorrem, determinam que sejam tomadas decisões e ações rápidas, particularmente em nível operacional. Assim, por exemplo, quando da ocorrência de desmoronamento com obstrução do acostamento e uma faixa de circulação, devem ser adotadas medidas operacionais imediatas de controle do fluxo de tráfego através do policiamento, com apoio da engenharia, utilizando-se os meios disponíveis à mão, em especial viaturas e cones. Ao mesmo tempo, devem ser preparados para o local os dispositivos de sinalização e de canalização necessários para a implantação do esquema padrão apropriado, conforme características das obras que deverão ser executadas para o reparo da situação. Na seção 7 – Projetos-Tipo do Manual supracitado, são apresentados alguns esquemas de sinalização provisória para situações de emergência.

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a constatação de sinalização de emergência ausente ou em desconformidade com as normas técnicas vigentes.



Figura 36- Sinalização de Obras/Provisória/de Emergência

Em caso de verificação de irregularidades, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 8º, inciso II, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 6 (seis) horas:

"Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4:

(...)

II - deixar de manter a sinalização de emergência em conformidade com as normas técnicas vigentes;"

4.12 Sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes

Segundo o Volume III do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, a sinalização vertical de regulamentação tem por finalidade transmitir aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias urbanas e rurais. Assim, o desrespeito aos sinais de regulamentação constitui infração, prevista no capítulo XV do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, e as cores são vermelha, preta e branca. Constituem exceção, quanto à forma, os sinais R-1 – “Parada Obrigatória” e R-2 – “Dê a Preferência”.



Figura 37- Placa de Regulamentação

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Nesse enquadramento se adequam irregularidades na sinalização vertical de regulamentação, tais como elementos ausentes ou utilizados em desacordo com as normas técnicas vigentes.

Em caso de verificação de irregularidades em campo, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 9º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção conforme previsto no PER. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento.

Para os Contratos que não preveem prazo corretivo para essa inconformidade, o procedimento a ser adotado é a lavratura de Auto de Infração com prazo corretivo de 72 (setenta e duas) horas.

“Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5:

(...)

VII - deixar de manter ou manter sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

4.13 Sinalização vertical provisória ou a sinalização de obras em desconformidade com as normas técnicas vigentes

Segundo o Manual de Sinalização de Obras e Emergências em Rodovias do DNIT , uma sinalização para as obras em rodovias deve: advertir, com a necessária antecedência, a existência de obras ou situações de emergência adiante e a situação que se verificará na pista de rolamento; regulamentar a velocidade e outras condições para a circulação segura; canalizar e ordenar o fluxo de veículos junto à obra, de modo a evitar movimentos conflitantes, evitar acidentes e minimizar congestionamento; fornecer informações corretas, claras e padronizadas aos usuários da via.

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a constatação de sinalização vertical provisória ou a sinalização de obras ausente ou em desconformidade com as normas técnicas vigentes.

Em caso de verificação de irregularidades, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 6º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 6 (seis) horas:

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

IX - deixar de manter ou manter sinalização vertical provisória ou a sinalização de obras em desconformidade com as normas técnicas vigentes;”

4.14 Sinalização horizontal, vertical ou aérea em desconformidade com as normas técnicas vigentes

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Nesse enquadramento se adequam irregularidades na sinalização horizontal e sinalização vertical de advertência, tais como elementos ausentes ou utilizados em desacordo com as normas técnicas vigentes.

Segundo o Volume IV do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, a sinalização horizontal é um subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento da pista de rolamento. A sinalização horizontal tem a finalidade de fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotarem comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança e fluidez do trânsito, ordenar o fluxo de tráfego, canalizar e orientar os usuários da via. A sinalização horizontal tem a propriedade de transmitir mensagens aos condutores e pedestres, possibilitando sua percepção e entendimento, sem desviar a atenção do leito da via.

Segundo o Volume II do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, a sinalização vertical de advertência tem por finalidade alertar aos usuários as condições potencialmente perigosas, obstáculos ou restrições existentes na via ou adjacentes a ela, indicando a natureza dessas situações à frente, quer sejam permanentes ou eventuais. Deve ser utilizada sempre que o perigo não se evidencie por si só. Essa sinalização exige geralmente uma redução de velocidade com o objetivo de proporcionar maior segurança de trânsito. A forma padrão dos sinais de advertência é a quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical, e as cores são: amarela e preta. Constituem exceção quanto a forma os sinais A-26 a – “Sentido único”, A-26b – “Sentido duplo” e A-41 – “Cruz de Santo André”.



Figura 38- Placa de Advertência

Caso se verifique irregularidades aos parâmetros aqui listados, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 7º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transscrito abaixo.

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

IX - deixar de manter ou manter a sinalização horizontal, vertical ou aérea, em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao estabelecido pela ANTT, excluídas as ocorrências previstas nos artigos 5º, 6º e 9º;”

Caso ressaltar que se deve consultar o PER para verificação de eventual prazo corretivo diverso àquele ora estabelecido.

4.15 Retrorrefletância

A Retrorrefletância avalia a retrorrefletividade de sinalização horizontal, vertical e aérea, e alguns EPS, sendo a reflexão na qual os raios de luz refletidos são devolvidos no formato de um cone de luz diretamente para a fonte de origem, mantendo percentuais distintos de reflexão à medida que se afasta do eixo principal ou central da fonte de origem. Este levantamento é realizado com retrorrefletômetro portátil, sendo um instrumento manual que pode ser usado em campo ou em laboratório para medida de retrorrefletividade em uma geometria-padrão.

A verificação da retrorrefletância deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de EPS, sinalização horizontal e vertical, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

4.16 Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Será considerado descumprimento de parâmetro de desempenho a presença de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada, seja ela de regulamentação, advertência ou indicação.



Figura 39–Sinalização vertical suja



Figura 40– Sinalização vertical danificada



Figura 41– Sinalização vertical suja

Há que se ressaltar que se considera sinalização suja aquela coberta por poeira, pichada, ou outro material que prejudique, mas não impeça sua visibilidade. De forma análoga, considera-se sinalização danificada a placa torta, mal posicionada ou fora da altura padrão, desde que sua mensagem permaneça legível aos usuários. Caso haja prejuízo ao seu conteúdo, há que se enquadrar a infração como sinalização ausente ou com má visibilidade.

Em caso de verificação de placa de regulamentação suja ou danificada, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 9º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção conforme previsto no PER. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento.

Para os Contratos que não preveem prazo corretivo para essa inconformidade, o procedimento a ser adotado é a lavratura de Auto de Infração com prazo corretivo de 72 (setenta e duas) horas.

"Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5:

(...)

VII - deixar de manter ou manter sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

Para os demais tipos de sinalização vertical ou aérea, ou seja, de advertência ou indicação, caso sejam constatadas ocorrências de placas sujas ou danificadas em campo, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 7º, inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas ou conforme prazo diverso previsto no PER. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transscrito abaixo.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

IX - deixar de manter ou manter a sinalização horizontal, vertical ou aérea, em desconformi-

dade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao estabelecido pela ANTT, excluídas as ocorrências previstas nos artigos 5º, 6º e 9º;"

4.17 Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro

A verificação da implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de sinalização vertical, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise. Ressaltamos que tal parâmetro não deverá ser avaliado anualmente, mas apenas nos anos em que houver parâmetro a ser atingido no PER.

4.18 Instalação das placas antecedendo os postos da PRF

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. As placas antecedendo os postos de PRF pertencem, segundo o Volume III do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, ao rol de elementos de sinalização vertical de indicação.



Figura 42- Placas Indicativas de Postos da PRF

Conforme previsto no PER, a sinalização antecedendo os postos da PRF deve ser de tal forma que haja indicação prévia entre 500 metros e 300 metros do Posto.

Caso seja constatado descumprimento, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 6º, inciso VIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 7 (sete) dias. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

VIII - deixar de manter ou manter de forma não visível pelos usuários sinalização (vertical ou área) de indicação, de serviços auxiliares ou educativas, por prazo superior a 7 (sete) dias;"

Além destas placas, de acordo com o PER, antecedendo cada posto da PRF, deverão ser implantadas 2 placas de regulamentação de velocidade e 1 de regulamentação com a indicação "caminhões e ônibus obrigatório faixa da direita".

Em caso de verificação desta sinalização vertical de regulamentação ausente ou em desconformidade com as normas técnicas vigentes em campo, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 9º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção conforme previsto no PER. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento.

Para os Contratos que não preveem prazo corretivo para essa inconformidade, o procedimento a ser adotado é a lavratura de Auto de Infração com prazo corretivo de 72 (setenta e duas) horas.

"Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5:

(...)

VII - deixar de manter ou manter sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

5. DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTES

5.1 Aspectos gerais

Como aspectos gerais para a fiscalização das diversas exigências referentes ao Sistema de Drenagem e OAC, devem-se considerar os procedimentos descritos na sequência.

O sistema de drenagem superficial é composto, principalmente, pelos seguintes dispositivos:

- meios-fios;
- sarjetas de corte;
- sarjetas no canteiro central;
- valetas de proteção de corte;
- valetas de proteção de aterro;
- canaletas;
- saídas d'água;
- descidas d'água de corte e aterro;
- caixas coletoras;
- bocas-de-lobo.

São consideradas OACs os bueiros de greide e de talvegue, sendo o sistema de drenagem profunda composto, dentre outros, por drenos profundos e sub-horizontais.

A atuação das equipes de fiscalização em campo deve ser voltada sobretudo à verificação da integridade e manutenção da funcionalidade dos elementos que compõem esse subsistema da rodovia, observando a presença de sujeiras, defeitos, obstruções, trincas, recalques, elementos descontínuos, danificados ou ausentes.

Ademais, cabe ressaltar a relevância dos Relatórios de Monitoração protocolados pelas concessionárias, os quais devem ser utilizados tanto como material consultivo do cadastro atualizado dos elementos, quanto como subsídio à seleção de amostragem a ser verificada in loco.

Na sequência, serão retratadas as infrações contratuais passíveis de serem verificadas ao longo das inspeções em Elementos de Drenagem e Obras de Arte Correntes nas rodovias concedidas.

5.2 Seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento

Nas inspeções de rotina das condições físicas dos dispositivos de drenagem e OACs, deverão estar contempladas atividades de verificação do estado de operação destes, incluindo sarjetas, valetas, canaletas, escadas, descidas d'água, meios-fios, caixas de passagem, bocas de lobo, drenos de superfície e profundos, bueiros e galerias, etc., por meio de avaliação direta sobre suas reais condições de funcionamento, inclusive a presença de locais específicos de alagamento observados no sistema viário, sobretudo em dias de chuva.

Em caso de ocorrências de água acumulada sobre faixa de rolamento, o agente de fiscalização deverá verificar, inicialmente, as possíveis causas do empoçamento. Assim, caso a irregularidade não tenha ocorrido em decorrência de ação ou omissão por parte da concessionária, não sendo justificável a emissão de TRO ou AI cujo enquadramento esteja contemplado neste Manual de Fiscalização, o agente de fiscalização deverá solicitar à concessionária a elaboração de estudos e/ou possíveis soluções para sanar e evitar o respectivo acúmulo de água. Ainda, caso seja necessário, o agente deverá instruir a concessionária a sinalizar a pista ou a executar demais ações com o objetivo de resguardar a segurança dos usuários.

5.3 Elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído

A verificação desse parâmetro é feita de forma visual. Devem-se observar problemas de conservação tais como:

- Material depositado ao longo das sarjetas e linhas d'água do meio-fio impedindo o escoamento das águas superficiais.
- Entulho e sedimentos nas valetas revestidas.
- Vegetação nas valetas não revestidas.
- Material que impeça o livre funcionamento dos bueiros.
- Mato, entulho, lixo nos dispositivos de drenagem.
- Crescimento de vegetação ou material arrastado nas entradas ou saídas das obras de drenagem.

- Entulho e sujeiras em sarjetas, valetas e saídas d'água.
- Obstrução de drenos profundos.
- Bueiros obstruídos.
- Bueiro entupido ou com entrada bloqueada por vegetação, troncos, pedras ou entulho que possa acumular água a montante da seção transversal.
- Sedimentação do material carreado pelas águas em dispositivos de drenagem, em especial nas entradas e saídas d'água.
- Entupimento de bueiros, tubulações e dispositivos em geral, em decorrência de bloqueio em suas entradas, por vegetação, troncos, pedras e entulhos em geral.
- Entupimento de drenos profundos, particularmente no caso de subleito constituído nos solos siltosos ou argilo-arenosos, bem como a penetração de roedores e outros pequenos animais, com obstrução na passagem do fluxo d'água.
- Caixas coletoras obstruídas e sem tampas.
- Valetas obstruídas.
- Bueiros selados.

Em caso de ocorrências em função dos problemas acima apresentados, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transcrita abaixo.

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XII - deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e Obra-de-Arte Corrente-OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

Cabe ressaltar que o enquadramento ora descrito não se adequa aos casos de o problema ser considerado emergencial.

5.4 Problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a rodovia ou elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial

A verificação desse parâmetro é feita tanto de forma visual quanto pelas fichas constantes nos Relatórios de Monitoração. Trata-se aqui de problemas que possam comprometer seriamente a funcionalidade do elemento, e que, em caso de não se haver uma intervenção imediata, representem potenciais riscos aos usuários, tais como recalques acentuados no pavimento ou colapso do corpo estradal. Nesse enquadramento se encontram situações tais como bueiros trabalhando afogados com indícios de erosão no corpo do aterro, presença de recalque no acostamento, dentre outros.

Em caso de verificação de irregularidades, deverá ser lavrado TRO enquadrado no Art. 7º, inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas ou prazo distinto, a depender da complexidade da solução a ser adotada. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser emitido Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transscrito abaixo

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

XII - deixar de intervir para restaurar a funcionalidade de elemento da rodovia quando da ocorrência de fatos oriundos da ação de terceiros ou de eventos da natureza que possam colocar em risco a segurança do usuário, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas ou conforme estabelecido pela ANTT;”

Cabe ressaltar que nessas situações a concessionária deverá proceder ao correto isolamento e sinalização das áreas afetadas, sob pena das demais sanções cabíveis.

6. OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

6.1 Aspectos gerais

São consideradas OAEs as pontes, viadutos, passarelas e túneis que integrem o Sistema Rodoviário concedido, situados nas pistas principais ou vias marginais, desde que contidos na faixa de domínio.

Na sequência, serão retratadas as infrações contratuais passíveis de serem verificadas ao longo das inspeções em Obras de Arte Especiais nas rodovias concedidas.

6.2 Guarda-corpo, guarda-roda e passeios com necessidade de recuperação ou substituição

De acordo com a Norma Dnit 088/2006-ES, os guarda-corpos e guarda-rodas são considerados dispositivos de segurança lateral utilizados nas obras-de-arte especiais, os quais não modificam a resistência ou a segurança das estruturas.

Os passeios podem ser definidos como sendo a parte lateral das rodovias destinada ao trânsito de pedestres.

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar problemas de conservação tais como elementos quebrados, danificados ou ausentes.

Em caso de ocorrências de guarda-corpos com necessidade de recuperação ou substituição constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 7º, inciso XIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 24 (vinte e quatro) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo e não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, sejam definitivas ou provisórias, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transcrita abaixo.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

XIII - deixar de recuperar, ainda que provisoriamente, guarda-corpo de OAE, inclusive passarela, por prazo superior a 24 (vinte e quatro) horas,

ou, deixar de efetuar sua reposição definitiva, por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme Contrato e/ou PER;"

Caso a concessionária tenha optado por uma solução provisória no local até a execução do serviço de substituição do guarda-corpo faltante, tal como a utilização de cordas ou defensas metálicas, deverá ser encaminhado à fiscalização registro fotográfico no prazo de 72 (setenta e duas) horas com a comprovação do serviço de reposição definitiva do elemento, sob pena de lavratura de Auto de Infração conforme o mesmo regramento disposto acima.

Em caso de ocorrências de guarda-rodas ou passeios com necessidade de recuperação ou substituição constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso XI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 30 (trinta) dias. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XI - deixar com problemas de conservação elemento de OAE, exceto guarda-corpo, por prazo superior a 30 (trinta) dias ou conforme Contrato de Concessão e/ou PER;"

6.3 Sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos ou obstruídos

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar o estado de conservação das canaletas e buzinotes que compõem o sistema de drenagem dos tabuleiros.

As canaletas são dutos utilizados para escoamento e passagem de água nas obras-de-arte.

Os buzinotes são dutos ou tubos utilizados nas obras-de-arte para escoamento de águas pluviais em queda livre.

Em caso de ocorrências de irregularidades constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enqua-

drado no Art. 6º, inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XII - deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e Obra-de-Arte Corrente-OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

6.4 Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores sem placas de sinalização, com indicação do gabineto vertical de passagem

Com o objetivo de resguardar a segurança dos usuários e evitar danos à estrutura das obras-de-arte especiais, deve-se indicar a altura livre dos seus vãos, por meio de placas de sinalização.

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Em conformidade com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT e Manual de Sinalização do CONTRAN, para todas as passarelas e todos os viadutos, independentemente de constituírem passagens superiores ou inferiores, deverá ser observada a fixação de placas de regulamentação de gabineto vertical do tipo R-15, podendo a mesma estar suspensa em relação a via ou disposita previamente ao elemento, lateralmente à via. Nos casos de pista simples, deverá estar afixada uma placa em cada um dos sentidos do fluxo de tráfego. Nos casos de elementos com gabineto vertical menor do que 3,5m (cinco metros e cinquenta centímetros), a placa de regulamentação deverá ser complementada por uma placa de advertência do tipo A-37 antecedendo a estrutura.



Figura 43- Placa de Regulamentação de Gabarito



Figura 44- Placa de Advertência de Gabarito

Em caso de constatação de ausência dessas placas, deverão ser observados os enquadramentos previstos para os respectivos tipos de sinalização rodoviária, contidos no item 5 do presente Manual.

6.5 Problemas emergenciais que em curto prazo possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade de OAEs, inclusive em passarelas de pedestres

A constatação de problemas estruturais em Obras de Arte Especiais deve ser feita por meio das fichas de inspeção elaboradas com base na Norma DNIT -010/2014-PRO.

A verificação desse parâmetro deve ser feita pela análise dos Relatórios de Monitoração de OAEs, os quais serão entregues em concordância com o padrão estabelecido pela ANTT e deverão ser analisados com base nas premissas contidas no respectivo Manual de Análise.

Eventualmente, caso se constatem situações de riscos em OAEs ao longo de inspeções visuais, sem que a concessionária tenha sequer sinalizado ou isolado a área afetada, deverá ser lavrado AI enquadrado no Art. 7º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 com prazo de correção a depender da complexidade da intervenção necessária.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII - deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;"

6.6 Barreiras de concreto de OAEs sem pintura

As barreiras de concreto são dispositivos de proteção, rígidos e contínuos, implantados ao longo das rodovias, com forma, resistência e dimensões capazes de fazer com que veículos desgovernados sejam reconduzidos à pista, sem busca redução de velocidade nem perda de direção, causando o mínimo de danos ao veículo, seus ocupantes e ao próprio dispositivo, de modo que os acidentes não sejam agravados por fatores como, por exemplo, saídas de pista, colisão com objetos fixos (árvores, postes, pilares, etc.) e colisão frontal com veículos trafegando na pista oposta.

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual.

Em caso de verificação de irregularidades em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 4º, inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

XII - deixar barreira de concreto de Obra-de-Arte Especial - OAE sem pintura por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

6.7 Recalque de pavimento em cabeceira de OAE

O recalque de pavimento pode ser definido como sendo o rebaixamento da superfície do pavimento devido ao adensamento das camadas subjacentes, induzido por pressões excessivas nestas camadas.

A cabeceira de uma obra-de-arte corresponde à seção transversal da superestrutura a qual se apoia sobre o talude de aterro em que se assenta a plataforma da rodovia.

Em caso de verificação visual de irregularidades em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso XXVIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não

execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XXVIII - deixar de intervir, mesmo que provisoriamente, em recalque em pavimento na cabeceira de OAE e/ou OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, desde que essa obrigação tenha sido prevista no Contrato de Concessão ou PER;"

6.8 Juntas ou aparelhos de apoio fora de sua vida útil

De acordo com o Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias do DNIT, as juntas de dilatação são dispositivos, ou apenas espaços abertos que quebram a continuidade da estrutura, de maneira a possibilitar sua movimentação, evitando, assim, tensões indesejáveis que podem ocasionar fissuras.

Por sua vez, os aparelhos de apoio são dispositivos de suporte da superestrutura e que transmitem suas reações à infraestrutura, ao mesmo tempo em que permitem certa mobilidade à superestrutura.

Os principais sinais a serem observados em um elemento para fins de verificação deste parâmetro são a ausência, ruptura, esmagamento ou crescimento de vegetação, desde que possam configurar perda de funcionalidade.

A aferição do estado de conservação será feita tanto pela análise das fichas de inspeção protocoladas junto ao Relatório de Monitoração de OAEs quanto por meio de vistorias em campo. Em caso de verificação de ocorrências de elementos com perda de funcionalidade constatadas em uma inspeção em campo, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso XI da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 30 (trinta) dias. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, conforme transcrição abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XI - deixar com problemas de conservação elemento de OAE, exceto guarda-corpo, por prazo superior a 30 (trinta) dias ou conforme Contrato de Concessão e/ou PER;"

7 TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTEÇÃO

7.1 Aspectos gerais

Como aspectos gerais para a fiscalização das diversas exigências referentes aos Terraplenos e às Estruturas de Contenção, devem-se considerar os procedimentos descritos na sequência.

Quanto aos terraplenos, deve ser observado, nas inspeções de campo, a situação da estabilidade dos taludes de corte e aterro, além da situação na própria pista, em relação à compactação nas proximidades dos dispositivos de drenagem profunda.

Quanto às estruturas de contenção, devem ser observados, principalmente, os muros de concreto armado, concreto ciclópico, pedra arrumada ou argamassada, gabião ou saco de solo cimento; cortina atirantada; solo reforçado; solo grampeado; contrafortes atirantados; chumbadores e tirantes para blocos de rocha; concreto projetado; tela metálica para rocha; revegetação de talude.

Os terraplenos e as estruturas de contenção terão seus controles efetuados de forma visual e também na forma prevista no item do Manual que trata da análise dos Relatórios de Monitoração.

Os principais parâmetros a serem observados, nas inspeções de campo, são os seguintes:

- Ausência total de terraplenos ou obras de contenção com problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a segurança dos usuários.

- Funcionamento pleno de todos os elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção, limpos e desobstruídos.

- Ausência total de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento.

Sendo assim, as principais anormalidades que devem ser observadas são:

No greide:

- Depressões provenientes de falha de compactação, principalmente nas proximidades de dispositivos de drenagem profunda;

- Ocorrência de trincas ou abatimentos nos acostamentos.

Em taludes de cortes ou aterros:

- Cicatrizes de erosão;

- Cicatrizes de deslizamentos;

- Trincas longitudinais;

- Abatimentos do talude;

- Surgência de água;

- Árvores, postes, cercas, canaletas e outras estruturas deslocadas ou inclinadas;

- Meio-fio ou estrutura junto à pista deslocados;

- Degrau na pista;

- Corpo rochoso em posição instável;

- Descontinuidades favoráveis ao deslizamento;

- Drenagem natural nociva à estabilidade do talude;

- Ausência de revestimento vegetal.

Em estruturas de contenção:

- Trincas na superfície do terreno acima da contenção;

- Paramento inclinado ou deslocado;

- Deformações excessivas e/ou deterioração na estrutura;

- Fissuras, estufamento da superfície da estrutura;

- Exposição da armadura (em caso de estrutura de concreto armado);

- Sinais de passagem de solo pela junta;

- Saída de drenos obstruída (no caso de presença de drenos);

- Dispositivos de drenagem sujos ou obstruídos.

Na sequência, serão retratadas as infrações contratuais passíveis de serem verificadas ao longo das inspeções em Terraplenos e Estruturas de Contenção nas rodovias concedidas.

7.2 Talude com presença de processo erosivo ou condição de instabilidade que, em curto prazo, possa colocar em risco a segurança dos usuários

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar a presença de processos erosivos, ou condição de instabilidade de talude, que possa provocar interferência na pista de rolamento. Também devem ser verificados indícios de comprometimento das estruturas de contenção que possam colocar em risco a estabilidade dos respectivos taludes.



Figura 45- Talude comprometido, causando risco aos usuários



Figura 46- Talude comprometido, causando recalque no acostamento



Figura 47- Talude com alto grau de processo erosivo, com risco de desprendimento de rochas

Em caso de constatação de irregularidades, deverá ser emitido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso XIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:
(...)

