

NOTA TÉCNICA Nº 33 /2012/GEINV/SUINF

Brasília, 30 de outubro de 2012.

Assunto: Proposta de alteração do Cronograma Financeiro, referente às obras e serviços estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia Régis Bittencourt, BR-116/SP/PR - Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A – 4ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio.

Referente: Processo nº 50500.061586/2012-68

## I – INTRODUÇÃO

1. Por meio da presente Nota Técnica apresentamos análise, no que compete a GEINV, da Proposta de Revisão do Cronograma Financeiro vigente, referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo/SP – Curitiba/PR, concedida a Autopista Régis Bittencourt.
2. Para elaboração desta Nota Técnica consideramos as informações contidas no Processo nº 50500.034743/2012-62, que trata das inexecuções do Cronograma Financeiro, referentes ao 4º ano de concessão.
3. Por meio do Relatório Anual de Fiscalização a Unidade Regional de São Paulo, Coordenação de Infraestrutura Rodoviária (COINF/URSP), apresentou a análise entre os investimentos relatados pela Concessionária e o observado pela equipe de fiscalização de campo desta ANTT ao longo do 4º ano de concessão.
4. Com base no item III, art. 2º, da Resolução ANTT nº 675, de 4/8/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 1578, de 17/8/2006, os valores correspondentes aos investimentos não realizados deverão ser ajustados no Cronograma Financeiro de Investimentos, para recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato.
5. Esclarecemos que somente apuramos as inexecuções dos itens contratuais classificados como obrigatórios, que devem ser executados de acordo com os prazos fixados nos cronogramas constantes do PER.
6. Os itens não obrigatórios possuem cronograma de execução meramente indicativo, e, devem ser executados de forma a atender os parâmetros mínimos de qualidade da rodovia, cujo acompanhamento é feito pela equipe de fiscalização desta ANTT.

*JA* *CF*

7. Ressaltamos que as justificativas apresentadas pela Concessionária para as inexecuções do 4º ano de concessão constam no Processo nº 50500.034743/2012-62, o qual será encaminhado a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR/SUINF para apuração de responsabilidade.

8. Ainda, consideramos a proposta de Revisão Ordinária, encaminhada pela Concessionária, por meio da Carta ARB/PLA/12090122, bem como as Cartas ARB/DIR/12060067, de 21/6/2012, ARB/PLA/12080195 e ARB/PLA1208195-2, por meio das quais a Concessionária solicitou a inclusão de novos investimentos no PER.

9. Sobre revisões, transcrevemos o que dispões a Resolução nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 1.578/2006, de 17/8/2006, a seguir:

“Art. 2º. Nas Revisões Ordinárias serão considerados:

(...)

III – as repercussões no cronograma financeiro decorrentes de:

a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras ou serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;

b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência.”(grifo nosso)

10. Ainda, sobre o assunto, dispõe a Resolução nº 1.187/2005, alterada pela Resolução nº 2.554/2008, de 14/2/2008:

“Art. 23. As repercussões econômico-financeiras serão consideradas em:  
I - revisões ordinárias, realizadas anualmente na forma de regulamentação específica, nos casos de:

a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;

b) modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência; e

II - revisão de reavaliação, realizada a cada cinco anos, nos termos do artigo20.

III - revisão extraordinária, nos demais casos previstos em lei, contrato e Resoluções da ANTT.” (grifo nosso)

*[Handwritten Signature]*

*[Handwritten Signature]*

11. Por fim, ressaltamos o disposto na Resolução nº 3.651/2011, de 7/4/2011, publicada em 12/4/2011, cujo trecho é transcrito a seguir:

“Art. 2º A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão, após a publicação desta resolução, de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:

I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e

II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.”

12. Do exposto, esclarecemos que as modificações no cronograma de investimentos serão classificadas, preliminarmente, por esta GEINV, em revisão ordinária, revisão extraordinária, fluxo marginal e fluxo original. No entanto, essa classificação deverá ser ratificada pela GEROR, uma vez que os reflexos alteram o cálculo da tarifa básica de pedágio efetuada por aquela Gerência.

13. Dessa forma, apresentamos comentários e discussões a respeito dos itens para os quais se propõe alterações em relação ao Cronograma Financeiro, referente às obras e serviços do Programa de Exploração da Rodovia Régis Bittencourt, BR-116/SP/PR.

14. Lembramos que os valores a apresentados estão referenciados a preços iniciais do Contrato, ou seja, julho de 2007.

## II – ANÁLISE

### 1.2 - RECUPERAÇÃO DA RODOVIA

#### 1.2.8 - Recuperação de Passivos Ambientais

##### A - Proposta da ANTT

15. A Concessionária não apresentou proposta de reprogramação para o item. No entanto, as obras não foram realizadas no 4º ano de concessão.