XIII – deixar de adotar providências para solucionar, ainda que de modo provisório, processo erosivo ou condição de instabilidade em talude, por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou deixar de implementar solução definitiva no prazo estabelecido pela ANTT."

7.3 Mau funcionamento dos elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção devido à sujeira e/ou obstrução

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar a presença de elementos de drenagem dos terraplenos e/ou das obras de contenção que estejam entupidos ou sujos, e que possam prejudicar a funcionalidade do terrapleno ou da estrutura de contenção.

Em caso de ocorrências em função do problema acima apresentado, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º,

inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XII - deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e Obra-de-Arte Corrente-OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

7.4 Presença de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar a presença de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento, sem que a concessionária tenha sinalizado o local e isolado a área atingida, e que possam prejudicar a funcionalidade dos dispositivos de drenagem superficial e/ou pista de rolamento.



Figura 48- Presença de material resultante de deslizamento a menos de quatro metros das faixas de rolamento

Em caso de ocorrências em função do problema acima apresentado, sem que a concessionária tenha sinalizado ou isolado a área afetada, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 7º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas, desde que não obstrua faixa de rolamento ou acostamento. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XIII – deixar de adotar providências para solucionar, ainda que de modo provisório, processo erosivo ou condição de estabilidade em talude, por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou deixar de implementar solução definitiva no prazo estabelecido pela ANTT."

No entanto, caso o material obstrua faixa de rolamento ou acostamento da pista, deverá ser emitido TRO enquadrado no Art. 7º, inciso VIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 com prazo de correção de 6 (seis) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VIII - deixar de remover material da(s) faixa(s) de rolamento(s) ou acostamento(s) que obstrua ou comprometa a correta fluidez do tráfego no prazo de 6 (seis) horas a partir do evento que lhe deu origem;"

8. CANTEIRO CENTRAL E FAIXA DE DOMÍNIO

Define-se como "Faixa de Domínio" a base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras-de-arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo, conforme dispõe o Glossário de Termos Técnicos Rodoviários do DNIT.

O canteiro central pode ser definido como sendo um obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício), conforme dispõe o Código de Trânsito Brasileiro.

8.1 Material resultante de poda, capina, ou obra, abandonado na faixa de domínio

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se materiais resultantes de poda, capina ou obra, salvo o caso de materiais reaproveitáveis ou bota-foras autorizados pelos órgãos ambientais, foram deixados e/ou abandonados na faixa de domínio da rodovia.

No caso dos locais de deposição de materiais reaproveitáveis ou bota-fora, cabe avaliar algumas características como: facilidade de acesso, prejuízos à fluidez do tráfego, obstáculos em possibilidade de saída de pista, prejuízos à drenagem e carreamento de materiais para corpos d'água.

Em caso de verificação de irregularidades, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso V, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transscrito abaixo.

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

V - deixar de remover, da faixa de domínio, material resultante de poda, capina ou obras no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, salvo no caso de materiais reaproveitáveis ou de bota-foras autorizados pela ANTT;"

8.2 Vegetação com altura superior a 30 cm em canteiro central e na faixa de domínio ou 10 cm em áreas nobres (trevos, acessos, praças de pedágio e postos de pesagem)

A aferição desse parâmetro é feita com a utilização de trena ou régua.

Em caso de ocorrências constatadas em uma inspeção em campo onde, no canteiro central, ou na faixa de domínio, de maneira geral, existir vegetação com altura superior a 30 (trinta) cm, ou 10 (dez) cm em áreas nobres, como trevos, acessos, praças de pedágio, postos de pesagem, ou outra especificação indicada no PER, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 5º, inciso X, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

X - deixar vegetação com altura superior a 30 (trinta) centímetros em canteiro central e na faixa de domínio, ou superior a 10 (dez) centímetros em trevos, acessos, praças de pedágio e postos de pesagem ou de acordo com o especificado no PER, se este fizer referência diversa;"

8.3 Árvores e/ou arbustos na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários e que representem perigo à segurança do tráfego

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se alguma árvore ou arbusto permanece na faixa de domínio de modo a prejudicar a visibilidade dos usuários em curvas acentuadas ou que representem perigo à segurança do tráfego, tais como tronco ou galhos podres.

Em caso de ocorrências conforme detalhado acima, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 5º, inciso XI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de atuação pela concessionária de 48 (quarenta e oito) horas:

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

XI - deixar de cortar e/ou remover ou proteger árvores e arbustos que afetem a visibilidade dos usuários e que representem perigo à segurança do tráfego, observadas as correspondentes restrições ambientais;"

8.4 Falta de manutenção, ainda que provisória, de cercas limítrofes da faixa de proteção e de aceiros em rodovias concedidas

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se existe algum ponto da rodovia com a cerca rompida, danificada, inexistente ou fora dos padrões de norma, exceto nos casos em que sua instalação não seja possível, como em áreas de preservação permanente, áreas alagadas, talvegues muito íngremes ou marginais e vias que passem pelo limite da faixa de domínio.

Em caso de ocorrências conforme detalhado acima, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso XIV, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transscrito abaixo.

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

XIV - deixar de adotar medidas, ainda que provisórias para reparação das cercas limítrofes da faixa de proteção e de seus aceiros por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas;"

8.5 Falta de zelo pelas boas condições dos acessos à rodovia e ruas laterais e/ou fechamento (ou regularização) de acessos não autorizados pela ANTT

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se existe algum acesso novo, não cadastrado previamente, não autorizado e em desacordo com as normas vigentes, e sem que a concessionária tenha notificado o invasor ou mesmo fechado o acesso em caso de comprometer a segurança ao tráfego. Assim, o agente de fiscalização deve, previamente, consultar a concessionária com o objetivo de verificar a existência de notificação emitida ao infrator, as providências adotadas e soluções propostas.

Em caso de verificação de ausência de adoção de providências pela concessionária ou sua omissão, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 5º, inciso XIX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de atuação pela concessionária de 48 (quarenta e oito) horas:

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

XIX - deixar de zelar pelas boas condições dos acessos à rodovia e ruas laterais, adotando, quando necessárias, as providências junto a terceiros visando sua manutenção, ou, adotando medidas para o fechamento ou regularização, caso não sejam autorizados pela ANTT;"

Nos casos de constatação destas irregularidades para as concessões da 2ª etapa, há previsão contratual de prazo de 24 (vinte e quatro) horas para a correção. Deste modo, deverá ser expedido TRO enquadrado neste mesmo Art. 5º, inciso XIX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de 24 (vinte e quatro) horas para que a concessionária notifique o autor e comunique à PRF. Caso a concessionária não o faça dentro do prazo ou não encaminhe relatório comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a falta de atuação por parte da concessionária, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento.

8.6 Existência de veiculação de informação publicitária na faixa de domínio sem autorização da ANTT

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se existe algum painel, placa ou faixa publicitária instalada dentro da faixa de domínio da rodovia, salvo o caso de publicidade autorizada pela ANTT.

O agente de fiscalização deve consultar a concessionária previamente com o objetivo de verificar a existência de notificação emitida ao proprietário, as providências adotadas e as soluções propostas.

Em caso de se constatar a ausência de adoção de providências pela concessionária ou sua omissão, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 5º, inciso XVII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 24 (vinte e quatro) horas:

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

XVII - utilizar, permitir ou deixar de impedir a utilização da faixa de domínio da rodovia para veiculação de informação publicitária ou de qualquer natureza sem autorização da ANTT;"

8.7 Não remover material da pista, ou dos acostamentos, que comprometa a correta fluidez do tráfego das rodovias concedidas

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se existe algum material que possa comprometer a fluidez do tráfego na pista de rolamento ou nos acostamentos.

Em caso de ocorrências conforme detalhado acima, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 7º, inciso VIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 6 (seis) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento, transscrito abaixo.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VIII - deixar de remover material da(s) faixa(s) de rolamento(s) ou acostamento(s) que obstrua ou comprometa a correta fluidez do tráfego no prazo de 6 (seis) horas a partir do evento que lhe deu origem;"

8.8 Não garantir a integridade do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar a existência de novas ocupações irregulares na faixa de domínio, não cadastradas anteriormente e não autorizadas mediante Contratos de Permissão de Uso da Faixa de Domínio, nos casos em que a concessionária não tenha notificado previamente o invasor.

Em caso de ocorrências de irregularidades ao regramento exposto acima, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 8º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas:

"Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4:

(...)

VII - deixar de adotar as providências cabíveis, inclusive por vias judiciais, para garantia do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão, inclusive quanto à implantação de acessos irregulares e ocupações ilegais;"

Nos casos de constatação destas irregularidades para as concessões da 2ª etapa, há previsão contratual de prazo de 24 (vinte e quatro) horas para a correção. Deste modo, deverá ser expedido TRO enquadrado neste mesmo Art. 8º, inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de 24 (vinte e quatro) horas para que a concessionária notifique o autor e comunique à PRF. Caso a concessionária não o faça dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento.

9 EDIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES OPERACIONAIS

9.1 Aspectos gerais

As edificações e instalações operacionais da Rodovia (postos e delegacias da PRF, postos de fiscalização da ANTT, praças de pedágio, bases operacionais e bases centrais - sedes regionais), deverão ter preservadas as suas funcionalidades. Também deverão ser consideradas eventuais ampliações das edificações e instalações e/ou reformas de grande porte previstas nos Contratos e nos Programas de Exploração das Rodovias.

As edificações e instalações operacionais existentes deverão atender aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2004 da ABNT.

Os serviços de manutenção de edificações e instalações prediais da concessionária deverão obedecer a um cronograma que considere o término da vida útil da edificação.

O reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações operacionais deverão atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

Os principais elementos a serem observados nas edificações e instalações operacionais são:

- Fundações e estruturas
- Revestimento de piso (cerâmico, polímero)
- Revestimento de azulejo (cerâmico, polímero)
- Calçada
- Parede externa
- Parede interna
- Estrutura metálica
- Cobertura / Forro
- Climatização
- Portas
- Janelas (vidro e armação metálica)
- Iluminação (interna e externa)

- Instalação elétrica (interna e externa)
- Instalação hidrossanitária - Pia / Tanque de Lavar
- Instalação hidrossanitária - Vaso Sanitário / Mictório
- Instalação hidrossanitária - Torneira / Registros/ chuveiros
- Paisagismo
- Caixa d'água
- Instalação e telefonia
- Pintura Externa
- Pintura interna
- Sistema de proteção de descarga atmosférica (SPDA)
- Cercas e alambrados
- Utilidades (armários, gavetas)
- Atendimento aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2015 da ABNT

Em caso de ocorrências de irregularidades de conservação em edificações e instalações operacionais pertencentes à concessão, identificadas nas inspeções visuais, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;"

9.2 Não garante integridade das edificações e dos bens da concessão

A aferição desse parâmetro é feita de forma visual. Deve-se observar, durante a inspeção de campo, se alguma edificação ou instalação operacional que compõe o patrimônio da concessão sofreu alguma ação de vandalismo, ou mesmo furto e a concessionária não comprovou estar tomando medidas para recuperar a sua integridade.

Em caso de ocorrências, conforme detalhado acima, especificamente para os casos que envolvam serviços de conservação a serem realizados pela concessionária, deverá ser emitido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;"

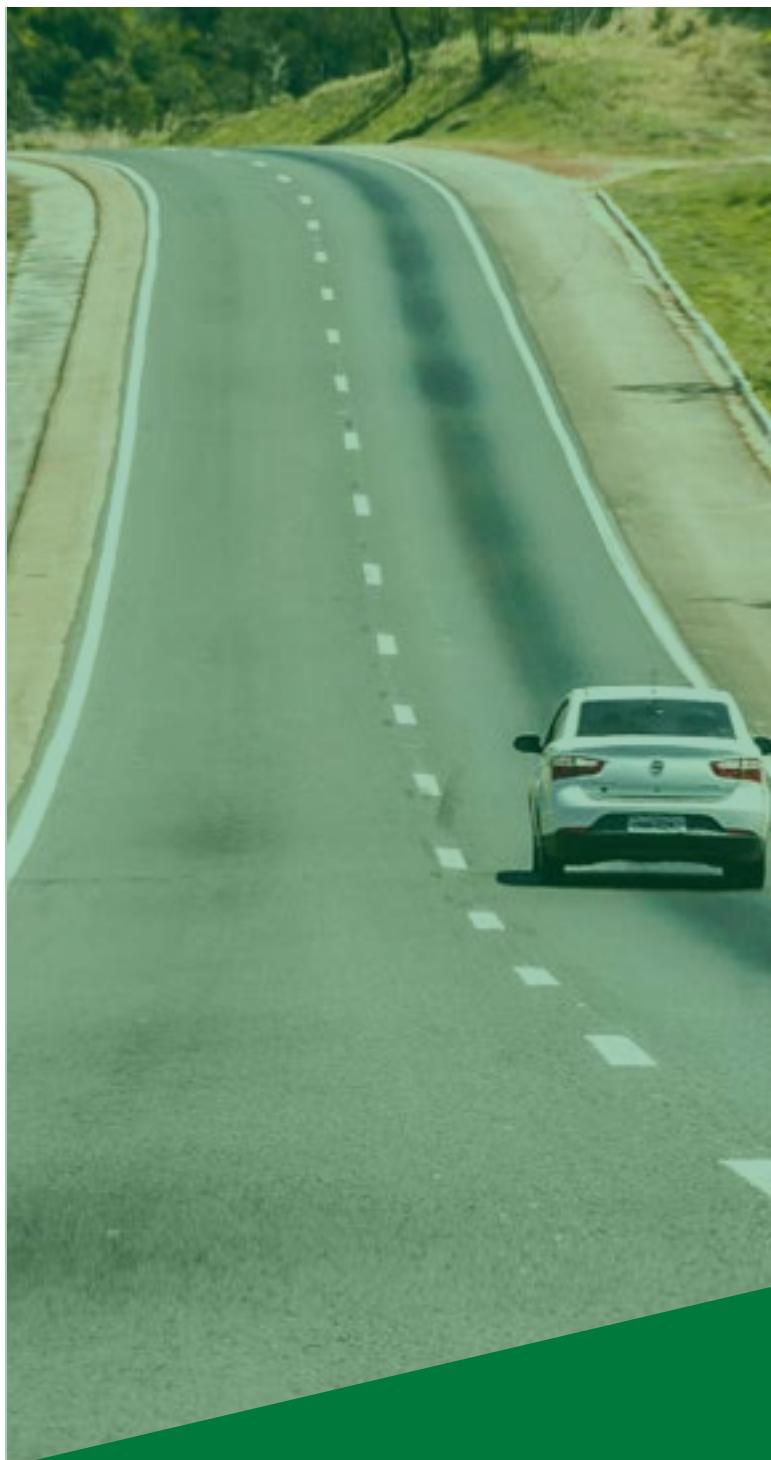
9.3 Impedir ou dificultar o acesso da fiscalização da SUINF/ANTT às edificações ou instalações operacionais

Em caso de as concessionárias, ou seus prepostos, impedirem ou dificultarem o acesso da fiscalização da SUINF/ANTT às edificações ou instalações operacionais relacionadas à concessão, deverá ser expedido AI enquadrado no Art. 9º, inciso XI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, transcrito abaixo.

"Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5:

(...)

XI - impedir ou dificultar o acesso da fiscalização aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e/ou financeiros, assim como às obras, aos equipamentos e/ou às instalações integrantes ou vinculadas à concessão;"



10. SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO

10.1 Aspectos gerais

Os parâmetros relacionados aos sistemas elétricos e de iluminação serão verificados tanto pelo respectivo Relatório de Monitoração quanto pelas vistorias em campo.

Deverão ser observadas ocorrências de lâmpadas apagadas ou elementos danificados, tais como postes ou cabeamentos, desde que tais estruturas estejam incluídas no rol de bens da concessão.

Em caso de ocorrências específicas relacionadas a falhas nos sistemas de iluminação da rodovia, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 6º, inciso XIV, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XIV - deixar de manter ou manter de forma não funcional o sistema de iluminação da rodovia, por prazo superior a 48 (quarenta e oito) horas;"

Em caso de outras ocorrências, referentes ao sistema elétrico na rodovia, com exceção das ocorrências relacionadas ao sistema de iluminação, deverá ser expedido TRO enquadrado no Art. 5º, inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas. Caso a concessionária não execute a correção dentro do prazo ou não encaminhe relatório fotográfico comprovando as ações, ou caso a fiscalização verifique in loco a não correção das irregularidades, deverá ser lavrado Auto de Infração com esse mesmo prazo de correção e enquadramento acima apresentado, transcritos abaixo.

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;"

11. ANÁLISE DOS RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO

11.1 Aspectos gerais

Como aspectos gerais para a fiscalização das diversas exigências referentes à monitoração dos elementos da rodovia, devem-se considerar os procedimentos descritos na sequência.

Todos os relatórios de monitoração deverão contar com ART de engenheiro responsável técnico pela execução dos ensaios.

Para que se apure a responsabilidade de eventuais irregularidades encontradas na análise dos dados de monitoração, a COINF deverá elaborar Parecer Técnico contendo fundamentação e respectivo enquadramento para a lavratura do Auto de Infração correspondente, de modo a instaurar o Processo Administrativo Simplificado – PAS decorrente.

Como regramento geral, deverão ser verificados os prazos de realização dos ensaios e entrega de todos os relatórios de monitoração que compõem o escopo do PER, conforme procedimentos listados na sequência.

Deverá ser verificada a tempestividade da apresentação de cada Relatório de Monitoração. Ele deve ser protocolado em até 90 (noventa) dias após o último dia do ano concessão. Caso seja entregue com atraso ou caso não seja entregue, a COINF deverá elaborar Parecer Técnico contendo respectiva fundamentação e deverá lavrar AI enquadrado no Art. 6º, inciso XXIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção definido como "Não se aplica":

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XXIII - deixar de entregar, entregar fora do prazo ou entregar de forma incompleta, conforme estabelecido pela ANTT, relatório de monitoração dos elementos da rodovia, dos processos gerenciais e outros que estejam previstos no Contrato de Concessão, no PER ou em regulamento da ANTT;"

Complementarmente, deverá ser verificado se a monitoração foi realizada num período máximo de 60 (sessenta) dias e se o relatório foi entregue em até 30 (trinta) dias após o último dia de realização do ensaio em campo. Caso não cumpra algum des-

ses requisitos, a COINF deverá elaborar Parecer Técnico contendo respectiva fundamentação e deverá lavrar AI enquadrado no Art. 6º, inciso XXIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 supratranscrito, com prazo de correção definido como “Não se aplica”.

Com base no atraso da entrega dos Relatórios de Monitoração pela Concessionária, deverão ser observados o art. 67 da Resolução ANTT nº 5.083/2016 e a regulamentação específica sobre atenuantes e agravantes nos Autos de Infração a ser publicada pela SUINF.

Deverá ser verificado se o relatório de monitoração entregue pela concessionária está completo e se está de acordo com as exigências contidas no relatório padrão. Caso não esteja, deverá ser enviado um Ofício à concessionária concedendo prazo máximo de 10 (dez) dias a partir do seu recebimento para que a mesma reprecente o relatório contendo as informações ausentes ou em desacordo com o padrão, conforme informado pela fiscalização. Caso a Concessionária não apresente as complementações nesse prazo, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF, com a consequente lavratura de AI enquadrado no Art. 6º, inciso XXIV, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 transcrito abaixo, com prazo de correção definido como “Não se aplica”.

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XXIV – deixar de prestar informações, ou enviar fora do prazo, ou prestar informações inverídicas à ANTT, quando solicitado.”

Como exemplo, tal tratativa deve ser feita nos casos em que a concessionária apresentar uma programação de intervenções em desacordo com os prazos previstos no relatório padrão ou então, quando não apresentar o quadro resumo ou outra parte do relatório.

Cabe esclarecer ainda que deve ser elaborado um único Parecer Técnico para cada monitoração referente a um determinado elemento da rodovia, por meio do qual deverão ser relacionados, descritos e justificados os possíveis descumprimentos identificados. Assim, com base neste Parecer, será lavrado um Auto de Infração para cada transgressão apontada.

A seguir, serão transcritos os procedimentos de fiscalização específicos a serem adotados para os relatórios de monitoração de cada elemento que compõe o sistema rodoviário.

11.2 Monitoração de pavimento

11.2.1 Aderência (Valor de Resistência à Derrapagem – VRD ou Altura de Mancha de Areia – HS)

A análise dos valores de aderência (Valor de Resistência à Derrapagem - VRD e Altura de Mancha de Areia – HS) deverá ser feita conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração.

Para o Valor de Resistência à derrapagem – VRD, a medida será realizada por meio do ensaio de Pêndulo Britânico, o qual avalia a microtextura do pavimento, ou seja, as características de rugosidade dos agregados expostos do pavimento.

Já o ensaio de mancha de areia permite a determinação da macrotextura do pavimento, ou seja, as características de textura da mistura exposta. Destaca-se que os ensaios de mancha de areia devem ser realizados tendo em vista as especificações da norma rodoviária do Método ASTM E 965, sendo assim calculada a média das cinco amostras analisadas.

O procedimento é explicado por meio do Manual de Restauração de Pavimento Asfáltico do DNIT.

Nos casos de pontos críticos com valores de aderência (VRD e HS) em desconformidade com os parâmetros do PER, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso VII, do Artigo 7º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”

Ademais, verifica-se no relatório padrão a necessidade de as concessionárias encaminharem às COINF a proposta de pontos críticos a serem monitorados com antecedência de 60 (sessenta) dias em relação ao início dos ensaios. Em caso de não encaminhamento, deverá ser elaborado Parecer Técnico

pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso XXIV, do Artigo 6º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, transrito abaixo, com prazo de correção definido como “Não se aplica”.

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:
(...)

XXIV - deixar de prestar informações, ou enviar fora do prazo, ou prestar informações inverídicas à ANTT, quando solicitado;”

11.2.2 IRI (International Roughness Index – Irregularidade Longitudinal)

A análise dos valores de IRI deverá ser feita conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração, ou seja, considerando a análise estatística dos lances de integração de 200 (duzentos) metros obtidos em campo dentro de segmentos homogêneos de 1 (um) quilômetro para cada faixa de tráfego. Dessa forma, cada segmento analisado será composto por 5 (cinco) valores individuais. Os critérios a serem analisados são: 100% dos valores individuais devem atender ao limite estabelecido, com tolerância de 10%; 80% dos valores individuais devem atender ao limite estabelecido; a média dos valores individuais deve atender ao limite estabelecido.

Nos casos de constatação de segmentos de 1 (um) quilômetro com valores de IRI em desconformidade com os parâmetros do PER, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no respectivo item do Contrato (item 19.15 na 2ª Etapa e item 20.2 na 3ª Etapa), com prazo de correção definido como “Não se aplica”:

“19.15. Também serão aplicadas multas moratórias nas situações específicas e nos valores abaixo indicados:

Irregularidade Longitudinal máxima superior aos índices previstos no PER, acarretando multa diária equivalente a 50 (cinquenta) URT's até que se cumpram os valores determinados no PER;

20.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos:”

Irregularidade Longitudinal máxima superior aos índices previstos no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
--	----------------	----------------

Por se tratar de multa moratória, para fins de cômputo dos dias de atraso, contará como data inicial a data de protocolo do relatório de monitoração e como data de término a data em que a concessionária comunicar a ANTT do término dos serviços de correção, sendo que deverá ser apresentada monitoração complementar nos trechos desconformes no prazo de 15 (quinze) dias a contar do término dos referidos serviços. Resalta-se que a comunicação da concessionária poderá ser feita por e-mail ou por Ofício e deverá ser acompanhada por pelos menos 5 (cinco) registros fotográficos das intervenções para cada quilômetro de descumprimento.

Caso a monitoração complementar não seja entregue no prazo ou apresente valores de IRI em desacordo com o previsto no PER, a contagem da mora deverá persistir até a apresentação de ensaios que demonstrem o atingimento do parâmetro de desempenho correspondente.

11.2.3 FWD (Falling Weight Deflectometer - Deflexão)

A análise dos valores de FWD deverá ser feita conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração, ou seja, considerando a análise estatística dos valores individuais de 200 (duzentos) metros obtidos em campo. Caso esteja previsto no Contrato, para as faixas de tráfego que apresentam maior utilização pelos veículos comerciais, tais como terceira faixa e outras com participação em relação ao Volume Médio Diário superior a 30%, o espaçamento máximo será de 100 (cem) metros.

Há que se frisar, inicialmente, que o parâmetro de FWD encontra enquadramentos distintos nos Contratos da 2ª e 3ª Etapas. Para o caso da 3ª Etapa, o descumprimento aos valores de Deflexão previstos no PER caracteriza infração sujeita à aplicação de multa moratória.

Nos casos de trechos em que sejam constatados descumprimentos ao parâmetro em comento, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso VI, do Artigo 8º, da Resolução ANTT nº

4.071/2013 para a 2^a Etapa ou no item 20.2 do Contrato para a 3^a Etapa. Para os casos de emissão de AI para as Concessões da 2^a Etapa, em que o enquadramento contempla o disposto na Resolução ANTT nº 4.071/2013, o prazo de correção deverá ser de 07 (sete) dias e, para os casos das Concessões da 3^a Etapa, em que o enquadramento contempla o disposto no Contrato, o prazo de correção deve ser definido como “Não se aplica”.

“Art. 8º Constituem infrações do Grupo 4:

(...)

VI - permitir a ocorrência de deflexão característica em valores superiores aos previstos no Contrato de Concessão e no PER;”

“20.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos:

Deflexão característica (Dc) máxima em desacordo com a prevista no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
--	----------------	----------------

No caso das concessões da 3^a Etapa, por se tratar de multa moratória, para fins de cômputo dos dias de atraso constará como data inicial a data de protocolo do relatório de monitoração e como data de término a data em que a concessionária comunicar a ANTT do término dos serviços de correção, sendo que deverá ser apresentada monitoração complementar nos trechos desconformes no prazo de 15 (quinze) dias a contar do término dos referidos serviços. Ressalta-se que a comunicação da concessionária poderá ser feita por e-mail ou por Ofício e deverá ser acompanhada por pelos menos 20 (vinte) registros fotográficos das intervenções efetuadas em campo. Caso a monitoração complementar não seja entregue no prazo ou apresente valores de FWD em desacordo com o previsto no PER, a contagem da mora deverá persistir até apresentação de ensaios que demonstrem o atingimento do parâmetro de desempenho correspondente.

11.2.4 Flechas nas Trilhas de Roda

A análise dos valores de Trilha de Roda deverá ser feita conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração, ou seja, considerando o valor máximo encontrado

nas trilhas de roda interna e externa em cada superfície de avaliação, sendo que, de acordo com a Norma DNIT 007/2003-PRO, nas rodovias em pista simples as superfícies de avaliação devem ser localizadas a cada 20 (vinte) metros alternados em relação ao eixo da pista, de modo que o ensaio será a cada 40 (quarenta) metros em cada faixa de tráfego. Nos casos de pista dupla, essa frequência é a cada 20 (vinte) metros na faixa de tráfego mais solicitada de cada pista.

Nos casos de medidas de valores de Flechas em Trilha de Roda em desconformidade com os parâmetros do PER, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso XIV, do Artigo 7º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

XIV - permitir a ocorrência de flechas nas trilhas de roda, medidas sob corda de 1,20 metros, em valores superiores aos previstos no Contrato de Concessão ou no PER;”

11.2.5 Percentual de Área Trincada (%TR)

A análise dos valores de Percentual de Área trincada (%TR) deverá ser feita conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração, ou seja, considerando o levantamento realizado em todo o trecho da Rodovia, de acordo com a Norma DNIT 007/2003-PRO. Esta norma determina a extensão máxima de segmento homogêneo de 300 m a 20 km, diferente da segmentação limitada no PER. Assim, para atender às especificações, os segmentos homogêneos serão limitados conforme o PER, em 1 km. Ademais, apesar de o ensaio ser feito em segmentos de 1 (um) quilômetro, o parâmetro será verificado em relação à área total da rodovia ponderando-se a área trincada de cada segmento e sua extensão.

Nos casos de rodovias com valores de Área Trincada em desconformidade com os parâmetros do PER, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no respectivo item do Contrato (item 19.15 na 2^a Etapa e item 20.2 na 3^a Etapa), com prazo de correção definido como “Não se aplica”:

"19.15. Também serão aplicadas multas moratórias nas situações específicas e nos valores abaixo indicados:

(...)

b) Área Trincada máxima superior aos índices previstos no PER, acarretando multa diária equivalente a 50 (cinquenta) URT's até que se cumpram os valores determinados no PER;"

"20.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico financeiro na forma prevista neste Contrato, nos seguintes casos

Área Trincada máxima superior aos índices previstos no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
--	----------------	----------------

Por se tratar de multa moratória, para fins de cômputo dos dias de atraso contará como data inicial a data de protocolo do relatório de monitoração e como data de término a data em que a concessionária comunicar a ANTT do término dos serviços de correção, sendo que deverá ser apresentada monitoração complementar no prazo de 15 (quinze) dias a contar do término dos referidos serviços. Ressalta-se que a comunicação da concessionária poderá ser feita por e-mail ou por Ofício e deverá ser acompanhada por pelos menos 20 (vinte) registros fotográficos das intervenções efetuadas em campo.

Caso a monitoração complementar não seja entregue no prazo ou apresente valores de área trincada em desacordo com o previsto no PER, a contagem da mora deverá persistir até a apresentação de ensaios que demonstrem o atingimento do parâmetro de desempenho correspondente.

11.2.6 ICP (Índice de Condição de Pavimento) e condições de conservação do Pavimento Rígido

A análise dos valores do ICP deverá ser realizada conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração e definida na norma DNIT 062/2004 – PRO, ou seja, considerando o levantamento realizado em todo o trecho em pavimento

rígido da RODOVIA, com o número de placas das amostras definido na norma DNIT 060/2004 – PRO, que também deverá ser utilizada para a avaliação do grau de severidade dos defeitos.

Nos casos de trechos com valores de ICP em desconformidade com os parâmetros do PER, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso VI, do Artigo 6º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

VI - permitir que pavimento rígido tenha o Índice de Condição do Pavimento – ICP inferior aos valores previstos no Contrato de Concessão e no PER;"

11.2.7 IGG (Índice de Gravidade Global)

Cabe inicialmente ressaltar que se trata de parâmetro de desempenho constante apenas nos Contratos de 3ª Etapa.

A análise dos valores do IGG deverá ser realizada conforme previsto no respectivo padrão de Relatório de Monitoração, ou seja, considerando o levantamento realizado conforme a norma DNIT 006/2003 – PRO e a análise em segmentos homogêneos de 1 (um) quilômetro em concordância com o PER.

Nos casos de trechos com valores de IGG em desconformidade com os parâmetros do PER, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso VII, do Artigo 7º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 07 (sete) dias:

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo ou elemento da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;"

11.3 Monitoração de elementos de proteção e segurança

11.3.1 Defensas metálicas e Barreiras de concreto

A análise do estado de conservação das defensas metálicas e barreiras de concreto deverá ser feita por meio da verificação das fichas de monitoração específicas de cada elemento que compõe o Cadastro da rodovia bem como por meio dos cadastros resumo.

Na ocasião de se verificarem elementos danificados ou ausentes sem a apresentação de relatório fotográfico das ações corretivas por meio do item 4.1 do Relatório, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Art. 7º, Inciso X, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

X - deixar de recompor barreira rígida ou defensa metálica danificada no prazo de 48 horas;”

11.3.2 Dispositivos Anti-ofuscantes

A análise do estado de conservação dos dispositivos anti-ofuscantes deverá ser feita por meio da verificação das fichas de monitoração específicas de cada elemento que compõe o Cadastro da rodovia, bem como por meio dos cadastros resumo.

Na ocasião de se verificarem elementos danificados ou ausentes sem a apresentação de relatório fotográfico das ações corretivas por meio do item 4.1 do Relatório, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Art. 6º, Inciso X, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 07 (sete) dias, conforme transcrição abaixo.

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

X - deixar de manter ou manter de forma não funcional dispositivo anti-ofuscante por prazo superior a 7 (sete) dias, ou conforme previsto no Contrato de Concessão, ou no PER;”

11.3.3 Sinalização Horizontal

A análise dos valores de retrorrefletância da sinalização horizontal deverá ser feita à luz do que determina a Norma pertinente ao assunto, qual seja a NBR 14.723. Esse parâmetro deverá ser avaliado em segmentos de 10 (dez) quilômetros englobando três estações de medição cada, sendo que cada estação de medição contempla as faixas longitudinais do bordo esquerdo, eixo e bordo direito. Para cada uma dessas faixas e estações, serão tomadas 10 (dez) medidas e o valor da refletância será a média de 8 (oito) dessas medidas, desprezando-se o menor e o maior valor. Depois, a média da refletância nas 3 (três) estações de medição é a média representativa de cada faixa no segmento e servirá para balizar a análise do parâmetro de desempenho correspondente previsto no PER.

Nos casos de trechos com valores de retrorrefletância da sinalização horizontal em desconformidade com os parâmetros do PER, sem apresentação de relatório fotográfico das ações corretivas e nova monitoração em anexo, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso VII, do Artigo 7º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 24 (vinte e quatro) horas:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”

11.3.4 Tachas e tachões

A análise do estado de conservação das tachas e tachões ao longo do trecho concedido deverá ser realizada por meio da verificação das fichas de monitoração. No caso de constatação de elementos com corpo trincado ou quebrado, lente refletora manchada, opaca ou suja, fixação solta ou afundada, ou ainda aparência geral ruim, a concessionária deverá executar intervenções corretivas e apresentar relatório fotográfico das intervenções em campo em anexo à monitoração original.

Na ocasião de se verificarem elementos danificados

sem a apresentação de relatório fotográfico das ações corretivas no anexo, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso IX, do Artigo 5º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

IX - deixar de repor ou manter tachas, tachões e balizadores refletivos danificados ou ausentes no prazo de 72 (setenta e duas) horas;”

11.3.5 Sinalização Vertical e Aérea

No que tange aos parâmetros de desempenho relativos à conservação da sinalização vertical e aérea, a análise deverá ser feita tendo como base as fichas de monitoração.

Nos casos de constatação de sinalização vertical ou aérea ausente, suja ou danificada sem apresentação de relatório fotográfico em anexo das intervenções corretivas, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI nos respectivos enquadramentos listados a seguir:

Artigo 4º, Inciso VI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, para os casos de marco quilométrico, com prazo de correção de 07 (sete) dias estabelecido no AI:

“Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

VI - deixar de manter marcos quilométricos ou mantê-los em más condições de visibilidade, por prazo superior a 7 (sete) dias, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

Artigo 5º, Inciso VI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, para os casos de sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas estabelecido no AI:

“Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

VI - deixar de manter ou manter sinalização ver-

tical indicativa dos valores das tarifas vigentes de forma não visível pelos usuários;”

Artigo 6º, Inciso VIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, para os casos de sinalização vertical ou aérea indicativa de serviços auxiliares ou educativa, com prazo de correção de 07 (sete) dias estabelecido no AI:

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

VIII - deixar de manter ou manter de forma não visível pelos usuários sinalização (vertical ou aérea) de indicação, de serviços auxiliares ou educativas, por prazo superior a 7 (sete) dias;”

Artigo 9º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, para os casos de sinalização vertical de regulamentação suja ou danificada, com prazo de correção de 07 (sete) dias estabelecido no AI:

“Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5:

(...)

VII - deixar de manter ou manter sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

Artigo 7º, Inciso IX, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, para os casos de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada, exceto a sinalização vertical de regulamentação, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas estabelecido no AI:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

IX - deixar de manter ou manter a sinalização horizontal, vertical ou aérea, em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao estabelecido pela ANTT, excluídas as ocorrências previstas nos artigos 5º, 6º e 9º;”

Para verificação do atendimento ao parâmetro de desempenho previsto no Contrato da 3a Etapa de implantação de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro, deverão

ser utilizados como referencial os marcos quilométricos implantados na rodovia. Pelas fichas de monitoração apresentadas, deverá ser verificada a classificação da placa na coluna que versa sobre tal aspecto, sendo que as áreas das placas classificadas como educativas ou indicativas serão somadas para cada quilômetro da rodovia para fins de verificação do cumprimento da meta correspondente. Em caso de verificação de descumprimento, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 7º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 07 (sete) dias:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”

Quanto ao parâmetro que depende de ensaio específico, qual seja a retrorrefletância das placas de sinalização vertical e aérea, a análise deverá ser feita aos moldes do que prevê a Norma pertinente, a NBR 15426. O valor da refletância de cada placa é obtido pela média de 5 (cinco) leituras em cada cor.

Nos casos de placas com valores de retrorrefletância em desconformidade com os parâmetros do PER, sem apresentação de relatório fotográfico das ações corretivas e nova monitoração em anexo, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no inciso VII, do Artigo 7º, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 15 (quinze) dias:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”

11.4 Monitoração de Obras-de-Arte Especiais

A análise do estado de conservação das Obras-de-Arte Especiais localizadas ao longo da rodovia deverá ser realizada por meio da verificação das respectivas fichas de monitoração.

Nos casos de verificação de Obras-de-Arte Especiais que apresentaram nota de classificação 1 ou 2 no Quadro Resumo do Anexo I em sua monitoração anterior e que, após 1 (um) ano a respectiva nota não tenha registrado evolução no relatório de monitoração avaliado, demonstrando que a concessionária não interviu nestes elementos, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 7º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 07 (sete) dias:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”

Nos casos de verificação, pelo acompanhamento da fiscalização, de morosidade na execução de intervenções de recuperação de Obras-de-Arte Especiais que tenham apresentado nota de classificação 1 na monitoração anterior, considerando o cronograma contido no relatório de monitoração, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 7º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII – deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;”

Especificamente em relação ao item 6 da ficha de moni-

toração do Anexo II, nos casos de verificação de inconformidade de conservação relatada que não tenha sido corrigida juntamente com a apresentação de relatório fotográfico no Anexo IV do relatório de monitoração, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI por descumprimento contratual nos respectivos enquadramentos listados a seguir:

Artigo 7º, Inciso XIII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, para os casos de guarda-corpo danificado ou ausente, com prazo de correção de 24 (vinte e quatro) horas estabelecido no AI:

“Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:
(...)

XIII - deixar de recuperar, ainda que provisoriamente, guarda-corpo de OAE, inclusive passarela, por prazo superior a 24 (vinte e quatro) horas, ou, deixar de efetuar sua reposição definitiva, por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme Contrato e/ou PER;”

Artigo 6º, Inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de drenagem ou limpeza deficiente, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas estabelecido no AI:

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:
(...)

XII - deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e Obra-de-Arte Corrente-OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

Artigo 9º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de ausência de placa de gabarito vertical, com prazo de correção de 24 (vinte e quatro) horas:

“Art. 9º Constituem infrações do Grupo 5:
(...)

VII - deixar de manter ou manter sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes, por prazo superior ao previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

Artigo 6º, Inciso XI, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de não atendimento aos parâmetros de desempenho

das juntas de dilatação e dos aparelhos de apoio, com prazo de correção de 30 (trinta) dias estabelecido no AI:

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:
(...)

XI - deixar com problemas de conservação elemento de OAE, exceto guarda-corpo, por prazo superior a 30 (trinta) dias ou conforme Contrato de Concessão e/ou PER;”

11.5 Monitoração dos sistemas de drenagem e Obras-de-Arte Correntes

A análise do estado de conservação dos sistemas de drenagem e Obras-de-Arte Correntes ao longo da rodovia deverá ser realizada por meio da verificação das respectivas fichas de monitoração.

Nos casos de verificação de elementos de drenagem em estado precário que não tenham sido corrigidos juntamente com a apresentação de relatório fotográfico em anexo ao relatório de monitoração, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 6º, Inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 transcrita abaixo, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:
(...)

XII - deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e Obra-de-Arte Corrente-OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;”

Nos casos específicos de identificação de meios-fios danificados, deteriorados ou ausentes deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 4º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013 transcrita abaixo, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 4º Constituem infrações sujeitas à imposição da penalidade de advertência:

(...)

VII - deixar meios-fios danificados, deteriorados ou ausentes por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme prazo diverso previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

11.6 Monitoração dos terraplenos e estruturas de contenção

A análise do estado de conservação dos terraplenos e estruturas de contenção situados ao longo do trecho concedido deverá ser realizada por meio da verificação das respectivas fichas de monitoração.

Nos casos de constatação de terraplenos e estruturas de contenção que apresentaram nota de classificação de risco 3 no Quadro Comparativo do Anexo II em sua monitoração anterior e que, após 1 (um) ano a respectiva nota não tenha registrado evolução no relatório de monitoração avaliado, demonstrando assim que a concessionária não interviu nestes elementos, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 7º, Inciso VII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção a ser concedido de acordo com a complexidade da intervenção necessária:

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII - deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;"

Caso seja verificada alguma inconformidade que não tenha sido corrigida no que se refere ao item "drenagem" na ficha de monitoração, comprovando-se sua recuperação por meio de relatório fotográfico em anexo ao relatório, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 6º, Inciso XII, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XII - deixar de reparar, limpar ou desobstruir sistema de drenagem e Obra-de-Arte Corrente-OAC por prazo superior a 72 (setenta e duas) horas, ou conforme previsto no Contrato de Concessão ou no PER;"

11.7 Monitoração do canteiro central e faixa de domínio

Além da forma de apresentação do relatório de monitoração, deverá ser verificado se os prazos para regularização de ocupações, cercas e acessos na faixa de domínio estão sendo cumpridos. Para tanto, deve-se verificar nas fichas e na tabela contida na conclusão, bem como no retigráfico de cercas, se a concessionária está cumprindo as metas contidas no PER. Em caso de verificação de descumprimento sem a apresentação de justificativas bem fundamentadas e, excetuando-se as situações que independam da ação da Concessionária, tais como processos de desapropriação em trâmite na justiça, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 7º, Inciso VII, da mesma Resolução com prazo de correção de 1 (um) ano a ser verificado quando da próxima entrega da monitoração.

"Art. 7º Constituem infrações do Grupo 3:

(...)

VII - deixar segmento homogêneo da rodovia com valores de indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com os especificados no PER e nas normas técnicas vigentes, exceto quando objeto de aplicação de multa moratória;"

11.8 Monitoração das edificações e instalações operacionais

A análise do estado de conservação das edificações e instalações operacionais situadas ao longo do trecho concedido deverá ser realizada por meio da verificação das respectivas fichas de monitoração.

Nos casos de verificação de ausência de intervenções e respectiva comprovação por meio de Registro Fotográfico em anexo da correção das anomalias verificadas nos elementos que apresentaram estado de conservação ruim na monitoração, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 5º, Inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;”

Nos casos de constatação de elementos classificados com estado de conservação regular na monitoração anterior e ruim na monitoração atual, conforme análise do Anexo II do Relatório de Monitoração, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI enquadrado no Artigo 5º, Inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;”

11.9 Monitoração dos sistemas elétricos e de iluminação

A análise do estado de conservação dos sistemas elétricos e de iluminação situados ao longo do trecho concedido deverá ser realizada por meio da verificação das respectivas fichas de monitoração.

Nos casos de verificação de elementos dos sistemas elétricos e de iluminação classificados com estado de conservação ruim e que não tenham sido corrigidos, conforme comprovação por meio de anexo ao relatório contendo Registro Fotográfico das intervenções, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI por descumprimento contratual. O AI deverá ser enquadrado no Artigo 6º, Inciso XIV, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de irregularidades no sistema de iluminação, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas, ou enquadrado no Artigo 5º, Inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de irregularidades nos demais componentes do sistema elétrico, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

“Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XIV - deixar de manter ou manter de forma não funcional o sistema de iluminação da rodovia, por prazo superior a 48 (quarenta e oito) horas;”
ou

“Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;”

Nos casos de constatação de elementos dos sistemas elétricos e de iluminação classificados com estado de conservação regular na monitoração anterior e ruim na monitoração atual, deverá ser elaborado Parecer Técnico pela COINF e consequente lavratura de AI por descumprimento contratual. O AI deverá ser enquadrado no Artigo 6º, Inciso XIV, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de irregularidades no sistema de iluminação, com prazo de correção de 48 (quarenta e oito) horas, ou enquadrado no Artigo 5º, Inciso III, da Resolução ANTT nº 4.071/2013, nos casos de irregularidades nos demais componentes do sistema elétrico, com prazo de correção de 72 (setenta e duas) horas:

"Art. 6º Constituem infrações do Grupo 2:

(...)

XIV - deixar de manter ou manter de forma não funcional o sistema de iluminação da rodovia, por prazo superior a 48 (quarenta e oito) horas;"

ou

"Art. 5º Constituem infrações do Grupo 1:

(...)

III - deixar de executar os serviços de conservação das instalações, áreas operacionais e bens vinculados à concessão por prazo superior a 72 horas após a ocorrência de evento que comprometa suas condições normais de uso e a integridade do bem;"

Findada a exposição dos parâmetros a serem observados nas atividades de fiscalização da SUINF referentes aos elementos que compõem a infraestrutura rodoviária concedida, faz-se mister ressaltar que se encontra disponibilizada no Anexo V uma tabela resumo contendo os indicadores e respectivos enquadramentos a serem adotados em caso de constatação de descumprimentos.

12 FISCALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

12.1 Aspectos gerais

Esse Manual foi elaborado com o intuito de apresentar procedimentos de fiscalização dos parâmetros de atendimento médico de emergência e de socorro mecânico. No caso dos contratos de Concessão das 2^a e 3^a Etapas de Concessões Rodoviárias a cargo da ANTT, os novos parâmetros foram apresentados no Parecer Técnico Nº 211/2015/GEFOR/SUINF. As concessionárias das 2^a e 3^a Etapas, deverão se adequar ao novo manual. Para as concessões da 1^a Etapa, que possuem parâmetros diferenciados das demais concessões, serão considerados os parâmetros atuais previstos no PER, devendo se adequar ao novo manual no que lhe couber.

Serão mostrados alguns exemplos, dentre as inúmeras possibilidades que poderão ocorrer no dia a dia, desde o início do acionamento da ocorrência, até a chegada dos veículos de atendimento, para os casos de socorro mecânico e emergência médica, nas rodovias federais concedidas.

Foram inseridas, no atendimento de socorro mecânico a utilização do apoio do Veículo de Inspeção do Tráfego – VIT ou outro veículo operacional, quando possível e no caso do socorro médico o Veículo de Intervenção Rápida – VIR. O motivo para tal, seria a otimização dos atendimentos, uma vez que tais veículos podem chegar no local, colocar a sinalização, evitando a ocorrência de acidentes, e fornecer um primeiro atendimento ao usuário. Nesse caso, ele pode iniciar os procedimentos de atendimento, e até mesmo resolver a ocorrência em casos mais simples ou de dispensa do uso de guincho pelo usuário (devidamente formalizada). Ressaltamos que para o VIR ser considerado no atendimento médico de emergência, este deve ser um veículo específico para tal fim.

Os novos padrões de desempenho serão:

1. Atendimento Socorro Mecânico – tempo máximo de chegada ao local no prazo médio de 15 (quinze) minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente ou da necessidade do recurso até o momento da chegada do



veículo no local da ocorrência (verificado com base no sistema de gestão operacional da concessionária).

2. Atendimento Médico de Emergência – tempo máximo de chegada ao local no prazo médio de 15 (quinze) minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais. O tempo de chegada será calculado entre o momento de identificação do incidente ou necessidade do recurso até o momento da chegada do veículo no local da ocorrência (verificado com base no sistema de gestão operacional da concessionária).

No caso das concessões da 3^a Etapa, os tempos acima descritos valerão a partir da alteração do PER, não existindo diferenciação quanto ao ano de concessão.

Inicialmente, é importante salientar que, nesse manual, os procedimentos apresentados consideram somente o tipo

de atendimento (médico ou mecânico) isolado, que começa a contar a partir da comunicação até a chegada do veículo para prestar a assistência. Se, numa mesma ocorrência tivermos os dois tipos de atendimento, conforme será exposto no decorrer do manual, teremos duas análises distintas, sendo uma para socorro mecânico e outra para atendimento médico.

12.2 Apresentação da nova planilha de atendimentos

Para a aplicação da proposta apresentada foram feitas modificações na tabela de atendimentos que deverá ser apresentada. Segue a nova tabela, bem como a explicação de cada item, que para fins de melhor apresentação foi dividida em 3 (três) partes.

Tabela 1- Atendimento Médico e Mecânico – Primeira Parte

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 3	COLUNA 4	COLUNA 5	COLUNA 6	COLUNA 7	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11
Nº Ocorrência	Data Ocorrência	UF	Rodovia (BR)	Sentido	Km da Ocorrência	Tipo de Contato1	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)
326	01/09/2015	RJ	BR-116	Norte	314	Usuário	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	VIT01

- Coluna 1 – Número da Ocorrência – Número utilizado pela concessionária para identificar a ocorrência;
- Coluna 2 – Data da ocorrência – Data no formato XX/XX/XXXX;
- Coluna 3 – UF – É o Estado em que ocorreu a ocorrência;
- Coluna 4 – Rodovia(BR) – Número da Rodovia em que ocorreu a ocorrência, BR-XXX;
- Coluna 5 – Sentido – É o sentido em que ocorreu a ocorrência (Norte, Sul, Leste ou Oeste);
- Coluna 6 – Km da ocorrência – Km em que ocorreu a ocorrência, XXX,XX;
- Coluna 7 – Tipo de Contato – É a descrição Usuário/Concessionária/Outros. Lembrando que essa nomenclatura deverá ser idêntica a descrita abaixo. A nomenclatura que deve ser utilizada será:
 - o Usuário = Usuário

- o Concessionária = Concess.
- o Outros = Outros;
- Coluna 8 – Origem do Contato – Descrição da Origem do Contato (GL27, 0800, Praça de Pedágio, PRF, etc).
- Coluna 9 – Tipo de Atendimento – Nesta coluna de “Tipo de Atendimento”, para os casos de socorro mecânico e atendimento médico, deverão ser utilizados apenas 4 nomenclaturas: Remoção, Mecânico, Pré – Hospitalar ou Apoio. Mesmo quando a VIT, ou a VIR, ou qualquer outro veículo operacional, verificar a ocorrência durante sua inspeção, o “Tipo de Atendimento” deverá ser ou Remoção ou Mecânico ou Pré – Hospitalar ou Apoio. Lembrando que essa nomenclatura deverá ser idêntica a descrita abaixo. A nomenclatura que deve ser utilizada será:
 - o Remoção = Remoção
 - o Mecânico = Mecânico
 - o Pré – Hospitalar = Pre-Hosp.

o Apoio = Apoio;

- Coluna 10 – Hora da Ocorrência (necessidade do recurso) – Será a hora exata em que houve o contato solicitando atendimento ou quando verificada a necessidade de outro recurso.

Hora no formato 00:00:00. Nessa coluna não deverá ser colocado a data, pois ela já foi colocada na coluna 2;

- Coluna 11 – Viatura – colocar a nomenclatura utilizada pela concessionária;

Tabela 2- Atendimento Médico e Mecânico – Segunda Parte

COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16	COLUNA 17	COLUNA 18	COLUNA 19	COLUNA 20
Tipo de viatura (padrão antt)	Hora do Acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora da Chegada	Intervalo da chegada	Hora do Término de Atendimento	Intervalo de Atendimento Local	Coordenadas do Recuso Acionado	
							Coordenadas Geográficas da Hora do Acionamento	Coordenadas Geográficas Hora da Chegada
VIT	08:21:00	08:21:00	08:45:00	00:24:00	08:51:00	00:06:00	20° 8'46.86"S 44° 19'24.96"E	20° 10'2.34"S 44° 20'3.96"E

• Coluna 12 – Tipo de viatura (padrão ANTT) – Deverão ser utilizados as seguintes nomenclaturas: VIT, VIR, GL, GP, AC, AD. Lembrando que VIT é Veículo de Inspeção de Tráfego, VIR é Veículo de Intervenção Rápida, GL é Guincho Leve, GP é Guincho Pesado, AC é Ambulância Tipo C ou Resgate e AD é Ambulância Tipo D ou Avançado. Nos casos de veículos operacionais com equipamento para guinchar veículos leves deverá ser utilizado a sigla GL, assim como os veículos operacionais com equipamento para guinchar veículos pesados deverá ser utilizado a sigla GP;

• Coluna 13 – Hora do Acionamento – A Hora do Acionamento é a hora em que o 1º (primeiro) recurso foi acionado. A hora inserida deverá estar no formato 00:00:00. Nessa coluna não deverá ser colocado a data, pois ela já foi colocada na coluna 2;

• Coluna 14 – Hora da necessidade do recurso considerada – Para fins de primeiro atendimento, caso a diferença entre a Hora da Ocorrência e a Hora do Acionamento for igual ou menor a 00:01:00 (um minuto), a Hora da necessidade do recurso considerada será igual a Hora do Acionamento, caso contrário, ou seja, a diferença entre Hora da Ocorrência e a Hora do Acionamento for superior a 00:01:00 (um minuto), será considerado a Hora da Ocorrência. Para os demais atendimentos, a Hora da necessidade do recurso considerada será igual a Hora da ocorrência (necessidade do recurso). Segue abaixo uma particularidade que pode ocorrer, por exemplo: quando o recurso for acionado e o mesmo não conseguir chegar

ao local, e ter a necessidade de um acionamento de um segundo recurso, a Hora da necessidade do recurso considerada será a do acionamento do primeiro recurso. A hora inserida deverá estar no formato 00:00:00. Nessa coluna não deverá ser colocado a data, pois ela já foi colocada na coluna 2;

• Coluna 15 – Hora da Chegada – Será a hora em que o recurso chegou ao local para o atendimento. Hora no formato 00:00:00. Nessa coluna não deverá ser colocado a data, pois ela já foi colocada na coluna 2;

• Coluna 16 – Intervalo de Chegada – É a diferença entre a Hora de Chegada e a Hora da necessidade do recurso considerada;

• Coluna 17 – Hora do Término do Atendimento – A Hora do Término será a hora da finalização do atendimento da ocorrência. A hora inserida deverá estar no formato 00:00:00. Nessa coluna não deverá ser colocado a data, pois ela já foi colocada na coluna 2;

• Coluna 18 – Intervalo de Atendimento Local – Diferença entre hora de término e a hora de chegada do recurso;

• Coluna 19 e 20 – Coordenadas Geográficas do Recurso Acionado – Deverão ser fornecidas as coordenadas do recurso tanto da hora do acionamento como da hora da chegada. As coordenadas deverão ser inseridas em Graus, Minutos e Segundos;

Tabela 3 - Atendimento Médico e Mecânico – Terceira Parte

COLUNA 21	COLUNA 22	COLUNA 23	COLUNA 24	COLUNA 25	COLUNA 26	COLUNA 27	COLUNA 28	COLUNA 29	COLUNA 30	COLUNA 31	COLUNA 32	COLUNA 33	COLUNA 34	COLUNA 35
Quantidade de veículos envolvidos na Ocorrência														
Moto	Automóvel	Bicicleta	Utilitário	Ônibus	Caminhões 2 eixos	Caminhões 3 eixos	Caminhões 4 eixos	Caminhões 5 eixos	Caminhões 6 eixos	Caminhões 7 eixos	Caminhões 8 eixos	Caminhões 9 eixos	Caminhões superior a 9 eixos	Outros
1	1													

- Coluna 21 e 35 – Quantidade de Veículos Envolvidos na Ocorrência – Deverá ser fornecida a quantidade de veículos envolvidos na ocorrência por tipo de veículo.

12.3 Atendimento de socorro mecânico

12.3.1 Introdução

Para o atendimento de socorro mecânico, além da utilização do Guincho Leve ou Pesado, ainda poderá ser considerada a utilização do VIT – Veículo de Inspeção de Tráfego ou outro veículo operacional. Isso porque numa ocorrência pode não haver necessidade da mobilização do Guincho Leve ou Pesado, para seu atendimento, como, por exemplo, troca de pneu, pane seca, dispensa por parte do usuário do guincho (devidamente formalizada), etc. Assim como, em um infortúnio de os Guinchos estarem sendo utilizados, o VIT, por exem-

plio, pode chegar inicialmente, e tentar resolver a ocorrência ou adiantar os primeiros procedimentos do atendimento até que o Guincho possa chegar ao local da ocorrência.

Para isso, são impostas as mesmas restrições de tempo do Guincho Leve ou Pesado ao VIT e demais veículos. Entende-se aqui que, conforme já exposto, qualquer outro veículo operacional pode substituir, caso necessário e adequado, o VIT no que tange à intervenção inicial de socorro mecânico.

Os tipos de atendimento de socorro mecânico poderão ser divididos em dois:

- 1- Mecânico;
- 2- Remoção;

12.3.2 Apresentação da Metodologia

Para explanarmos melhor a metodologia, apresentaremos alguns exemplos de ocorrências.

Tabela 4- Atendimento Mecânico – Exemplo 1

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16	COLUNA 19	COLUNA 20
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada	Coord. Gográficas do local da Hora Acion.	Coord. Gográficas do local da Hora Cheg.
326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	VIT01	VIT	08:21:00	08:21:00	08:45:00	00:24:00	20°8'46.86"S 44°19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
325	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	GL01	GL	08:51:00	08:51:00	09:15:00	00:24:00	20°8'46.86"S 44°19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
326	01/09/2015	Ligação 0800	Remoção	08:20:00	GP01	GP	09:25:00	09:25:00	10:30:00	01:05:00	20°8'46.86"S 44°19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
327	02/09/2015	VIT	Apoio	13:20:00	VIT02	VIT	13:20:00	13:20:00	13:20:00		27°38'37.10"S 48°40'10.95"E	27°38'37.10"S 48°40'10.95"E
327	02/09/2015	VIT	Remoção	13:20:00	GP03	GP	13:25:00	13:20:00	13:45:00	00:25:00	27°37'55.02"S 48°39'40.31"E	27°38'37.10"S 48°40'10.95"E

Na ocorrência hipotética 326, citada na tabela acima, houve um contato por meio de ligação – 0800. A hora que o usuário entrou em contato é a “Hora da Ocorrência”, a partir

disso foi definido qual viatura seria acionada para o atendimento do socorro mecânico, assim tem-se então a “Hora do Acionamento” e a “Hora da necessidade do recurso conside-

rada". O intervalo de chegada, no caso do VIT01, será a diferença entre a "Hora da Chegada" e a "Hora da necessidade do recurso considerada". Nessa ocorrência o VIT01, não conseguiu resolver o problema tendo então que fazer o acionamento do Guincho Leve, no caso o GL01. O intervalo de chegada do GL01, será também a diferença entre a "Hora da Chegada" e "Hora da necessidade do recurso considerada". O GL01 não conseguindo resolver o problema aciona o Guincho Pesado. O intervalo de chegada do GP01, será também a diferença entre a "Hora da Chegada" e "Hora da necessidade do recurso considerada".

Já na ocorrência hipotética 327, o VIT durante uma inspeção verificou a ocorrência, nesse caso a "Hora da Ocorrência", a "Hora do Acionamento", a "Hora da necessidade do recurso considerada" e a "Hora de Chegada" serão iguais. Nessa ocorrência o VIT verificou um tombamento e somente conseguiu sinalizar o local, por esse motivo ela prestou apenas o "Apoio", o "Intervalo de Chegada" não será utilizado para o cálculo do padrão de desempenho. O VIT02 aciona então o Guincho Pesado, para a resolução da ocorrência. O intervalo de chegada do GP03, será também a diferença entre a "Hora da Chegada" e "Hora da necessidade do recurso considerada". A "Hora da ne-

cessidade do recurso considerada" será a "Hora da Ocorrência".

Nas colunas de "Coordenadas Geográficas do Local da Hora do Acionamento" e "Coordenadas Geográficas do Local da Hora da Chegada", foram preenchidas as coordenadas em Graus Minutos e Segundos.

Cabe ressaltar que somente se o VIT ou outro veículo operacional, durante uma inspeção verificar a ocorrência que a "Hora da Ocorrência", a "Hora do Acionamento", a "Hora da necessidade do recurso considerada" e a "Hora de Chegada" serão iguais, podendo assim ser o atendimento considerado com o intervalo de tempo igual a "00:00". Mas somente será considerado como "socorro mecânico" ao invés de "apoio", para fins de cálculo do padrão de desempenho de atendimento mecânico, caso o referido veículo operacional preste serviço mecânico, e não apenas sinalize a ocorrência.

Na tabela acima podemos ver que temos a "Hora do Acionamento" e a "Hora da necessidade do recurso considerada". Esses dois campos, usualmente, serão iguais quando não houver uma intercorrência durante o atendimento. Na tabela 5 teremos um exemplo para esclarecer melhor, a diferença entre elas.

Tabela 5- Atendimento Mecânico – Exemplo 2

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16	COLUNA 19	COLUNA 20
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada	Coord. Gográficas do local da Hora Acion.	Coord. Gográficas do local da Hora Cheg.
328	03/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	12:04:00	GL 01	GL	12:05:00	12:05:00		00:24:00	25°52'29.64"S 48°56'10.68"E	
328	03/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	12:04:00	GL 02	GL	12:15:00	12:05:00	12:45:00	00:24:00	20°8'46.86"S 44°19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
329	03/09/2015	GL	Remoção	12:10:00	GL 01	GL	12:10:00	12:10:00	12:10:00	01:05:00	25°52'29.64"S 48°56'10.68"E	25°52'9.48"S 48°56'2.76"E

Na ocorrência hipotética 328, houve o contato via ligação – 0800, e o guincho leve, GL01, foi acionado para o atendimento mecânico da ocorrência. O GL01, então, durante o trajeto para o local da ocorrência, verificou a ocorrência hipotética 329, e foi autorizado para atender tal ocorrência, por entender que esta seria mais urgente. Nesse caso, houve a necessidade de um novo acionamento de um outro guincho leve, GL02, para o atendimento da ocorrência 328.

Podemos ver que na tabela 5, a primeira linha (ocorrência 328) corresponde ao acionamento do guincho leve, GL01. Este teve a "Hora de Acionamento" mas, não teve "Hora de Chegada", pois não chegou ao local da ocorrência 328. Na terceira linha (ocorrência 329), o guincho leve, GL01, verificou a ocorrência portanto a "Hora da Ocorrência", a "Hora do Acionamento", a "Hora da necessidade do recurso considerada" e a "Hora de Chegada", serão as mesmas, então seu intervalo de chegada

é “00:00”. Na segunda linha (ocorrência 328), corresponde ao acionamento do guincho leve, GL02. No entanto, a “Hora de Acionamento” não será igual a “Hora da necessidade do recurso considerada”. A “Hora da necessidade do recurso considerada” do GL02 será a mesma do GL01, dado na primeira linha, visto que tal acionamento iniciou o tempo de contagem para chegada de um guincho leve, independente de qual o seja.

12.4 Atendimento médico de emergência

12.4.1 Introdução

Para o atendimento médico de emergência, além da utilização da Ambulância Tipo C ou Tipo D, ainda poderá ser considerada a utilização VIR – Veículo de Intervenção Rápida, desde que este tenha essa finalidade.

Para isso, são impostas as mesmas restrições de tempo da Ambulância Tipo C, Tipo D, ou veículos que se prestem para tal fim.

Um ponto muito importante que vale ser reforçado, é que a chegada de veículo(s) operacional(is) não interferem no tempo de atendimento médico, sendo que o intervalo de chegada continuará sendo computado até a chegada da ambulância ou veículo especializado para tal fim ao local da ocorrência. Nesse caso, os veículos operacionais sem a finalidade de atendimento médico prestam apenas o “Apoio” ao atendimento da ocorrência, não sendo computados para fins de atendimento médico.

12.4.2 Apresentação da Metodologia

Para explanarmos melhor a metodologia, apresentaremos alguns exemplos de ocorrências.

Tabela 6- Atendimento Médico – Exemplo 1

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16	COLUNA 19	COLUNA 20
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada	Coord. Gográficas do local da Hora Acion.	Coord. Gográficas do local da Hora Cheg.
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:25:00	VIR 01	VIR	22:25:00	22:25:00	22:45:00	00:20:00	20° 8'46.86"S 44° 19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:25:00	AC 01	AC	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00	20° 8'46.86"S 44° 19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:25:00	AD 01	AD	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00	20° 8'46.86"S 44° 19'24.96"E	20°10'2.34"S 44°20'3.96"E
331	05/09/2015	VIT	Apoio	07:27:00	VIT 02	VIT	07:27:00	07:27:00	07:27:00		27°38'37.10"S 48°40'10.95"E	27°38'37.10"S 48°40'10.95"E
331	05/09/2015	VIT	Pré Hospitalar	07:27:00	AC 03	AC	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00	27°37'55.02"S 48°39'40.10"E	27°38'37.10"S 48°40'10.95"E

Na ocorrência hipotética 330, citada na tabela acima, houve um contato por meio de ligação – 0800. A hora que o usuário entrou em contato é a “Hora da Ocorrência”, a partir disso foi definida qual viatura seria acionada para o atendimento do socorro mecânico. Assim tem-se então a “Hora do Acionamento” e a “Hora da necessidade do recurso considerada”. O intervalo de chegada, no caso do VIR01, será a diferença entre a “Hora da Chegada” e “Hora da necessidade do recurso considerada”. Nessa ocorrência o VIR01, não conseguiu resolver o problema tendo então que fazer o acionamento do Ambulância Tipo C, no caso o AC01. O intervalo de chegada do AC01, será também a diferença entre a “Hora da Chegada” e a “Hora da necessidade do recurso considerada”. O AC01 não conseguindo

resolver o problema aciona a Ambulância Tipo D. O intervalo de chegada do AD01, será também a diferença entre a “Hora da Chegada” e “Hora da necessidade do recurso considerada”.

Já na ocorrência hipotética 331, o VIT durante uma inspeção verificou a ocorrência, nesse caso a “Hora da Ocorrência”, a “Hora do Acionamento”, “Hora da necessidade do recurso considerada” e a “Hora de Chegada” serão iguais. Nessa ocorrência o VIT estava prestando apenas o “Apoio”, e sendo assim, o “Intervalo de Chegada” não será utilizado para o cálculo do padrão de desempenho. O VIT02 aciona então a Ambulância Tipo C, para a resolução da ocorrência. O intervalo de chegada do AC03, será também a diferença entre a “Hora da Chegada” e “Hora da necessidade do recurso considerada”.

Nas colunas de “Coordenadas Geográficas do Local da Hora do Acionamento” e “Coordenadas Geográficas do Local da Hora da Chegada”, foi preenchido as coordenadas em Graus Minutos e Segundos.

Cabe ressaltar que somente se o VIR, durante um trajeto

verificou a ocorrência, que a “Hora da Ocorrência”, a “Hora do Acionamento”, “Hora da necessidade do recurso considerada” e a “Hora de Chegada” serão iguais. Com isso, o intervalo de tempo é “00:00”, e entrará no cálculo do padrão de desempenho de atendimento médico.

Tabela 7- Atendimento Médico – Exemplo 2

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16	COLUNA 19	COLUNA 20
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada	Coord. Gográficas do local da Hora Acion.	Coord. Gográficas do local da Hora Cheg.
332	06/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	13:15:00	AC01	AC	13:16:00	22:25:00			25°52'2964"S 48°56'10.68"0	
332	06/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	13:15:00	AC04	AC	13:51:00	22:51:00	13:45:00	00:29:00	25°52'9.48"S 48°56'2.76"0	25°51'49.32"S 48°56'5.28"0
333	06/09/2015	AC	Pré Hospitalar	13:20:00	AC01	AC	13:20:00	23:12:00	13:20:00	00:00:00	25°52'2964"S 48°56'10.68"0	25°52'9.48"S 48°56'2.76"0

Na ocorrência hipotética 332, houve o contato via ligação – 0800, e a Ambulância Tipo C, AC01, foi acionada para o atendimento médico da ocorrência. Esta durante o trajeto para o local da ocorrência, verificou a ocorrência hipotética 333, e a AC01 parou para atender a ocorrência 333, por entender que esta seria mais urgente. Nesse caso, houve o acionamento de outra Ambulância Tipo C, AC04, para o atendimento da ocorrência 333.

Podemos ver que na tabela a primeira linha (ocorrência 332) corresponde ao acionamento da Ambulância Tipo C, AC01, esta teve a “Hora de Acionamento” e “Hora da necessidade do recurso considerada” mas, não teve “Hora de Chegada”, pois este não chegou ao local da ocorrência 332. Na terceira linha (ocorrência 333), a Ambulância Tipo C, AC01, verificou a ocorrência, portanto, a “Hora da Ocorrência”, “Hora do Acionamento”, “Hora da necessidade do recurso considerada” e “Hora da Chegada”, serão as mesmas, então seu intervalo de chegada é “00:00”. Na segunda linha (ocorrência 332), corresponde ao acionamento da Ambulância Tipo C, AC04. No entanto, a “Hora de Acionamento” não será igual a “Hora da necessidade do recurso considerada”. A “Hora da necessidade do recurso considerada” dele será a mesma do AC01, dado na primeira linha.

Ressalta-se, aqui, que atendimentos dentro das bases operacionais não se caracterizam como atendimentos pré-hospitalares, exceto se houver o deslocamento do veículo para algum hospital ou serviço de urgência, quando necessário. No

caso de não haver tal deslocamento, estes devem ser tratados como atendimentos clínicos efetuados pela base (exemplo: SAU01), e não pelo recurso operacional.

12.5 Particularidade

Uma particularidade que cabe ressaltar é sobre a recusa de atendimento pelo usuário. Para esses casos, deverá ser feito um relatório pela concessionária com todos os dados pessoais do usuário, detalhando o motivo da recusa pelo atendimento. Entende-se por dados pessoais, nome completo, RG, CPF, Endereço, telefone de contato, para fins de auditorias posteriores. O usuário deverá assinar termo próprio, no qual assume as consequências da rejeição do atendimento oferecido pela concessionária, em caso de recusa deverá ser feito um registro completo da ocorrência, com o máximo de informações possíveis de serem cadastradas, inclusive relatório fotográfico, quando possível.

12.6 Verificação do cumprimento dos parâmetros

A análise dos parâmetros de desempenho será mensal.

Para explanarmos melhor a nova metodologia segue abaixo alguns exemplos tanto de atendimento médico como mecânico.

Tabela 8 – Exemplo para o cálculo dos parâmetros de desempenho de atendimento mecânico

Nº da Linha	COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16
	Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada
1	326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	VIT 01	VIT	08:21:00	08:21:00	08:45:00	00:24:00
2	326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	GL 01	GL	08:51:00	08:51:00	09:15:00	00:29:00
3	326	01/09/2015	Ligação 0800	Remoção	08:20:00	GP 01	GP	09:25:00	09:25:00	10:30:00	01:05:00
4	327	02/09/2015	VIT	Apoio	13:20:00	VIT 02	VIT	13:20:00	13:20:00	13:20:00	
5	327	02/09/2015	VIT	Remoção	13:20:00	GP 03	GP	13:25:00	13:25:00	13:45:00	00:20:00
6	328	03/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	12:04:00	GL 01	GL	12:05:00	12:05:00		
7	328	03/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	12:04:00	GL 02	GL	12:15:00	12:05:00	12:45:00	00:40:00
8	329	03/09/2015	Ligação 0800	Remoção	12:10:00	GL 01	GL	12:10:00	12:10:00	12:10:00	00:00:00
9	344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	VIT 01	VIT	22:30:00	22:30:00	22:45:00	00:15:00
10	344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	GL 01	GL	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00
11	344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	GP 03	GP	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00
12	345	05/09/2015	VIT	Apoio	07:27:00	VIT 02	VIT	07:27:00	07:27:00	07:27:00	
13	345	05/09/2015	VIT	Mecânico	07:27:00	GL 01	GL	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00
14	346	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:15:00	GL 01	GL	13:16:00	13:16:00		
15	346	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:15:00	GL 01	GL	13:16:00	13:16:00	13:45:00	00:29:00
16	347	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:20:00	GL 01	GL	13:20:00	13:20:00	13:20:00	00:00:00
17	348	07/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	09:45:00	VIT 05	VIT	09:45:00	09:45:00	09:59:00	00:14:00
18	348	07/09/2015	Ligação 0800	Remoção	09:45:00	GL 03	GL	10:05:00	10:05:00	10:22:00	00:17:00
19	348	07/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	09:45:00	GL 01	GL	10:05:00	10:05:00	10:30:00	00:25:00
20	348	07/09/2015	Ligação 0800	Remoção	09:45:00	GP 03	GP	10:05:00	10:05:00	10:25:00	00:25:00
21	349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	VIT 04	VIT	19:25:00	19:25:00	19:25:00	00:20:00
22	349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	GL 01	GL	19:26:00	19:26:00	19:36:00	00:10:00
23	349	08/09/2015	VIT	Remoção	19:25:00	GP 02	GP	19:40:00	19:40:00	19:55:00	00:15:00
24	349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	GL 01	GL	19:26:00	23:12:00	19:45:00	00:19:00

A linha 4 e a 12, serão expurgadas da análise devido o “Tipo de Atendimento” ser “Apoio”, e a linha 6 e a 14, também serão retiradas devido nesse caso não te a

“Hora da Chegada”.

Com 20 linhas faremos um ranking com os intervalos de chegada:

Tabela 9 – Ranking do exemplo de atendimento mecânico

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada
326	01/09/2015	Ligação 0800	Remoção	08:20:00	GP 01	GP	09:25:00	09:25:00	10:30:00	01:05:00
328	03/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	12:04:00	GL 02	GL	12:15:00	12:05:00	12:45:00	00:40:00
346	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:15:00	GL 01	GL	13:21:00	13:16:00	13:45:00	00:29:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	09:45:00	GL 01	GL	10:05:00	10:05:00	10:30:00	00:25:00
326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	GL 01	GL	08:51:00	08:51:00	09:15:00	00:24:00
326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	VIT 01	VIT	08:21:00	08:21:00	08:45:00	00:24:00
345	05/09/2015	VIT	Mecânico	07:27:00	GL 01	GL	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00
327	02/09/2015	VIT	Remoção	13:20:00	GP 03	GP	13:25:00	13:25:00	13:45:00	00:20:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Remoção	09:45:00	GP 03	GP	10:05:00	10:05:00	10:25:00	00:20:00
344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	GL 01	GL	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00
349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	GL 01	GL	19:26:00	19:26:00	19:45:00	00:19:00
344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	GP 03	GP	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00
348	08/09/2015	Ligação 0800	Remoção	07:27:00	GL 03	GL	10:05:00	10:05:00	10:22:00	00:17:00
344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	VIT 01	VIT	22:30:00	22:30:00	22:45:00	00:15:00
349	08/09/2015	VIT	Remoção	19:25:00	GP 02	GP	19:40:00	19:40:00	19:55:00	00:15:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	09:45:00	VIT 05	VIT	09:45:00	09:45:00	09:59:00	00:14:00
349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	GL 01	GL	19:26:00	19:26:00	19:36:00	00:10:00
329	03/09/2015	Ligação 0800	Remoção	12:10:00	GL 01	GL	12:10:00	12:10:00	12:10:00	00:00:00
347	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:20:00	GL 01	GL	13:20:00	13:20:00	13:20:00	00:00:00
349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	VIT 04	VIT	19:25:00	19:25:00	19:25:00	00:00:00

Tendo 20 atendimentos dentro da análise, serão retirados os dois piores tempos, que correspondem a 10%. Teremos

assim os 18 melhores atendimentos. No caso serão retirados da análise as duas primeiras linhas.

Tabela 10 – Cálculo da média do exemplo de atendimento mecânico

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada
346	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:15:00	GL 01	GL	13:21:00	13:16:00	13:45:00	00:29:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	09:45:00	GL 01	GL	10:05:00	10:05:00	10:30:00	00:25:00
326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	GL 01	GL	08:51:00	08:51:00	09:15:00	00:24:00
326	01/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	08:20:00	VIT 01	VIT	08:21:00	08:21:00	08:4500	00:24:00
345	05/09/2015	VIT	Mecânico	07:27:00	GL 01	GL	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00
327	02/09/2015	VIT	Remoção	13:20:00	GP 03	GP	13:25:00	13:25:00	13:45:00	00:20:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Remoção	09:45:00	GP 03	GP	10:05:00	10:05:00	10:25:00	00:20:00
344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	GL 01	GL	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00
349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	GL 01	GL	19:26:00	19:26:00	19:45:00	00:19:00
344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	GP 03	GP	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Remoção	09:45:00	GL 03	GL	10:05:00	10:05:00	10:22:00	00:18:00
344	04/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	22:30:00	VIT 01	VIT	22:30:00	22:30:00	22:45:00	00:17:00
349	08/09/2015	VIT	Remoção	19:25:00	GP 02	GP	19:40:00	19:40:00	19:55:00	00:15:00
348	07/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	09:45:00	VIT 05	VIT	09:45:00	09:45:00	09:59:00	00:15:00
349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	GL 01	GL	19:26:00	19:26:00	19:36:00	00:14:00
329	03/09/2015	Ligação 0800	Remoção	12:10:00	GL 01	GL	12:10:00	12:10:00	12:10:00	00:10:00
347	06/09/2015	Ligação 0800	Mecânico	13:20:00	GL 01	GL	13:20:00	13:20:00	13:20:00	00:10:00
349	08/09/2015	VIT	Mecânico	19:25:00	VIT 04	VIT	19:25:00	19:25:00	19:25:00	00:00:00
										Média 00:16:17

Calculando a média desses 18 atendimentos teremos no exemplo 00:16:17, portanto nesse exemplo a concessionária

não atendeu o requisito de 00:15:00, logo ela não atendeu o parâmetro de desempenho nesse exemplo hipotético.

Tabela 11 – Exemplo para o cálculo dos parâmetros de desempenho de atendimento médico

Nº da Linha	COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	COLUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16
	Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada
1	330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	VIR 01	VIR	22:30:00	22:30:00	22:45:00	00:15:00
2	330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	AC 01	AC	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00
3	330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	AD 01	AD	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00
4	331	05/09/2015	VIT	Apoio	07:27:00	VIT 02	VIT	07:27:00	07:27:00	07:27:00	
5	331	05/09/2015	VIT	Pré Hospitalar	07:27:00	AC 03	AC	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00
6	332	06/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	13:15:00	AC 01	AC	13:16:00	13:16:00		
7	332	06/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	13:15:00	AC 03	AC	13:21:00	13:16:00	13:45:00	00:29:00
8	333	06/09/2015	AC	Pré Hospitalar	13:20:00	AC 01	AC	13:20:00	13:20:00	13:20:00	00:00:00
9	334	07/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	09:01:00	AC 02	AC	09:02:00	09:02:00	09:18:00	00:16:00
10	334	07/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	09:01:00	AD 03	AD	09:19:00	09:19:00	09:33:00	00:14:00
11	335	08/09/2015	VIT	Apoio	06:51:00	VIT 02	VIT	06:51:00	06:51:00	06:51:00	
12	335	08/09/2015	VIT	Pré Hospitalar	06:51:00	AC 02	AC	06:52:00	06:52:00	07:05:00	00:13:00
13	336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	VIR 01	VIR	19:03:00	19:03:00	19:08:00	00:05:00
14	336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	AC 01	AC	19:09:00	19:09:00	19:22:00	00:13:00
15	336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	AD 02	AD	19:09:00	19:09:00	19:25:00	00:16:00
16	337	10/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	08:55:00	AC 04	AC	08:55:00	08:55:00		
17	337	10/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	08:55:00	AC 03	AC	08:55:00	08:55:00	09:34:00	00:39:00
18	338	10/09/2015	AC	Pré Hospitalar	09:12:00	AC 04	AC	09:12:00	09:12:00	09:12:00	00:00:00
19	339	11/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	12:47:00	VIR 01	VIR	12:47:00	12:47:00	13:01:00	00:14:00
20	339	11/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	12:47:00	AD 01	AD	12:50:00	12:50:00	13:05:00	00:15:00
21	340	12/09/2015	AC	Pré Hospitalar	23:01:00	AC 02	AC	23:01:00	23:01:00	23:01:00	00:00:00
22	341	13/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	14:14:00	AC 01	AC	14:15:00	14:15:00	14:26:00	00:11:00
23	342	14/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	01:09:00	AD 04	AD	01:10:00	01:10:00	01:25:00	00:15:00
24	343	15/09/2015	AD	Pré Hospitalar	03:58:00	AD 01	AD	03:58:00	03:58:00	03:58:00	00:00:00

A linha 4 e a 11, serão expurgadas da análise devido o “Tipo de Atendimento” ser “Apoio”, e a linha 6 e a 16, também serão retiradas devido nesse caso não ter a

“Hora da Chegada”.

Com 20 linhas faremos um ranking com os intervalos de chegada:

Tabela 12 – Ranking do exemplo de atendimento médico

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	Pré Hospitalar COLUNA 9	COLUNA 10	AD 01CO- LUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada
337	10/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	08:55:00	AC 03	AC	08:55:00	08:55:00	09:34:00	00:39:00
332	06/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	13:21:00	AC 04	AC	13:21:00	13:16:00	13:45:00	00:29:00
331	05/09/2015	VIT	Pré Hospitalar	07:27:00	AC 03	AC	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	AC 01	AC	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	AD 01	AD	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00
336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	AD 02	AD	19:09:00	19:09:00	19:25:00	00:16:00
334	07/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	09:01:00	AC 02	AC	09:02:00	09:02:00	09:18:00	00:16:00
339	11/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	12:47:00	AD 01	AD	12:50:00	12:50:00	13:05:00	00:15:00
342	14/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	01:09:00	AD 04	AD	01:10:00	01:10:00	01:25:00	00:15:00
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	VIR 01	VIR	22:30:00	22:30:00	22:45:00	00:15:00
339	11/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	12:47:00	VIR 01	VIR	12:47:00	12:47:00	13:01:00	00:14:00
334	07/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	09:01:00	AD 03	AD	09:19:00	09:19:00	09:33:00	00:14:00
336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	AC 01	AC	19:09:00	19:09:00	19:22:00	00:13:00
335	08/09/2015	VIT	Pré Hospitalar	06:51:00	AC 02	AC	06:52:00	06:52:00	07:05:00	00:13:00
341	13/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	14:14:00	AC 01	AC	14:15:00	14:15:00	14:26:00	00:11:00
336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	VIR 01	VIR	19:03:00	19:03:00	19:08:00	00:05:00
333	06/09/2015	AC	Pré Hospitalar	13:20:00	AC 01	AC	13:20:00	13:20:00	13:20:00	00:00:00
338	10/09/2015	AC	Pré Hospitalar	09:12:00	AC 04	AC	09:12:00	09:12:00	09:12:00	00:00:00
340	12/09/2015	AC	Pré Hospitalar	23:01:00	AC 02	AC	23:01:00	23:01:00	23:01:00	00:00:00
343	15/09/2015	AD	Pré Hospitalar	03:58:00	AD 01	AD	03:58:00	03:58:00	03:58:00	00:00:00

Tendo 20 atendimentos dentro da análise, serão retirados os dois piores tempos, que correspondem a 10%. Teremos

assim os 18 melhores atendimentos. No caso serão retirados da análise as duas primeiras linhas.

Tabela 13 – Cálculo da média do exemplo de atendimento médico

COLUNA 1	COLUNA 2	COLUNA 8	COLUNA 9	COLUNA 10	AD 01CO-LUNA 11	COLUNA 12	COLUNA 13	COLUNA 14	COLUNA 15	COLUNA 16
Nº da Ocorr.	Data Ocorrência.	Origem do Contato	Tipo de Atendimento	Hora da Ocorrência (necessidade do recurso)	Viatura (padrão conc.)	Tipo de viatura (padrão ANTT)	Hora do acionamento	Hora da necessidade do recurso considerada	Hora de chegada	Intervalo de Chegada
331	05/09/2015	VIR	Pré Hospitalar	07:27:00	AC 03	AC	07:28:00	07:28:00	07:52:00	00:24:00
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	AC 01	AC	22:51:00	22:51:00	23:10:00	00:19:00
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	AD 01	AD	23:12:00	23:12:00	23:30:00	00:18:00
336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	AD 02	AD	19:09:00	19:09:00	19:25:00	00:16:00
334	07/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	09:01:00	AC 02	AC	09:02:00	09:02:00	09:18:00	00:16:00
339	11/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	12:47:00	AC 01	AC	12:50:00	12:50:00	13:05:00	00:15:00
342	14/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	01:09:00	AD 04	AD	01:10:00	01:10:00	01:25:00	00:15:00
330	04/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	22:30:00	VIR 01	VIR	22:30:00	22:30:00	22:45:00	00:15:00
339	11/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	12:47:00	VIR 01	VIR	12:47:00	12:47:00	13:01:00	00:14:00
334	07/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	09:01:00	AD 03	AD	09:19:00	09:19:00	09:33:00	00:14:00
336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	AC 01	AC	19:09:00	19:09:00	19:22:00	00:13:00
335	08/09/2015	VIT	Pré Hospitalar	06:51:00	AC 02	AC	06:52:00	06:52:00	07:05:00	00:13:00
341	13/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	14:14:00	AC 01	AC	14:15:00	14:15:00	14:26:00	00:11:00
336	09/09/2015	Ligação 0800	Pré Hospitalar	19:02:00	VIR 01	VIR	19:03:00	19:03:00	19:08:00	00:05:00
333	06/09/2015	AC	Pré Hospitalar	13:20:00	AC 01	AC	13:20:00	13:20:00	13:20:00	00:00:00
338	10/09/2015	AC	Pré Hospitalar	09:12:00	AC 04	AC	09:12:00	09:12:00	09:12:00	00:00:00
340	12/09/2015	AC	Pré Hospitalar	23:01:00	AC 02	AC	23:01:00	23:01:00	23:01:00	00:00:00
343	15/09/2015	AD	Pré Hospitalar	03:58:00	AD 01	AD	03:58:00	03:58:00	03:58:00	00:00:00
									Média	00:11:33

Calculando a média desses 18 atendimentos teremos no exemplo 00:11:33, portanto nesse exemplo a concessionária atendeu o requisito exigido no novo parâmetro de desempenho, da média dos 90% dos atendimento ser menor ou igual a 00:15:00.

Para a uniformização das informações de atendimento médico e socorro mecânico, segue no Anexo A, com o novo resumo de como estas informações deverão ser fornecidas mensalmente. As informações que ainda não forem passíveis de serem fornecidas, deverão ser deixadas em branco.

12.7 Considerações finais

Para a aplicação da metodologia apresentada, é de fundamental importância a coleta correta das informações, assim como a veracidade dos dados apresentados pelas concessionárias.

Ressalta-se que mesmo sendo em uma mesma ocorrência, todos os atendimentos médicos e mecânicos (inclusive remoção), deverão ser considerados para efeito de cálculo, sendo somente desconsiderados os serviços de apoio.

Para isso deverão ser realizadas auditorias periódicas nos dados lançados pela concessionária. As informações coletadas pela fiscalização em campo também serão levadas em conta nessas auditorias.

A implantação e utilização desse manual está imprescindivelmente condicionada à alteração dos parâmetros de atendimento médico e socorro mecânico das concessionárias de rodovias federais da 2^a e 3^a Etapa do PIL, bem como adequação dos sistemas tecnológicos e operacionais destas em conjunto com as concessionárias da 1^a Etapa, e validação das adequações por parte da ANTT.

13 CONCLUSÃO

A metodologia exposta no presente Manual deverá ser adotada por todos os entes que compõem a estrutura de fiscalização da SUNINF, nos níveis de gestão, supervisão e fiscalização, de modo que se obtenha uma padronização da regulação exercida pela Agência aos diversos Contratos sobre sua tutela de fiscalização.

Por fim, reitera-se que sempre deverá ser observado o que prevê a Resolução 4.071/2013 em seus artigos 16 e 17 de modo que, em casos de divergências entre os prazos estabelecidos nessa Resolução e os fixados no Contrato de Concessão e no PER, prevalecerão os prazos previstos no Contrato e no PER.

Da mesma forma, caso os parâmetros de atendimento especificados no Contrato e no PER sejam distintos aos indicados nesse Manual de Fiscalização, deverão prevalecer os indicadores previstos no Contrato de Concessão e/ou PER.

REFERÊNCIAS NORMATIVAS E BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 6971 - Segurança no tráfego – Defensas metálicas – Implantação. Rio de Janeiro, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 7394 - Segurança no tráfego - Balizador de plástico. Rio de Janeiro, 2007.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 7396 - Sinalização horizontal viária — Material para sinalização — Terminologia. Rio de Janeiro, 2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 7941- Segurança no tráfego – Dispositivo antifuscante. Rio de Janeiro, 2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14636- Sinalização horizontal viária — Tachas refletivas viárias — Requisitos. Rio de Janeiro, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14644- Sinalização vertical viária — Películas — Requisitos. Rio de Janeiro, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14723- Sinalização horizontal viária — Avaliação da retrorrefletividade utilizando equipamento manual com geometria de 15 m. Rio de Janeiro, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14885- Segurança no tráfego - Barreiras de concreto. Rio de Janeiro, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14891- Sinalização vertical viária — Placas. Rio de Janeiro, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15426- Sinalização vertical viária — Método de medição da retrorrefletividade utilizando retrorrefletômetro portátil. Rio de Janeiro, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15486- Segurança no tráfego — Dispositivos de contenção viária — Diretrizes de projeto e ensaios de impacto. Rio de Janeiro, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15576 - Sinalização horizontal viária - Tachões refletivos viários - Requisitos e métodos de ensaio. Rio de Janeiro, 2015.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 100/2009-ES - Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - sinalização horizontal

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 101/2009-ES - Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - sinalização vertical

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 109/2009-PRO - Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - projeto de barreiras de concreto

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 110/2009-ES - Obras complementares - Segurança no tráfego rodoviário - execução de barreiras de concreto

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 010/2004-PRO - Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 015/2006-ES - Drenagem - drenos subterrâneos

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 016/2006-ES - Drenagem - drenos sub-superficiais

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 017/2006-ES - Drenagem - dreno sub-horizontal

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 018/2006-ES - Drenagem - sarjetas e valetas de drenagem

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 019/2004-ES - Drenagem - transposição de sarjetas e valetas

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 020/2006-ES – Drenagem - meios-fios e guias

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 021/2004-ES Drenagem - entradas e descidas d'água

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 022/2006-ES Drenagem - dissipadores de energia

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 023/2006-ES Drenagem - bueiros tubulares de concreto

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 024/2004-ES Drenagem - bueiros metálicos executados sem interrupção do tráfego

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 025/2004-ES Drenagem - bueiros celulares de concreto

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 026/2004-ES Drenagem - caixas coletores

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 027/2004-ES Drenagem - demolição de dispositivos de concreto

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 028/2004-ES Drenagem - limpeza e desobstrução de dispositivos de drenagem

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 029/2004-ES Drenagem - restauração de dispositivos de drenagem danificada

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 086/2006-ES - Recuperação do sistema de drenagem

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 102/2009-ES - Proteção do corpo estradal - proteção vegetal

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 103/2009-ES - Proteção do corpo estradal - estruturas de arrimo com gabião

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-IE 005/94 - Solos - adensamento

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 102/2009-ES - Proteção do corpo estradal - proteção vegetal

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 103/2009-ES - Proteção do corpo estradal - estruturas de arrimo com gabião

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 737 – Manual recuperação de pavimentos rígidos (DNIT)

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 706 – Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 720 – Manual de Conservação Rodoviária (DNIT)

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 719 – Pavimentação (DNIT)

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 720 – Manual Restauração Pavimentos (DNIT)

INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 745 – Manual gerencia pavimentos (DNIT)

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 006/2003-PRO - Avaliação objetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 007/2003 –PRO - Levantamento para avaliação da condição de superfície de subtrecho homogêneo de rodovias de pavimentos flexíveis e semirrígidos para gerência de pavimentos e estudos e projetos

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 008/2003 – PRO - Levantamento visual contínuo para avaliação da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 009/2003 – PRO - Avaliação subjetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 054/2004 – PRO - Pavimento Rígido - Estudos de traços de concreto e ensaios de caracterização de materiais

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 060/2004 – PRO - Pavimento Rígido - Inspeção visual

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 062/2004 – PRO - Pavimento Rígido - Avaliação objetiva	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 11904 - Sinalização Vertical - Placas de Aço Zincada. Rio de Janeiro, 2015.
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 063/2004 – PRO - Pavimento Rígido - Avaliação subjetiva	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 13699 - Sinalização Horizontal Viária - Tinta à base de resina acrílica emulsionada em água. Rio de Janeiro, 2012.
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO –175/94 - Aferição de viga Benkelman	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 12935 - Sinalização Horizontal Viária - Tinta com resina livre. Rio de Janeiro, 2012.
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 010/79 - Avaliação estrutural dos pavimentos flexíveis - Procedimento "A"	DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 231/94 - Inspeção visual de recipientes com tinta para demarcação viária
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 011/79 - Avaliação estrutural dos pavimentos flexíveis - Procedimento "B"	DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 232/94 - Tinta para demarcação viária - avaliação do comportamento na pista de rolamento
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 182/94 - Medição da irregularidade de superfície de pavimento com sistemas integradores INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR)/USP e Maysmeter	DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 251/94 - Microesferas de vidros retrorrefletivas para demarcação viária - amostragem
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 229/94 - Manutenção de sistemas medidores de irregularidade de superfície de pavimento - Integrador INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR)/USP e Maysmeter	INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 715 - Manual de Hidrologia Básica (DNIT)
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 132/2010 - PRO - Pavimentos – Calibração da célula de carga e de sensores de deflexão dos deflectômetros do tipo "Falling Weight Deflectometer (FWD)"	INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 736 – Álbum Drenagem (DNIT)
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 164/94 - Calibração e controle de sistemas de medidores de irregularidade de superfície de pavimento (Sistemas Integradores INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR)/USP e Maysmeter)	INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 725 – Álbum Projeto Tipos Dispositivos Drenagem (DNIT)
INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 738 – Manual de Sinalização de Obras e Emergências (DNIT)	INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 744 – Manual Recuperação pontes viadutos (DNIT)
INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 743 - Manual Sinalização Rodoviária (DNIT)	INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS (IPR) 709 - Manual de Inspeção de Pontes Rodoviárias (DNIT)
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15576 - Sinalização Horizontal Viária – Tachões. Rio de Janeiro, 2015.	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 09452 - Vistorias de pontes e viadutos de concreto – Procedimento. Rio de Janeiro, 2013.
	DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 010/2004-PRO - Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido
	DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT) 122/2009_ES - Pontes e Viadutos Rodoviários

-Estruturas de Concreto Armado - Especificações de Serviço

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15486 - Defensas - Segurança no Tráfego - Dispositivos de Contenção Viária - Diretrizes de Projeto e Ensaios de Impacto. Rio de Janeiro, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 06971 - Defensas metálicas – Implantação. Rio de Janeiro, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 06970 - Segurança no tráfego - Defensas metálicas zincadas por imersão à quente. Rio de Janeiro, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 11682 - Estabilidade de encostas. Rio de Janeiro, 2009.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 170/94 - Iluminação em rodovias federais (ABNT-NBR 5101)

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM (DNER)-PRO 171/94 - Iluminação de túneis rodoviários (ABONT-NBR 5181)

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 05181 - Sistemas de Iluminação de Túneis – Requisitos. Rio de Janeiro, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 09050 - Acessibilidade a Edificações Mobilário. Rio de Janeiro, 2004.



ANEXO I PORTARIA Nº 135/2016/SUINF



Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF

PORTARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Regulamenta o uso do Termo de Registro de Ocorrência, Auto de Infração e Notificação de Autuação no âmbito da fiscalização dos contratos de rodovias federais concedidas

O Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições e fundamentado nos art. 21, 22, 27 e 31 da Resolução ANTT nº 5.083/2016, de 27 de abril de 2016, resolve:

Art. 1º Regulamentar o uso do Termo de Registro de Ocorrência - TRO, do Auto de Infração - AI e da Notificação de Autuação - NA no âmbito da fiscalização dos contratos de rodovias federais concedidas.

Título I Do Termo de Registro de Ocorrência

Art. 2º O TRO, conforme modelo previsto no Anexo I, será lavrado pela fiscalização da ANTT no momento em que for verificada a ocorrência de defeito ou inconformidade cuja não correção pela concessionária, no prazo contratual ou regulatório, caracterize-se como infração.

Art. 3º O TRO terá numeração própria e será lavrado em três vias.

§1º A 1ª via do TRO será entregue ao representante ou preposto da concessionária, pessoalmente ou por meio eletrônico, nos termos do Capítulo V, Título II da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

§2º O representante ou preposto, ao receber o TRO em meio físico, deverá apor o rincão e registrar sua identificação, data e hora, para fins de início da contagem do prazo para correção da ocorrência.

§3º Na hipótese do TRO ser encaminhado por meio eletrônico, o prazo para correção da ocorrência terá início a partir da data registrada no sistema de correio eletrônico.

§4º Para a efetivação do trâmite de encaminhamento do TRO por meio eletrônico, as concessionárias deverão indicar à ANTT e garantir a



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUDR

PORTARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

atualização do cadastro de, no mínimo, 03 (três) endereços eletrônicos funcionais, e no mínimo 1 (um) corporativo para o recebimento do TRO.

§5º A 2^a e 3^a vias do TRO, ou o registro do TRO em meio eletrônico, quando for o caso, permanecerão em poder do fiscal até o fim do prazo previsto para correção da inconformidade registrada.

Art. 4º Efetuada a correção do defeito ou inconformidade, a concessionária cientificará a fiscalização da ANTT que, após avaliação, encaminhará a 2^a via do TRO, ou o registro do TRO em meio eletrônico, quando for o caso, à Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - COINF, para ciência e controle.

Art. 5º Caso não comprovada a correção do defeito ou inconformidade no prazo previsto, ou não tenda sido aceita pela fiscalização da ANTT, esta lavrará AI, nos Termos do Título II deste Regulamento, e anexará a 2^a via do TRO, ou o registro do TRO em meio eletrônico, quando for o caso, à 2^a via do AI, fazendo referência à ocorrência anterior e registrando tratar-se de não correção da irregularidade ou sua não aceitação.

Parágrafo único. A 3^a via do TRO será arquivada pelo fiscal, assim como a cópia do TRO e de seu comprovante de envio ou recebimento, no caso de TRO encaminhado por meio eletrônico.

Art. 6º Nos casos de ocorrência de erro ou engano no preenchimento do TRO, o fiscal o inutilizará, escrevendo INVALIDO nas três vias, arquivando a 3^a e encaminhando as demais à COINF, para ciência e controle.

Título II Do Auto de Infração

Art. 7º O AI, conforme modelo previsto no Anexo II, será lavrado pelos Especialistas em Regulação de Transportes Terrestres lotados nos níveis de fiscalização da ANTT quando verificada a prática de infração contratual ou regulatória pela concessionária, no curso de qualquer ato ou procedimento administrativo, em flagrante ou decorrente da não correção, no prazo previsto, de ocorrência registrada em TRO.

Parágrafo único. Deve ser lavrado um AI para cada infração constatada, exceto quando as infrações tiverem o mesmo fato gerador. /.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

PORTRARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Art. 8º O AI terá numeração própria e será lavrado em três vias, de igual teor.

§1º Eventual omissão ou incorreção na capitulação legal, contratual ou regulamentar, não invalida o AI, desde que os fatos estejam relatados circunstancialmente em Parecer Técnico, descrevendo com clareza a conduta punível.

§2º Cessada a infração objeto de AI, a concessionária cientificará a fiscalização da ANTT, que avaliará sua execução, registrará o fato e o comunicará à COINF para instrução processual.

Art. 9º Uma vez lavrado, o AI não poderá ser inutilizado nem ter sustada sua tramitação, devendo o autuante remetê-lo à COINF, ainda que haja incorrido em erro no preenchimento, hipótese em que prestará as informações necessárias à sua correção.

§1º Na hipótese a que se refere o caput, as informações serão prestadas no próprio Auto de Infração ou em documento anexo.

§2º Nos casos em que não for possível a correção, o Auto de Infração será declarado nulo pela COINF, mediante justificativa do autuante.

§3º A declaração de nulidade do AI deve ser comunicada ao autuado.

Art. 10. A 1ª via do AI será entregue ao representante ou preposto da concessionária pessoalmente, ou por meio eletrônico, nos termos do Capítulo V, Título II da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

§1º O representante ou preposto, ao receber o AI em meio físico, deverá apor o cliente e registrar sua identificação, data e hora, para fins de contagem do prazo para cessação da infração e apresentação de Defesa pela concessionária.

§2º O autuante enviará a 2ª via do AI à COINF, para ciência, controle, instrução processual e posterior encaminhamento à Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR, para decisão.

§3º A 3ª via do AI será arquivada pelo autuante.

[Handwritten signature]



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

PORTRARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Título III Da Notificação de Autuação

Art. 11. A concessionária será comunicada da infração por meio da NA, prevista no Anexo III.

Parágrafo único. No caso do preposto ou representante da concessionária apor cliente no ato do recebimento do Auto de Infração, a Notificação de Autuação será dispensada.

Art. 12. A NA, poderá ser efetuada:

I – pessoalmente, por intermédio de servidor da ANTT, mediante recibo do destinatário ou de seu representante legal na segunda via do documento;

II – mediante correspondência registrada, com Aviso de Recebimento – AR, contendo indicação expressa de que se presta a notificar o destinatário;

III – por qualquer outro meio que assegure o recebimento da NA, inclusive eletrônico, nos termos descritos no Capítulo V, do Título II da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

Parágrafo único. Serão juntados aos autos, conforme o caso, cópia da NA, do aviso de recebimento ou do documento que comprove o recebimento.

Título IV Das Disposições Finais

Art. 13. A aplicação da penalidade não isenta a concessionária da obrigação de corrigir a irregularidade, assim como a correção de eventuais faltas ou irregularidades não é causa de extinção de punibilidade.

Parágrafo único. Em se tratando de infração punível por meio de multa moratória, sem prejuízo da Defesa, a apuração do montante da multa ocorrerá após comprovação da cessação da infração por parte da concessionária.

Art. 14. Será reconhecido como representante funcionário devidamente identificado pela concessionária junto à SUINF/ANTT.

11



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

PORTRARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Art. 15. Sem prejuízo do que dispõe esta Portaria, os modelos anteriormente vigentes de TRO e AI poderão ser utilizados até o término do montante já produzido.

Art. 16. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.


—
LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUEINF

PORTARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Anexo I

TERMO DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA		Nº	
CONCESSIONÁRIA	ASSINATURA		
OCORRÊNCIA	DATA E HORA DO REGISTRO		
SOCIAL			
DISPOSITIVO REGULAMENTAR			
DESCRIÇÃO			
EMISSÃO	NOVA	ASSINATURA	MATRÍCULA
RECEBIMENTO	NOVA	ASSINATURA	MATRÍCULA
DATA E HORA DE RECEBIMENTO		PERÍODO PARA CORTEGO	DATA E HORA DA VERIFICAÇÃO



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

PORTRARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Anexo II

AUTO DE INFRAÇÃO		Nº
CONCESSIONÁRIA	UR/PR/UF/AFR	
INFRAÇÃO	DATA E HORA	
LOCALIZAÇÃO		
DISPOSITIVO REGULAMENTAR		
OBSEVAÇÕES		
EMISSÃO	ASSINATURA	MATRÍCULA
RECEBIMENTO	ASSINATURA	MATRÍCULA
DATA E HORA DE RECEBIMENTO	PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DA DEFESA: 30 DIAS	PRAZO PARA CORREÇÃO



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

PORTARIA N.º 135, DE 6 DE JULHO DE 2016

Anexo III

Notificação de Autuação no /[Ano]/[GEFOR/COINF]/SUINF

[Local], de [Mês] de [Ano].

Ao (À) Senhor (a)
[Nome]
[Cargo na Concessionária]
[Nome da Concessionária]
[Endereço da Concessionária]

Referência: Processo nº [Número do processo]

1. Fica a [Nome da Concessionária] NOTIFICADA de que foi instaurado o Processo Administrativo nº [número do processo] para apuração de penalidade por descumprimento de obrigações contratuais pelos fatos e fundamentos explicitados no AI nº [número do AI], em anexo.

2. De acordo com a Resolução ANTT nº 5.083 de 27 de abril de 2016, a Concessionária tem o prazo de 30 (trinta) dias para apresentação de defesa a esta GEFOR/SUINF, improrrogável, a partir da data do recebimento desta Notificação de Autuação.

Atenciosamente,

[Nome]
Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias/
Coordenador de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

ANEXO II PARECER TÉCNICO Nº 096/2016/GEFOR/SUINF



SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA – SUINF
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE OPERACIONAL DE RODOVIAS – GEFOR

PARECER TÉCNICO Nº 096/2016/GEFOR/SUINF

ASSUNTO: PRINCÍPIO DA
CONTINUIDADE DELITIVA –
Procedimento de Aplicação aos
Processos Administrativos
Simplificados a serem instaurados.

I - INTRODUÇÃO

1. Trata o presente Parecer Técnico da aplicação do princípio da Continuidade Delitiva nos casos das infrações constatadas no âmbito dos processos administrativos simplificados – PAS, instaurados para apurar supostas infrações pelas concessionárias de rodovias federais.
2. Em março de 2015, a Concessionária Autopista Planalto Sul S/A encaminhou à Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUINF, documento alegando que o princípio da continuidade delitiva não estava sendo observado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, na imposição das penalidades regulamentadas pela Resolução ANTT nº 4.071/2013.
3. Sobre o tema, anteriormente, em fevereiro de 2004, foi realizado questionamento semelhante, sobre a aplicação do referido princípio no âmbito da fiscalização da ANTT, à Superintendência de Serviços de Transportes de Passageiros (SUPAS).
4. Naquela ocasião, questionou-se, especificamente, se o princípio da continuidade delitiva em infrações administrativas se aplicava às penalidades impostas em razão do descumprimento da legislação quando da prestação do serviço público de transporte interestadual de passageiros.
5. Em resposta, a Procuradoria Federal junto à ANTT emitiu, em 20 de maio de 2004, o PARECER/ANTT/PRG/AMJ/Nº 0174-3.5.1/2004, por meio do qual informou que o princípio da continuidade delitiva deveria ser respeitado quando se verificassem infrações administrativas de mesma natureza apuradas em uma única ação fiscal. É o que se extrai do item 32, e respectivos subitens, do referido Parecer, cuja redação é a seguinte:

✓ ✓ fev 2016

*6/12
Aldo
Melo*



32. Em resumo podem ocorrer as seguintes situações:

- a) duas ou mais infrações da mesma natureza apuradas na mesma ocasião havendo entre elas uma relação de contexto: nesta hipótese deve ser lavrado um único auto de infração, sendo aplicada apenas uma multa, posto tratar-se de infração continuada;
- b) duas ou mais infrações de natureza diversa, não importando se foram apuradas na mesma ou em diversas ocasiões: neste caso a cada infração de natureza diversa aplica-se a penalidade correspondente, sendo certo que se houver continuidade no que tange a cada grupo de mesma natureza aplica-se para cada grupo o disposto no item anterior.
- c) duas ou mais infrações da mesma natureza não havendo entre elas relação de contexto, não importando se foram apuradas na mesma ou em diversas ocasiões: neste caso, por não se tratar de infrações continuadas, aplica-se tantas penalidades quantas forem as infrações. (D/n)

6. A Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, foi então consultada, por meio do Memorando nº 112/2015/GEFOR/SUINF, datado de 20 de abril de 2015, no sentido de ratificar o entendimento constante no referido PARECER/ANTT/PRG/AMJ/Nº 0174-3.5.1/2004, de que se em uma ação fiscalizatória forem observadas diversas infrações de uma mesma natureza deve-se autuar uma única vez a concessionária.

7. Em resposta, a Procuradoria junto à ANTT elaborou o Parecer nº 4.680/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, datado de 19 de maio de 2015, afirmando que as considerações feitas no PARECER/ANTT/PRG/AMJ/Nº 0174-3.5.1/2004 aplicam-se ao processo sancionador no âmbito das concessões de rodovias, mas dependerá de uma análise a ser feita caso a caso, tendo em vista ser impossível dizer em quais casos caberia a caracterização da continuidade delitiva.

8. A SUINF, por meio do Despacho nº 585/2015/NIP/SUINF, de 03 de junho de 2015, informou que para a comprovação da continuidade delitiva, deve-se inicialmente reunir os processos administrativos deflagrados em razão das autuações e notificações de infração, a fim de que seja observado se os descumprimentos contratuais foram constatados na mesma ação fiscal e se eles possuem a mesma tipificação. Por fim, foi sugerido à GEFOR a unificação dos processos com a devida análise da aplicabilidade do instituto da continuidade delitiva.

9. Complementarmente, por meio do Despacho nº 114/2016/CIPRO/SUINF, de 10 de março de 2016, a SUINF manifesta-se com relação à obrigatoriedade da aplicação do referido princípio. Afastando qualquer subjetividade, o princípio deverá ser aplicado quando cabível.

10. Em atendimento à orientação apresentada nos Pareceres da PRG e às instruções da SUINF, a GEFOR busca estabelecer critérios para determinar em quais processos poderá ser aplicado o princípio da continuidade delitiva, por meio do

9

B D / C. J. A. F.
John Alves
2/12
kwi.



levantamento dos Autos de Infração (AI) lavrados por cometimento de infrações da mesma tipificação e verificadas em uma única ação de fiscalização.

11. Por último, a Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016, a qual disciplina, no âmbito da ANTT, o processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres e os deveres estabelecidos nos editais de licitações, nos contratos de concessão, de permissão e de arrendamento e nos termos de outorga de autorização, estabelece no §1º do Art. 26 que *"deve ser lavrado um Auto de Infração para cada Infração exceto quando as infrações tiverem o mesmo fato gerador".* (Grifo nosso)

12. A Resolução supracitada prevê ainda que, em seu Art. 81, §1º, *"os Autos de Infração serão analisados, isolada ou conjuntamente, em um único processo, a critério da Superintendência de Processo Organizacional"*.

13. Buscamos aqui estabelecer critérios razoáveis para o atendimento às orientações da PRG/ANTT e da SUINF, é o que passamos a expor.

II. FUNDAMENTAÇÃO

14. A aplicabilidade do instituto jurídico da continuidade delitiva está regulamentada no âmbito do Direito Penal e condicionada à presença simultânea de alguns requisitos para que duas ou mais infrações, praticadas por um mesmo sujeito, sejam punidas como uma só.

15. Tais requisitos estão previstos no artigo 71 do Código Penal, que assim dispõe:

CÓDIGO PENAL

Art. 71 - Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica dois ou mais crimes da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, devem os subsequentes ser havidos como continuação do primeiro, aplica-se-lhe a pena de um só dos crimes, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, aumentada, em qualquer caso, de um sexto a dois terços.

16. O Tribunal Regional da 1ª Região, em relação a processo administrativo instaurado pela Agência Nacional de Petróleo — ANP, já entendeu que a aplicação da continuidade delitiva no âmbito administrativo está condicionada à presença cumulativa destes requisitos previstos no Código Penal, conforme observa-se no julgamento abaixo transcrito:

(Assinatura de J. S. B. An)

*G. R.
of
dir
3/12*

III



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Trata-se de apelações interpostas pela AMAZONGÁS DISTRIBUIDORA DE GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO LTDA e pela AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO – ANP contra sentença que, em ação ordinária movida em face dessa Agência Nacional, julgou parcialmente procedente o pedido, para, aplicando ao caso o instituto da continuidade delitiva das infrações cometidas, reduzir o valor da multa ao importe de 50% (cinquenta por cento) do valor fixado administrativamente, acrescido dos consectários previstos no art. 4º, § 2º, I e II, da Lei 9.847/1999, até 19.09.2008, data do depósito judicial integral. Concedeu, ainda, a antecipação dos efeitos da tutela, suspendendo a exigência de tal crédito e a inscrição da parte autora no CADIN. Condenou cada parte ao pagamento da verba honorária dos seus respectivos patronos, fixados em 10% (dez por cento) sobre o valor da multa já reduzida, bem como ao pagamento das custas processuais igualmente distribuídas, isso tudo em função da ocorrência da sucumbência recíproca.

[...]

Continuidade Delitiva

Quanto à aplicação da continuidade delitiva com base na qual o juiz singular reduziu em 50% (cinquenta por cento) o valor da multa, em que pese a possibilidade de aplicação prevista em precedentes judiciais nesses casos de infrações administrativas, tenho que não é o caso dos autos. O dispositivo legal ao qual se reporta para que seja analogicamente aplicado, mutatis mutandis, à seara cível, é o art. 71 do Código Penal, que expressamente dispõe que "Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica dois ou mais crimes da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, devem os subsequentes ser havidos como continuação do primeiro, aplica-se-lhe a pena de um só dos crimes, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, aumentada, em qualquer caso, de um sexto a dois terços." (TRF-1. Apelação nº. 2007.34.00.029768-8/DF; Des. Rel. Kassio Marques).

17. Da mesma forma que ocorre no processo penal, também na esfera administrativa é possível o reconhecimento da continuidade de infrações. É o que expõe Fábio Medina Osório:

Também no Direito Administrativo Sancionatório pode ocorrer continuidade de infrações, uma continuação de fatos ilícitos que recomenda cautelas na imposição cumulativa de sanções. Aqui, na prática, há uma série de fatos autônomos. Todavia, por um princípio humanitário de política repressiva, não se tem descurado do tratamento mais benigno, ou pelo menos não tão severo, que têm merecido tais hipóteses de infração.¹

18. Esse é também o entendimento adotado no Superior Tribunal de Justiça que já pacificou a aplicação do instituto jurídico da continuidade delitiva na esfera administrativa, conforme destacado no trecho abaixo transscrito:

PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. OFENSA AO ART. 535 DO CPC.
PODER DE POLÍCIA. SUNAB. OFERECIMENTO DE SERVIÇOS POR PREÇOS

¹ OSÓRIO, Fábio Medina. *Direito Administrativo Sancionador*, 3^a ed. Revista, atualizada e ampliada. RT: São Paulo, 2010, p. 337.



SUPERIORES AO TABELADO, INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA CONTINUADA. APLICAÇÃO DE MULTA SINGULAR. 1. Inicialmente, impõe-se reconhecer não ter sido caracterizada a violação ao art. 535 do CPC, pois a origem não incorreu em nenhuma contradição no momento da apreciação da apelação interposta. É que, por ocasião do julgamento deste recurso, entendeu-se que a caracterização da infração continuada era suficiente para anular os autos de infração, mesmo que a materialidade da infração restasse incontrovertida. 2. No mais, é pacífica a orientação do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que há continuidade infracional quando diversos ilícitos de mesma natureza são apurados durante mesma ação fiscal, devendo tal medida ensejar a aplicação de multa singular. Precedentes. 3. Ao contrário do afirmado pela parte recorrente, essa jurisprudência aplica-se com perfeição ao presente caso, uma vez que a instância ordinária constatou que, em uma única ação fiscal, a empresa recorrida havia oferecido serviços por preços superiores ao tabelado a diversos associados (fls. 305/306), o que é suficiente para caracterizar a continuidade delitiva administrativa. Rever tal conclusão requer revisitação do conjunto fático-probatório, o que esbarraria na Súmula n. 7 desta Corte Superior. 4. Agravo regimental não provido. (AgRg nos EDcl no RECURSO ESPECIAL Nº 868.479 – PE, 2ª Turma, Rel. Ministro Mauro Campbell Marques, Dje 17/04/2011)

III. ANÁLISE

19. Com base nos elementos acima e no intuito de objetivar a aplicação da continuidade delitiva no âmbito dos PAS instaurados pela SUINF, sugere-se que para a aplicação do Princípio em tela, o conceito de *fato gerador* seja reconhecido como a soma dos seguintes critérios: (i) duas ou mais infrações de mesma espécie (critério material); (ii) condições de tempo semelhantes (critério temporal) e; (iii) condições de lugar semelhantes (critério espacial), como determinantes para o reconhecimento de fato gerador.

a) Critério material

20. De início, a continuidade delitiva no âmbito penal está condicionada à prática de duas ou mais infrações de uma “mesma espécie”. Sobre este critério, Cesar Roberto Bitencourt esclarece que:

Alguns doutrinadores consideram que crimes da mesma espécie são apenas os crimes previstos no mesmo dispositivo legal. Outros entendem que são da mesma espécie os crimes que lesam o mesmo bem jurídico, embora tipificados em dispositivos diferentes. Segundo o entendimento majoritário, “há continuação, portanto, entre crimes que se assemelham nos seus tipos fundamentais, por seus elementos objetivos e subjetivos, violadores também do mesmo interesse jurídico”. Ou, na expressão de Welzel, “a mesma infração jurídica pode



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

derivar da lesão de vários tipos aparentados entre si, que ficam compreendidos no conceito comum superior de delito".² (D/n)

21. Rogério Greco, por sua vez, expõe que:

O agente pode, mediante mais de uma ação ou omissão, praticar dois ou mais crimes da mesma espécie. A primeira dúvida que se apresenta pela redação do artigo em estudo é justamente saber o que significa crimes da mesma espécie. Várias posições foram ganhando corpo ao longo dos anos, sendo que duas merecem destaque, porque principais. A primeira posição considera como crimes da mesma espécie aqueles que possuem o mesmo bem jurídico protegido, ou, na linha de raciocínio de Fragoso, "crimes da mesma espécie não são apenas aqueles previstos no mesmo artigo de lei, mas também aqueles que ofendem o mesmo bem jurídico e que apresentam, pelos fatos que os constituem ou pelos motivos determinantes, características fundamentais comuns" (FRAGOSO, Heleno Cláudio. Lições de Direito penal, p. 351). Assim, furto e roubo, estupro e atentado violento ao pudor seriam da mesma espécie. A segunda posição aduz que crimes da mesma espécie são aqueles que possuem a mesma tipificação penal, não importando se simples, privilegiados ou qualificados, se tentados ou consumados. Esta é a posição de Aníbal Bruno quando diz que "cada ação deve fundamentalmente constituir a realização punível do mesmo tipo legal, isto é, essas ações repetidas devem representar dois ou mais crimes da mesma espécie, podendo reunir-se a forma consumada com a tentativa, a forma simples com a agravada. Os bens jurídicos podem ter o mesmo ou diverso titular" (BRUNO, Aníbal. Direito Penal, t. 2º, p. 302). Ao contrário, portanto, da posição anterior, para esta não poderia haver continuidade entre furto e roubo ou estupro e atentado violento ao pudor, uma vez que tais infrações penais encontram moldura em figuras típicas diferentes. Para nós, crimes da mesma espécie são aqueles que possuem o mesmo bem jurídico protegido.³ (D/n).

22. Na esfera penal, apesar da discussão em torno do sentido de "mesma espécie", consolidou-se o entendimento de que a continuidade delitiva pressupõe a prática de crime contra o "mesmo bem jurídico", o que em outras palavras significa a prática de crime contra o mesmo valor social que a lei busca proteger (segurança, informação, comunicação, meio ambiente etc.).

23. Além disso, a jurisprudência dos Tribunais está fixada no sentido de que apenas há continuidade delitiva se as infrações tiverem sido praticadas contra um mesmo "bem jurídico", veja-se:

Sob essa ótica, para que seja possível a aplicação da continuidade delitiva, além de as infrações serem obrigatoriamente praticadas nas mesmas circunstâncias de tempo, lugar e modo de execução, exige-se a reiteração da conduta, como se renovando a infração a cada vez que

² BITENCOURT, Cezar Roberto. *Tratado de Direito Penal. Parte Geral* 1. p. 648.

³ GRECO, Rogério. *Curso de Direito Penal Parte Geral*, 11ª ed., Niterói, Editora Impetus, 2009, v.1, p.604/605.

D R J R H D folha 6/12
MU



se age ou se omite, além da identidade de bens jurídicos tutelados. No presente caso, não há uma reiteração de conduta, tendo em vista que a empresa apenas deixou de apresentar informações obrigatórias aos consumidores e de observar normas de segurança, condutas totalmente desvinculadas uma da outra. Além disso, são infrações que evidentemente violam bens jurídicos distintos (direito à segurança e direito à informação), não podendo, nem de longe, serem consideradas como de mesma espécie. Com essas considerações, reformando a sentença nesse particular, deve ser restabelecido o valor da multa fixada no âmbito administrativo, na medida em que aplicou o valor com base no mínimo legal previsto em lei, em observância ao princípio da legalidade. (TRF-1. Apelação nº. 2007.34.00.029768-8/DF; Des. Rel. Kassio Marques).

24. Também, inclusive, no PARECER/ANTT/PRG/AMJ/Nº 0174-3.5.1/2004, a Procuradoria expôs o entendimento de que o princípio da continuidade delitiva deveria ser respeitado no âmbito administrativo quando fosse verificado o cometimento de infrações de uma "mesma natureza".

25. Assim, de acordo com o previsto no Código Penal, com a jurisprudência dos Tribunais, com o entendimento exposto pela Procuradoria e com a orientação da SUINF, entende-se que a continuidade delitiva deve ser reconhecida no âmbito dos PAS instaurados pela SUINF entre as infrações que violarem o mesmo bem jurídico, o que, como visto, significa que coloquem em risco a proteção ao mesmo valor que se busca proteger com a aplicação de uma penalidade (segurança, informação, comunicação, meio ambiente etc.).

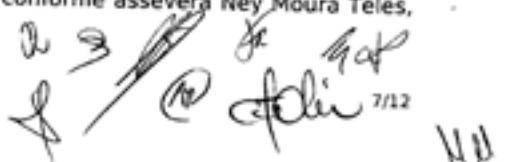
26. Diante do exposto, a aplicação da continuidade delitiva, no âmbito dos PAS instaurados pela SUINF, deve estar condicionada à prática de duas ou mais infrações que violem um mesmo enquadramento previsto no Contrato de Concessão e/ou Resolução ANTT nº 4.071/2013, dependendo de uma análise a ser feita caso a caso, conforme afirmação do Parecer nº 4.680/2015/PF-ANTT/PGF/AGU.

b) Critério temporal

27. Cumulativamente ao critério material, faz-se necessário para o reconhecimento da continuidade delitiva que as duas ou mais infrações sejam praticadas em um mesmo "contexto temporal".

28. É grande a dificuldade para definir o referido critério, uma vez que não há como estabelecer com precisão qual é o prazo que determina se duas infrações pertencem, ou não, à mesma relação de contexto. É o que expõe Rogério Greco:

Exige o art. 71 do Código Penal que o agente atue em determinado tempo, a fim de que sejam aplicadas as regras relativas ao crime continuado. Também com relação a esse ponto existe divergência doutrinária e jurisprudencial, em razão da ausência de um critério rígido para a sua aferição, pois, conforme assevera Ney Moura Teles,



 23/07/2012



AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

"como mensurar essa quantidade de tempo, com base em quais critérios? Este problema é de difícil solução. Não se pode realizar análise meramente aritmética, mas entre os crimes deve mediar tempo que indique a persistência de um certo liame psíquico que sugira uma sequência entre os dois fatos". Não há, portanto, como determinar o número máximo de dias ou mesmo de meses para que se possa entender pela continuidade delitiva. Deverá, isto sim, segundo entendemos, haver uma relação de contexto entre os fatos, para que o crime continuado não se confunda com a reiteração criminosa.⁴

29. Apesar da dificuldade acima pontuada, o Superior Tribunal de Justiça fixou o limite de 30 (trinta) dias entre uma infração e outra enquanto prazo para que possa ser reconhecida a continuidade entre estas, a fim de objetivar o critério temporal e diminuir a margem de discricionariedade em torno da aplicação do instituto jurídico continuidade delitiva. Veja-se:

AGRAVO REGIMENTAL RECURSO ESPECIAL EM AGRAVO EM EXECUÇÃO. PENAL. UNIFICAÇÃO DE PENAS. ROUBO MAJORADO. CONTINUIDADE DELITIVA. LAPSO TEMPORAL. INTERVALO ENTRE AS CONDUTAS SUPERIOR A DOIS MESES. ART. 71, CAPUT, DO CÓDIGO PENAL. INAPLICABILIDADE. CRIMES PRATICADOS COM MEIOS E CIRCUNSTÂNCIAS ABSOLUTAMENTE DISTINTAS. CONDUTAS AUTÔNOMAS E ISOLADAS. RECONHECIMENTO DA CONTINUIDADE DELITIVA. INVIALIDADE. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO. 1. De acordo com o art. 71, caput, do Código Penal, "Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica dois ou mais crimes da mesma espécie e, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, devem os subsequentes ser havidos como continuação do primeiro, aplica-se-lhe a pena de um só dos crimes, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, aumentada, em qualquer caso, de um sexto a dois terços." 2. Não há determinação expressa no art. 71, caput, do Código Penal sobre o lapso temporal limite para o reconhecimento da continuidade delitiva, sendo apenas exigido que os crimes devem ser praticados nas mesmas condições de tempo, lugar e modo de execução, para que sejam considerados continuados. 3. Todavia, este Superior Tribunal de Justiça firmou o entendimento de que o lapso temporal superior a 30 (trinta) dias entre os crimes de roubo praticados pelo mesmo agente não dá azo à aplicação da continuidade delitiva. 4. No caso, além do lapso temporal superior a 30 (trinta) dias entre as condutas apuradas nos processos-crime n.º 01001832807 e 01001942630, as demais circunstâncias não permitem a concessão do benefício. Os roubos apurados no processo 01001832807 ocorreram no interior de veículo de transporte coletivo, mediante grave ameaça empregada com uso de arma de fogo, quando foram subtraídos valores da empresa de transporte; enquanto o roubo apurado no processo 01001942630 foi praticado contra pedestre, no período noturno e com auxílio de outra pessoa, mediante a utilização de faca e com emprego de violência física contra a vítima. 5. Agravo regimental desprovido. (AgRg no REsp 1154442 RS 2009/0174426-0 Min. Rel. LAURITA VAZ;j. em 18/10/2012)

⁴ GRECO, Rogério. *Curso de Direito Penal. Parte Geral.* p. 605.



30. Embora na esfera penal seja adotado, enquanto critério temporal, a prática de crimes no lapso de 30 (trinta) dias, sugere-se que no âmbito dos PAS seja adotado o conceito de "mesma ação fiscal" constante no PARECER/ANTT/PRG/AMJ/Nº 0174-3.5.1/2004.

31. Com o objetivo de padronização do conceito de Ação Fiscal no âmbito da ANTT, recorre-se ao Plano Anual de Fiscalização – PAF, aprovado para o ano de 2016:

Ação de Fiscalização: atividade de fiscalização, executada por agente de fiscalização da ANTT, ou a quem ela delegar. Para ações de fiscalização *in loco*, é considerada 1 (uma) ação de fiscalização, para o efeito do acompanhamento de indicadores e cumprimento de metas, aquela em que o(s) agente(s) de cada equipe fiscaliza(m) o respectivo trecho rodoviário concedido e regista(m) em relatórios específicos;

6.3. QUANTIDADES E FREQUÊNCIAS DE FISCALIZAÇÃO (...)

6.3.3. EQUIPES DE FISCALIZAÇÃO

As equipes de fiscalização da exploração da infraestrutura rodoviária federal, lotadas nos Postos de Fiscalização e Escritórios Avançados, em princípio, deverão executar 1 (uma) inspeção rotineira a cada quinze dias, de modo a acompanhar a execução dos serviços e obras previstos no Planejamento Anual e Programação Mensal de Obras e Serviços, identificando atrasos no cumprimento dos prazos previstos. Além disso, deverão ser verificadas possíveis inexecuções referentes ao não atendimento aos índices e parâmetros mínimos de qualidade ou de aceitação exigidos e previstos no contrato de concessão.

Todos os segmentos do sistema rodoviário federal concedido deverão ser fiscalizados pelo menos uma vez durante o mês.

As ações de fiscalização poderão ser realizadas pela equipe de supervisão, quando necessário.

Sendo assim, para cada trecho rodoviário federal concedido, deverão ser executadas, em princípio, 24 (vinte e quatro) fiscalizações rotineiras ao longo do ano.

32. Dessa forma, com o objetivo de estabelecer o conceito, entende-se como mais adequado vincular este ao conceito de Ação Fiscal do PAF vigente. Assim, a ação fiscal terá o lapso temporal estabelecido no PAF vigente.

c) Critério espacial

33. Por fim, é imprescindível para o reconhecimento da continuidade entre infrações que estas, além de terem sido praticadas contra um "mesmo bem jurídico", e em um "mesmo lapso temporal", também tenham sido praticadas em "mesmo lugar". Sobre este requisito, Rogério Greco diz que:

Também existe controvérsia quanto à distância entre os vários lugares nos quais os delitos foram praticados. Discute-se sobre a possibilidade de se verificar o crime continuado somente dentro de um mesmo

✓

9/12

M.



bairro, de uma mesma cidade, comarca ou em até Estados diversos. O STF já entendeu que "o fato de serem diversas as cidades nas quais o agente perpetrou crimes (São Paulo, Santo André e São Bernardo do Campo) não afasta a reclamada conexão espacial, pois elas são muito próximas uma da outra, e integram, como é notório, uma única região metropolitana" (RE – Rel. Xavier de Albuquerque).⁵ (D/n).

34. Vê-se, portanto, que, no âmbito penal, a compreensão de "mesmo lugar" abrange até cidades vizinhas, pois o que interessa para o reconhecimento da continuidade é a relação de contexto entre as infrações. Nesse sentido, Cesar Roberto Bitencourt vai além, esclarecendo que:

2) Condições de lugar – Deve existir entre os crimes da mesma espécie uma conexão espacial para caracterizar o crime continuado. Segundo Hungria, 'não é necessário que seja sempre o mesmo lugar, mas a diversidade de lugares pode ser tal que se torne incompatível com a ideia de uma série continuada de ações para a realização de um só crime. É a consideração total das condições mais do que de cada uma delas que permite concluir pela continuidade ou não do crime'.⁶

35. Considerando que no âmbito da exploração da infraestrutura rodoviária federal é concedido pelo Poder Público à Concessionária um lote rodoviário, sugere-se que seja reconhecida a continuidade entre as infrações que forem praticadas no mesmo trecho concedido conforme estabelecido no Contrato de Concessão.

R R Jr *M J S.*
ofdr

J

⁵ GRECO, Rogério. *Curso de Direito Penal. Parte Geral*. p. 605.

⁶ BITENCOURT, Cesar Roberto. *Tratado de Direito Penal*, 14^a ed., São Paulo, Editora Saraiva, 2009, v.1, p. 648.

LLy.



III - CONCLUSÃO

36. Em atendimento às orientações expostas em pareceres da Procuradoria e nas orientações da SUINF, entende-se que o reconhecimento da continuidade delitiva no âmbito dos PAS instaurados pela SUINF, poderá ocorrer quando a Concessionária praticar duas ou mais infrações da mesma espécie, nas mesmas condições de tempo e lugar, conforme a tabela abaixo:

Critério material	Mesmo bem jurídico	Duas ou mais infrações praticadas que violem um mesmo enquadramento previsto no Contrato de Concessão e/ou Resolução ANTT nº 4.071/2013, dependendo de uma análise a ser feita caso a caso.
Critério temporal	Mesma ação fiscal	Obedecerá ao prazo estabelecido no PAF vigente para as inspeções rotineiras.
Critério espacial	Mesmo trecho concedido	Conforme trecho concedido constante no contrato de concessão.

37. Presentes cumulativamente os critérios acima, sugere-se que, após uma análise a ser feita caso a caso, conforme estabelece o Parecer nº 4.680/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, a autoridade reúna os Autos de Infração lavrados pela equipe de fiscalização que apresentem concomitantemente os critérios ora apresentados e aplique uma única penalidade.

38. Cabe lembrar que a reunião ou não dos Autos de Infração devem ser devidamente analisados e justificados, com o objetivo de dar mais transparéncia ao processo.

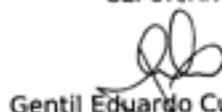
Brasília, 11 de agosto de 2016.

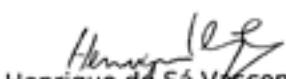
Alessandro Reichert
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT

Clemilson Frazão de Oliveira
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT




Cristiane Pachêco Lourenço
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT


Gentil Eduardo Cunha Melo
Analista de Infraestrutura
GEFOR/ANTT


Henrique de Sá Vasconcelos
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT

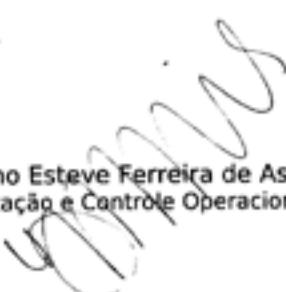

Thaisa Rios Marciano
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT


Fernando Nunes Carneiro Rios
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT


Giuliano Renato Molinero
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT


Sérgio Vaz Silva Pereira
Especialista em Regulação
GEFOR/ANTT

De acordo em 11/09/2016,


Luciano Esteve Ferreira de Assis
Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias

De acordo em 11/09/2016,


Luiz Fernando Castilho
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

ANEXO III MEMORANDO CIRCULAR Nº 008/2016/GEFOR/SUINF



Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR/SUINF
 SCES Trecho 3, Lote 10 Polo 8 do Projeto Orla, Bloco C - 1º andar, Brasília-DF
 CEP 70200-003
 Tel. (61) 3410-1000/1001

Memorando-Circular 008/2016/GEFOR/SUINF

Em 22 de agosto de 2016.

À COINF-URRS,
 À COINF-URMG,
 À COINF-URSP,
 À COINF-URRJ,
 À COINF-URBA,
 À COINF-URSC

Assunto: Procedimentos a serem adotados com relação às Portarias SUINF e demais providências com relação às atividades de fiscalização.

Referência: Portaria nº 135/2016/SUINF e Portaria nº 162/2016/SUINF

Senhores Coordenadores,

1. Reportamo-nos às Portarias em referência, buscando detalhar melhor os procedimentos nelas elencados, a serem adotados pelas COINF em suas atividades de fiscalização.

Portaria nº 135/2016/SUINF

Portaria nº 135/2016/SUINF – Regulamenta o uso do Termo de Registro de Ocorrência, Auto de Infração e Notificação de Autuação no âmbito da fiscalização dos contratos de rodovias federais concedidas

2. Com relação ao Art. 3º, os incisos abaixo merecem especial atenção. O inciso 1º trata do encaminhamento do TRO por meio eletrônico, buscando agilizar as intervenções a serem realizadas pelas Concessionárias. No entanto, não está dispensada a emissão do TRO em meio físico e posterior encaminhamento de uma via ao autuado.

Art. 3º O TRO terá numeração própria e será lavrado em três vias.
 §1º A 1ª via do TRO será entregue ao representante ou preposto da concessionária, pessoalmente ou por meio eletrônico, nos termos do Capítulo V, Título II da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.
 Grifo nosso

3. Em atendimento ao §3º, abaixo transcrito, esclarecemos que a contagem de prazo para o atendimento ao TRO poderá se iniciar a partir do envio ou recebimento do correio eletrônico, conforme acordado com as concessionárias. É relevante que as COINF estabeleçam junto às concessionárias o encaminhamento de e-mails resposta confirmado o recebimento. Ademais, o campo do referido Termo onde consta a data de recebimento poderá ser preenchido pela própria fiscalização com anexação de cópia do registro eletrônico, anteriormente ao envio da via à concessionária.

4. No caso de descumprimento do prazo para correção, o processo será instaurado com base no TRO encaminhado por meio eletrônico e sua confirmação de envio ou recebimento.

§3º Na hipótese do TRO ser encaminhado por meio eletrônico, o prazo para correção da ocorrência terá início a partir da data registrada no sistema de correio eletrônico.

5. No que tange ao §4º, conforme orientado por e-mail, as COINF deverão solicitar o cadastro das concessionárias sob sua jurisdição. O parágrafo em questão trata do número mínimo, devendo as COINF solicitarem quantos endereços eletrônicos entenderem suficientes.

§4º Para a efetivação do trâmite de encaminhamento do TRO por meio eletrônico, as concessionárias deverão indicar à ANTT e garantir a atualização do cadastro de, no mínimo, 03 (três) endereços eletrônicos funcionais, e no mínimo 1 (um) corporativo para o recebimento do TRO.

6. O caput do Art. 7º, abaixo transcrito, restringe a lavratura dos AI aos Especialistas em Regulação de Transportes Terrestres.

Art. 7º O AI, conforme modelo previsto no Anexo II, será lavrado pelos Especialistas em Regulação de Transportes Terrestres lotados nos níveis de fiscalização da ANTT quando verificada a prática de infração contratual ou regulatória pela concessionária, no curso de qualquer ato ou procedimento administrativo, em flagrante ou decorrente da não correção, no prazo previsto, de ocorrência registrada em TRO. (Grifo nosso)

7. O parágrafo único, Art. 7º, trata do Princípio da Continuidade Delitiva. A aplicação é regulamentada pelo Parecer Técnico nº 096/2016/GEFOR/SUINF, em anexo.

Parágrafo único. Deve ser lavrado um AI para cada infração constatada, exceto quando as infrações tiverem o mesmo fato gerador. (Grifo nosso)

8. A Notificação de Autuação – NA tratada no Art. 11, abaixo transcrita, será lavrada somente pelo Coordenador de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – COINF ou Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR.

Art. 11. A concessionária será comunicada da infração por meio da NA, prevista no Anexo III.

9. Com relação ao Art. 13, parágrafo único, assim que constatado atraso injustificado, passível de apenação por multa moratória, será lavrado AI conforme enquadramento estabelecido em Contrato. Sem prejuízo, a Concessionária apresentará Defesa Prévia quantos aos fatos que embasaram a autuação, sendo o valor da multa apurado quando da comprovação da cessação da infração.

Art. 13. A aplicação da penalidade não isenta a concessionária da obrigação de corrigir a irregularidade, assim como a correção de eventuais faltas ou irregularidades não é causa de extinção de punibilidade.

Parágrafo único. Em se tratando de infração punível por meio de multa moratória, sem prejuízo da Defesa, a apuração do montante da multa ocorrerá após comprovação da cessação da infração por parte da concessionária.

10. Com relação ao Art. 14, conforme orientado por e-mail, as COINF deverão solicitar o cadastro das concessionárias sob sua jurisdição.

Art. 14. Será reconhecido como representante funcionário devidamente identificado pela concessionária junto à SUINF/ANTT.

Portaria nº 162/2016/SUINF

Art. 1º Delegar às Coordenações de Exploração da Infraestrutura Rodoviária a instauração e instrução dos processos administrativos



para apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito dos contratos de concessão rodoviária.

11. As Coordenações de Infraestrutura Rodoviária das Unidades Regionais instruirão processualmente as decisões do Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR e Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - SUINF, nas instâncias de defesa prévia e recurso, respectivamente.

12. A protocolização da Defesa Prévia - DP acontecerá diretamente na COINF responsável pela autuação do Processo. Após a análise, as COINF encaminharão os PAS, já com a análise da DP, para apreciação e Decisão por parte da GEFOR. Não é necessário o encaminhamento de minuta de Decisão.

13. A protocolização dos recursos, por sua vez, acontecerá na GEFOR, que, buscando a segurança jurídica, encaminhará, se necessário, o recurso digitalizado para uma COINF diversa da que realizou a análise em primeira instância.

14. O processamento dos PAS atenderá ao estabelecido no fluxograma em anexo.

Procedimentos – Ação de Fiscalização

15. Trataremos na sequência da revisão da definição de tópicos ligados à atividade de fiscalização, bem como explicitaremos os procedimentos a serem adotados com relação à definição de Ação de Fiscalização.

Ação de fiscalização

Atividade de fiscalização, executada por agente de fiscalização da ANTT, ou a quem ela delegar.

As ações de fiscalização *in loco* serão realizadas em duração e quantidades estabelecidas pelo Plano Anual de Fiscalização vigente, sendo registradas em relatórios específicos.

A quantidade e os resultados das ações serão informados, conforme estabelecido pela GEFOR, mensalmente até o dia 10 (dez) do mês subsequente.

Tais ações tem como objetivo o acompanhamento de indicadores, parâmetros de desempenho e cumprimento de metas, e serão compostas por quantas inspeções se fizerem necessárias.

As inspeções são verificações *in loco* dos elementos do trecho rodoviário concedido.



Equipes de Supervisão da Fiscalização

As equipes de supervisão da fiscalização da exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida, lotadas nas Unidades Regionais, deverão executar as ações de fiscalização em cada trecho concedido na periodicidade definida pelo cronograma estabelecido no Plano Anual de Fiscalização. Deverão ser verificadas possíveis ocorrências de defeitos e inconformidades, além de supervisionar as ações de fiscalização executadas nos trechos rodoviários federais sob jurisdição de sua Unidade Regional.

Equipes de Fiscalização

As equipes de fiscalização da exploração da infraestrutura rodoviária federal, lotadas nos Postos de Fiscalização e Escritórios Avançados deverão executar as ações de fiscalização na periodicidade definida pelo cronograma estabelecido no Plano Anual de Fiscalização, de modo a acompanhar a execução dos serviços e obras previstos no Planejamento Anual e Programação Mensal de Obras e Serviços, identificando atrasos no cumprimento dos prazos previstos. Além disso, deverão ser verificadas possíveis inexecuções referentes ao não atendimento aos índices e parâmetros mínimos de qualidade ou de aceitação exigidos e previstos no contrato de concessão.

Todos os segmentos do sistema rodoviário federal concedido deverão ser fiscalizados pelo menos uma vez durante o mês.

As ações de fiscalização poderão ser realizadas pela equipe de supervisão, quando necessário.

16. Abaixo elencaremos os procedimentos a serem adotados pela fiscalização com relação à ação de fiscalização:

- a) As ações de fiscalização deverão atender ao cronograma estabelecido no Plano Anual de Fiscalização;
- b) Durante as inspeções compreendidas numa mesma ação de fiscalização, poderão ser registradas todas as inconformidades encontradas, com a emissão dos respectivos TRO ou AI;
- c) As autuações serão encaminhadas individualmente às Concessionárias, conforme procedimento estabelecido;
- d) As Defesas Prévias serão analisadas separadamente, inclusive quanto à correspondente dosimetria da pena, tendo em vista o prazo regulamentar estabelecido para análise;

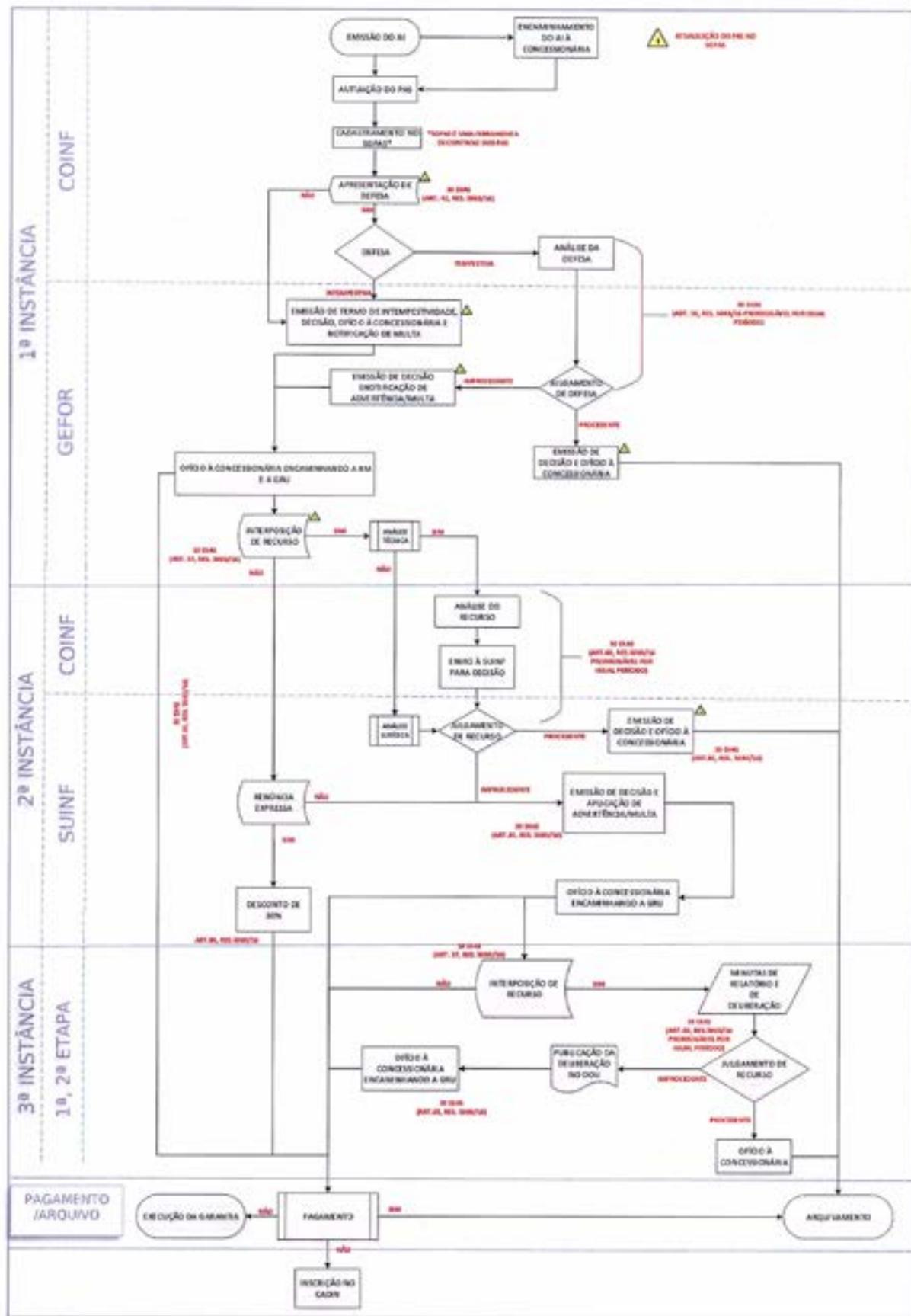
- e) A emissão dos AI em uma determinada ação de fiscalização não enseja a abertura imediata de Processo Administrativo Simplificado - PAS, pois poderá ser avaliado o conjunto das autuações emitidas na mesma ação de fiscalização e respectivas DP;
- f) Após a análise das DP, os AI ou PAS que prosperarem e atenderem ao regramento explicitado por meio do Parecer Técnico nº 096/2016/GEFOR/SUINF serão objeto de Parecer Técnico específico que embasará a instauração de PAS único ou mesmo o apensamento dos PAS já em tramitação, observando os aspectos de dosimetria da pena correspondentes ao conjunto de infrações;
- g) Os AI cujas Defesas Prévias forem deferidas não comporão o processo em comento e serão arquivados separadamente;
- h) A GEFOR expedirá uma única Decisão e Notificação de Multa para cada PAS instaurado ou conjunto de PAS apensados que atendam ao princípio da continuidade delitiva, conforme exposto nos itens "e" e "f" supratranscritos;
- i) Os atenuantes ou agravantes serão avaliados à época da emissão da referida Notificação de Multa, considerando as sugestões encaminhadas no Parecer Técnico de análise das COINF;
- j) A partir da fase de Recurso em 2^a Instância, a concessionária apresentará apenas uma peça recursal para o conjunto de infrações tratado no item h, cabendo a decisão à SUINF.

17. Colocamo-nos à disposição para eventuais dúvidas ou questionamentos.

Atenciosamente,

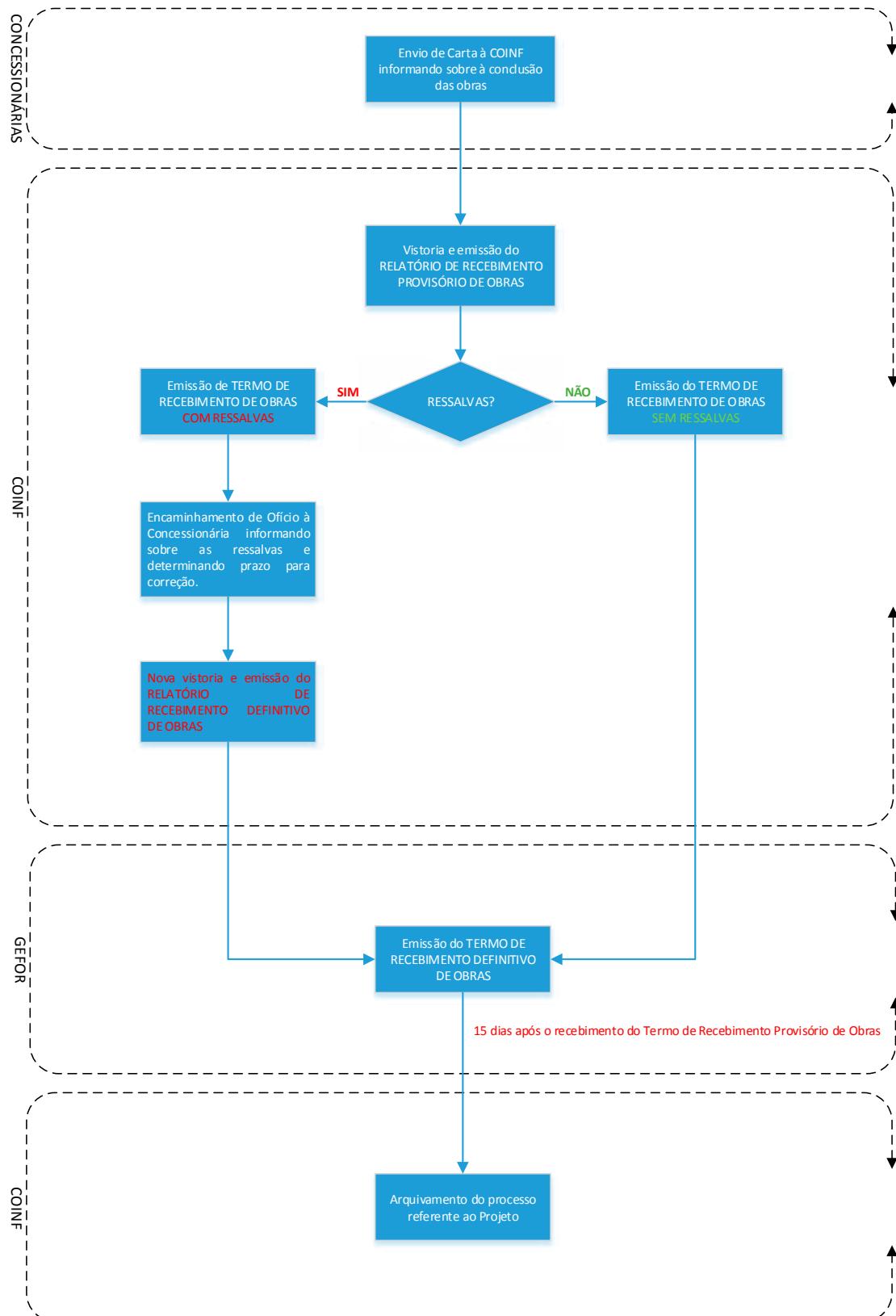
LUCIANO ESTEVE FERREIRA DE ASSIS
Gerente de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias





ANEXO IV MODELOS VIGENTES DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO E DEFINITIVO

1- Fluxograma



2- Modelo Carta de Conclusão de Obras

LOGO DA CONCESSIONÁRIA

Carta – XXX/XXXX
Cidade, XX de XXXX de XXXX

À

Unidade Regional de XXXXXX – XXX/ANTT
Avenida Cristóvão Colombo, 485, 14º andar, Bairro Funcionários
Belo Horizonte – MG

AT.: Sr. XXXXX
Coordenador de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – COINF-URXX

c/c.: Sr.. XXXXX
PFR XXXXX

Assunto: Recebimento da obra _____ (colocar a descrição da obra) no km _____
(XXX+XXX) da Rodovia BR-_____ /UF da _____ (nome “fantasia” da concessionária).

Referência: Ofício XXX/XXXX/GEPRO/SUINF, de XX/XX/XXXX Colocar o número do ofício com a não objeção do anteprojeto/projeto da obra e data

Prezado Senhor,

A _____ (nome da concessionária), para fins de **recebimento da obra**, vem respeitosamente informar que na data de XX/XX/XXXX, a obra (colocar a descrição da obra) da Rodovia BR-_____, no município de _____, encontrando-se assim apta a vistoria de recebimento.

Ressalta-se que a referida obra teve seu início em XX/XX/XXXX, conforme informado através da Carta XXXXX, de XX/XX/XXXX, protocolo 50XXX.XXXXXX/20XX-XX encaminhada a esta COINF.

Para tanto informamos também que a referida obra integra o PER (Plano de Exploração de Rodovia), no item _____ (ex.: x.x.x – execução de ruas laterais... – Melhorias Física e Oper...), e que sua execução _____ (sofreu ou não sofreu) ajustes em relação ao projeto aprovado através do Ofício em epígrafe.

Dante do exposto, informamos que estas alterações serão contempladas no projeto As Built a ser enviado posteriormente para análise e aprovação. (somente se houve alteração do projeto aceito).

Ressaltamos que todas as alterações foram previamente autorizadas pela COINF/XXX ou GEPRO/SUINF estando contempladas no projeto As Built a ser enviado posteriormente para análise e aprovação. (somente se houve alteração do projeto aceito).

Adicionalmente, encaminhamos em anexo arquivo digital contendo os relatórios de cumprimento das condicionantes ambientais e seus respectivos protocolos junto ao órgão ambiental, comprovando para fins de recebimento definitivo de obras, a regularidade do processo de licenciamento ambiental.

Atenciosamente,

XXXXXXX

3- Relatório de Recebimento Provisório de Obras

RELATÓRIO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO DE OBRAS				
NOME DO SERVIDOR:		CARGO:	MATRÍCULA SIAPE:	
NOME DO SERVIDOR:		CARGO:	MATRÍCULA SIAPE:	
CONCESSIONÁRIA:		UNIDADE REGIONAL:	RELATÓRIO DE RECEBIMENTO Nº:	
DATA DA VISTORIA:	HORA DA VISTORIA:	RODOVIA:	KM.:	SENTIDO:
<p>1. Descrição das Obras a serem recebidas:</p> <p>2. Data de recebimento da comunicação escrita da Concessionária informando a conclusão das obras:</p> <p>3. No que concerne aos aspectos funcionais e elementos visíveis, as obras estão executadas em conformidade com o Projeto Executivo aprovado pela ANTT?</p> <p>4. As obras estão em condições adequadas de segurança e conforto aos usuários?</p> <p>5. A obra está apta a ser recebida provisoriamente?</p> <p>6. Outras informações e observações:</p>				
Assinatura e carimbo do Servidor - Fiscalização <Matrícula SIAPE>		Assinatura e carimbo do Servidor - Supervisão <Matrícula SIAPE>		

4-Termo de Recebimento Provisório de Obras



TRP XX/XXXX/COINF-URXX

TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO: Execução de **(DESCREVER OBJETO)**, BR-XXX/XX, em decorrência do Contrato de Concessão Edital nº XXX/XXXX, que entre si, fazem a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, e a **XXXXXXXX CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A.**, CNPJ nº XX.XXX.XXX/XXXX-XX, na forma abaixo:

Em conformidade com o disposto no art. 18, Inciso I da resolução ANTT nº 1.187 de 09 de novembro de 2005, e, de acordo com a solicitação enviada pela Concessionária, por meio da carta nº XX, o servidor XXXXXXXXXXXX, matrícula SIAPE nº XXXXXXXX, Coordenador de Infraestrutura Rodoviária, subsidiado pelo Relatório de Recebimento Provisório de Obras nº XXX/XXXX, verificou que a obra **(DESCREVER OBJETO)**, está em condições de ser recebida provisoriamente.

XXXXX XXXXXX – XX, de XXXXX de XXXX.

XXXXXXXX

COORDENADOR DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
ANTT

XXXXXXXX

DIRETOR PRESIDENTE
XXXXXX CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A

5- Relatório de Recebimento Definitivo de Obras

RELATÓRIO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO DE OBRAS				
NOME DO SERVIDOR:	CARGO:	MATRÍCULA SIAPE:		
NOME DO SERVIDOR:	CARGO:	MATRÍCULA SIAPE:		
CONCESSIONÁRIA:	UNIDADE REGIONAL:	RELATÓRIO DE RECEBIMENTO N°:		
DATA DA VISTORIA:	HORA DA VISTORIA:	RODOVIA:	KM:	SENTIDO:

1. Descrição das Obras a serem recebidas;
2. Data de recebimento da comunicação escrita da Concessionária informando a conclusão das obras;
3. Data da Emissão do Termo de Recebimento provisório;
4. Data do Recebimento do projeto "As Built" e Relatório informando as alterações realizadas na obra e suas justificativas;
5. A obra está apta a ser recebida definitivamente?
6. Outras informações e observações:

Assinatura e carimbo do Servidor - Fiscalização <Matrícula SIAPE>	Assinatura e carimbo do Servidor - Supervisão <Matrícula SIAPE>
--	--

6-Termo de Recebimento Definitivo de Obras



TRD XX/XXXX/CRD – PORTARIA SUINF Nº XXX/XXXX

TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO:
 Execução de obras (**DESCREVER OBJETO**), BR-XXX/XX, em decorrência do Contrato de Concessão Edital nº XXX/XXXX, que entre si, fazem a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, e a XXXXXXX CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A., CNPJ nº XX.XXX.XXX/XXXX-XX, na forma abaixo:

Em conformidade com o disposto no art. 18, Inciso II da resolução ANTT nº 1.187 de 09 de novembro de 2005, e, subsidiados pelo Termo de Recebimento Próvisório de Obras – TRP XX/XXXX/COINF-URXX – e Relatório de Recebimento Definitivo nº XXX/XXX a Comissão de Recebimento Definitivo nomeada pela Portaria SUINF nº XXX/XXXX recebe em caráter definitivo a obra (**DESCREVER OBJETO**), implantada pela Concessionária XXXXXXX.

Ressaltamos que o recebimento definitivo não exclui a responsabilidade civil da Concessionária pela solidez e segurança da obra realizada, nem a responsabilidade administrativa pelo perfeito atendimento das condições contratuais.

Brasília – DF, XX de XXXXXXX de XXXX.

XXXXXXX

PRESIDENTE DA COMISSÃO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO
ANTT

XXXXXXX

MEMBRO DA COMISSÃO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO
ANTT

XXXXXXX

MEMBRO DA COMISSÃO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO
ANTT

XXXXXXX

MEMBRO DA COMISSÃO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO
ANTT

De acordo:

/ /

XXXXXXX

DIRETOR PRESIDENTE
XXXXXXXXXX CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A.

De acordo:

/ /

XXXXXXX

DIRETOR
XXXXXXXXXX CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA S.A.

ANEXO V TABELA RESUMO DE ENQUADRAMENTOS

Tabela resumo - Manual de Fiscalização

Item	Enquadramento na Resolução ANTT nº 4.071/2013 ou em Contrato de Concessão
Pavimento	
Áreas exsudadas superiores a 1 m ²	Artigo 6º, Inciso III
Flechas na trilha de roda medidas sob corda de 1,20 m	Artigo 7º, Inciso XIV
Porcentagem de área trincada máxima	Ver relatório de monitoração
Desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento	Artigo 5º, Inciso XVIII
Desnível entre faixas de tráfego contíguas	Artigo 5º, Inciso XXVIII
Irregularidade longitudinal máxima	Ver relatório de monitoração
Pavimento rígido - defeitos de alcantamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas e buracos	Artigo 6º, Inciso VII
Pavimento rígido - juntas e trincas sem selagem	Artigo 4º, Inciso V
Pavimento rígido - passagem de nível com grau de severidade alto ou defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	Artigo 6º, Inciso V
Pavimento rígido - ICP acima do limite	Ver relatório de monitoração
Pavimento flexível - depressões, abaulamentos ou ainda defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	Artigo 6º, Inciso III
Pavimento flexível - buracos ou panelas	Artigo 6º, Inciso IV
Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas	Artigo 7º, Inciso VII
Deflexão característica máxima	Ver relatório de monitoração
Índice de gravidade global - IGG máximo	Ver relatório de monitoração
Áreas afetadas por trincas interligadas de classe 3	Artigo 8º, Inciso V
Altura de areia (HS) e valor de resistência à derrapagem (VRD)	Ver relatório de monitoração
Áreas excessivamente remendadas	Artigo 7º, Inciso VII
Elementos de proteção e segurança e sinalização rodoviária	
Barreira rígida ou defensa metálica com necessidade de recuperação ou substituição	Artigo 7º, Inciso X
Tachas, tachões e balizadores refletivos ausentes ou danificados	Artigo 5º, Inciso IX
Dispositivo anti-ofuscante ausente ou não funcional	Artigo 6º, Inciso X
Liberar ao tráfego trecho de via com sinalização horizontal provisória ou definitiva em desconformidade com as normas técnicas vigentes	Artigo 7º, Inciso VI
Sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes ausentes ou em más condições de visibilidade	Artigo 5º, Inciso VI
Sinalização vertical ou aérea de indicação, de serviços auxiliares ou educativas ausentes ou em más condições de visibilidade	Artigo 6º, Inciso VIII
Deixar de disponibilizar informações, a qualquer tempo, por meio de placas de sinalização, sobre as formas de comunicação dos usuários com a concessionária e a ouvidoria da ANTT	Artigo 4º, Inciso III
Marcos quilométricos ausentes ou em más condições de visibilidade	Artigo 4º, Inciso VI

Placa indicativa com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da concessionária ausente ou em más condições de visibilidade	Artigo 4º, Inciso XVI
Sinalização de emergência em desconformidade com as normas técnicas vigentes	Artigo 8º, Inciso II
Sinalização vertical de regulamentação em desconformidade com as normas técnicas vigentes	Artigo 9º, Inciso VII
Sinalização vertical provisória ou a sinalização de obras em desconformidade com as normas técnicas vigentes	Artigo 6º, Inciso IX
Sinalização horizontal, vertical ou aérea em desconformidade com as normas técnicas vigentes	Artigo 7º, Inciso IX
Retrorefletância	Ver relatório de monitoração
Ausência total de sinalização vertical ou aérea de regulamentação suja ou danificada	Artigo 9º, Inciso VII
Ausência total de sinalização vertical ou aérea de advertência ou indicação suja ou danificada	Artigo 7º, Inciso IX
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m ² de placas educativas/indicativas por quilômetro	Ver relatório de monitoração
Instalação das placas indicativas antecedendo os postos da PRF	Artigo 6º, Inciso VIII
Instalação das placas de regulamentação antecedendo os postos da PRF	Artigo 9º, Inciso VII
Drenagem e obras-de-arte correntes - OAC	
Seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	Depende da causa
Elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído	Artigo 6º, Inciso XII
Problemas emergenciais, de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco a rodovia ou elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial	Artigo 7º, Inciso XII
Obras-de-arte especiais - OAE	
Guarda-corpo com necessidade de recuperação ou substituição	Artigo 7º, Inciso XIII
Guarda-roda e passeios com necessidade de recuperação ou substituição	Artigo 6º, Inciso XI
Sistema de drenagem dos tabuleiros sujos ou obstruídos	Artigo 6º, Inciso XII
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores sem placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	Depende do tipo de placa de sinalização
Problemas emergenciais que em curto prazo possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade de OAE, inclusive em passarela de pedestres	Artigo 7º, Inciso VII
Barreiras de concreto de OAE sem pintura	Artigo 4º, Inciso XII
Recalque de pavimento em cabeceira de OAE	Artigo 6º, Inciso XXVIII
Juntas ou aparelhos de apoio fora de sua vida útil	Artigo 6º, Inciso XI
Terraplenos e estruturas de contenção	
Talude com presença de processo erosivo ou condição de instabilidade que, em curto prazo, possa colocar em risco a segurança dos usuários	Artigo 6º, Inciso XIII
Mau funcionamento dos elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção devido à sujeira e/ou obstrução	Artigo 6º, Inciso XII

Presença de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento	Artigo 6º, Inciso XIII
Presença de material resultante de deslizamento ou erosões que obstrua a faixa de rolamento ou acostamento da pista	Artigo 7º, Inciso VIII
Canteiro central e faixa de domínio	
Material resultante de poda, capina, ou obra, abandonado na faixa de domínio	Artigo 5º, Inciso V
Vegetação com altura superior a 30 cm em canteiro central e na faixa de domínio ou 10 cm em áreas nobres (trevos, acessos, praças de pedágio e postos de pesagem)	Artigo 5º, Inciso X
Árvores e/ou arbustos na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários e que representem perigo à segurança do tráfego	Artigo 5º, Inciso XI
Falta de manutenção, ainda que provisória, de cercas limítrofes da faixa de proteção e de aceiros em rodovias concedidas	Artigo 5º, Inciso XIV
Falta de zelo pelas boas condições dos acessos à rodovia e ruas laterais e/ou fechamento (ou regularização) de acessos não autorizados pela ANTT	Artigo 5º, Inciso XIX
Existência de veiculação de informação publicitária na faixa de domínio sem autorização da ANTT	Artigo 5º, Inciso XVII
Não remover material da pista, ou dos acostamentos, que comprometa a correta fluidez do tráfego das rodovias concedidas	Artigo 7º, Inciso VIII
Não garantir a integridade do patrimônio da rodovia, da faixa de domínio, das edificações e dos bens da concessão	Artigo 8º, Inciso VII
Edificações e instalações operacionais	
Não garantir a integridade das edificações e dos bens da concessão	Artigo 5º, Inciso III
Impedir ou dificultar o acesso da fiscalização da SUINF/ANTT às edificações ou instalações operacionais	Artigo 9º, Inciso XI
Sistemas elétricos e de iluminação	
Falhas no sistema de iluminação da rodovia	Artigo 6º, Inciso XIV
Falhas nos sistemas elétricos da rodovia, com exceção do sistema de iluminação	Artigo 5º, Inciso III
ANÁLISE DOS RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO	
Deixar de entregar, entregar fora do prazo ou entregar de forma incompleta relatório de monitoração de elemento da rodovia	Artigo 6º, Inciso XXIV
Pavimento	
Aderência (Valor de Resistência à Derrapagem - VRD ou Altura de Mancha de Areia - HS)	Artigo 7º, Inciso VII
Deixar de encaminhar à COINF a proposta de pontos críticos a serem monitorados quanto aos ensaios de aderência	Artigo 6º, Inciso XXIV
IRI (International Roughness Index) - Irregularidade Longitudinal	Item 19.15 para Contratos da 2ª etapa e Item 20.2 para Contratos da 3ª etapa de concessão

FWD (Falling Weight Deflectometer) - Deflexão	Artigo 8º, Inciso VI para Contratos da 2ª etapa de concessão e Item 20.2 para Contratos da 3ª etapa de concessão
Flechas nas trilhas de roda	Artigo 7º, Inciso XIV
Percentual de área trincada (TR)	Item 19.15 para Contratos da 2ª etapa e Item 20.2 para Contratos da 3ª etapa de concessão
Pavimento rígido - ICP (Índice de Condição do Pavimento) e condições de conservação do Pavimento Rígido	Artigo 6º, Inciso VI
IGG - Índice de Gravidade Global	Artigo 7º, Inciso VII
Elementos de proteção e segurança e sinalização rodoviária	
Defensas metálicas e barreiras de concreto	Artigo 7º, Inciso X
Dispositivos anti-ofuscantes	Artigo 6º, Inciso X
Retrorefletância da sinalização horizontal em desconformidade com o PER ou normas	Artigo 7º, Inciso VII
Tachas e tachões danificados	Artigo 5º, Inciso IX
Marcos quilométricos ausentes, sujos ou danificados	Artigo 4º, Inciso VI
Sinalização vertical indicativa dos valores das tarifas vigentes ausente, suja ou danificada	Artigo 5º, Inciso VI
Sinalização vertical ou aérea indicativa de serviços auxiliares ou educativa ausente, suja ou danificada	Artigo 6º, Inciso VIII
Sinalização vertical de regulamentação suja ou danificada	Artigo 9º, Inciso VII
Sinalização vertical ou aérea suja ou danificada, exceto a sinalização vertical de regulamentação	Artigo 7º, Inciso IX
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m ² de placas educativas/indicativas por quilômetro - Contratos da 3ª etapa de concessão	Artigo 7º, Inciso VII
Retrorefletância da sinalização vertical ou aérea em desconformidade com o PER ou normas	Artigo 7º, Inciso VII
Obras-de-arte especiais	
Ausência de evolução de OAE que apresentaram nota de classificação 1 ou 2 na monitoração anterior	Artigo 7º, Inciso VII
Morosidade na execução de intervenções de recuperação de OAE que apresentaram nota de classificação 1 na monitoração anterior	Artigo 7º, Inciso VII
Guarda-corpo de OAE danificado ou ausente	Artigo 7º, Inciso XIII
Sistema de drenagem de OAE sujo, quebrado ou obstruído	Artigo 6º, Inciso XII
Ausência de placa de gabarito vertical	Artigo 9º, Inciso VII
Ausência de atendimento aos parâmetros de desempenho das juntas de dilatação e dos aparelhos de apoio	Artigo 6º, Inciso XI
Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes - OAC	
Sistema de drenagem e OAC em estado precário, sujo, quebrado ou obstruído	Artigo 6º, Inciso XII
Meios-fios danificados, deteriorados ou ausentes	Artigo 4º, Inciso VII
Terraplenos e estruturas de contenção	
Ausência de evolução de terraplenos e estruturas de contenção que apresentaram nota de classificação de risco 3 na monitoração anterior	Artigo 7º, Inciso VII
Inconformidades no sistema de drenagem e OAC de terraplenos e estruturas de contenção	Artigo 6º, Inciso XII

Canteiro central e faixa de domínio	
Ausência de regularização de ocupações, cercas e acessos na faixa de domínio	Artigo 7º, Inciso VII
Edificações e instalações operacionais	
Elementos das edificações e instalações operacionais com anomalias	Artigo 5º, Inciso III
Existência de elementos classificados com estado de conservação regular na monitoração anterior e ruim na monitoração atual	Artigo 5º, Inciso III
Sistemas elétricos e de iluminação	
Existência de elementos do sistema de iluminação classificados com estado de conservação ruim	Artigo 6º, Inciso XIV
Existência de elementos do sistema elétrico classificados com estado de conservação ruim	Artigo 5º, Inciso III
Existência de elementos do sistema de iluminação classificados com estado de conservação regular na monitoração anterior e ruim na monitoração atual	Artigo 6º, Inciso XIV
Existência de elementos do sistema elétrico classificados com estado de conservação regular na monitoração anterior e ruim na monitoração atual	Artigo 5º, Inciso III



-
-  [/anttnoface](https://www.facebook.com/anttnoface)
 -  [@antt_oficial](https://twitter.com/antt_oficial)
 -  [/CanalANTT](https://www.youtube.com/CanalANTT)
 -  [@ANTTagencia](https://www.instagram.com/ANTTagencia)
 -  flickr.com/agenciaantt
-

www.antt.gov.br