16. Dessa forma, propomos reprogramar os investimentos não realizados no 4º ano de concessão, para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Jen*

*[Handwritten signature]*



*Cronograma físico-financeiro para o item 1.2.8 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	3.087.869,51	1.142.352,32	1.470.299,65	61.040,33	414.177,21
Vigente	FM	307.003,37			223.160,20	83.843,17
Inexecução	FO	1.470.299,65		1.470.299,65		
Proposto ANTT - RO	FO	3.087.869,51	1.142.352,32	0,00	1.531.339,99	414.177,21

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

FM – Fluxo Marginal

## 5 – MELHORAMENTOS DA RODOVIA

### 5.1 – MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS

#### 5.1.1 - Correções de Traçado (inclusive OAE's)

#### 5.1.2 - Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's) - Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla

##### A - Proposta da Concessionária

17. No Relatório de Inexecuções do 4º ano a Concessionária, cópia anexa, justificou a não realização da obra em função do processo de licenciamento ambiental.

18. Ainda, informou que existe discordância por parte da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC em relação ao traçado estabelecido no Contrato de Concessão.

19. A COMEC é a executora dos projetos e obras relativos ao Programa Pró-Transporte do Ministério das Cidades/PAC da mobilidade da COPA 2014. Este programa visa estabelecer melhorias na mobilidade urbana durante a COPA 2014.

20. Uma das obras previstas é o Corredor Metropolitano, com aproximadamente 70 km interligando sete municípios da Região Metropolitana de Curitiba.

21. Seu projeto compartilha e coincide em parte com o projeto do Contorno Norte na Região Metropolitana de Curitiba. Por esta razão, a Concessionária informou que foram realizadas diversas reuniões com a COMEC para viabilizar ambos os projetos, conforme Carta DSU – 0927/2011, de 20/6/2011, Processo nº 50500.034743/2012-62.

22. A COMEC informou à ANTT o interesse em estabelecer de forma conjunta os dois traçados, com a assinatura de Termo de Compromisso entre as partes, além de propor que o Estado do Paraná, através do Instituto Ambiental do Paraná, desempenhe a função de órgão licenciador ambiental, em substituição ao IBAMA (Ofício nº 034/2012, 6/2/12).

23. Em 21/6/2012, a Concessionária apresentou projeto funcional do Contorno Norte, considerando o uso compartilhado com a COMEC (5 km), bem como, planilha orçamentária, referentes às obras reivindicadas pela COMEC.

24. Após reunião nesta ANTT, a Concessionária apresentou novo projeto funcional do Contorno Norte, incluindo a implantação do Corredor Metropolitano, em área compartilhada, bem como orçamento para as obras adicionais solicitadas pela COMEC:

- Inclusão de 5,32 km do Corredor Metropolitanos compartilhado (direito = 2,83 km , esquerdo = 2,5km) →R\$ 24.389.973,18
- Extensão adicional de 1,415 km do Contorno, por razões de mudança do traçado solicitado pela COMEC e também para atendimento a Colônia Faria →R\$ 4.517.608,85

25. Ainda, em reunião no dia 27/9/2012, a ANTT solicitou estimativa de valores de todas as obras necessárias para implantação do traçado compartilhado, ou seja, não poderiam remanejar obras já previstas no PER.

26. Assim, a Concessionária apresentou por meio da Carta ARB/DIR/120600674, de 10/10/2012, os orçamentos para as seguintes obras de transposição:

- Obra de transposição do Contorno em decorrência da mudança do traçado para atendimento a Colônia Faria (estaca 1.540) → R\$ 3.495.654,78
- Obra de transposição do Contorno norte (estaca 1.080) → R\$ 6.548.760,54
- Três obras, de transposição do Contorno norte (estacas 1.190, 1.415, 1.450) →R\$ 7.161.632,18

#### B – Proposta da ANTT

27. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente estava previsto para o 4º Ano de Concessão, a execução de 50% da obra do contorno norte de Curitiba, correspondente R\$ 18.812.728,01. No entanto, a Concessionária não executou as obras previstas.

28. Quanto à proposta para inclusão de novos investimentos no PER, encaminhada por meio da Carta ARB/DIR/120600674, de 10/10/2012, ressaltamos que a Concessionária não apresentou os custos de conservação, manutenção e operação do trecho compartilhado.

29. Ainda, esclarecemos que a Concessionária não apresentou estudo visando comprovar benefícios aos usuários da Rodovia, com o uso compartilhado do trecho, apenas apresentou como benefício a possível celeridade no processo de

JF

licenciamento ambiental, considerando a obtenção da licença por meio do Órgão Ambiental Estadual.

30. Lembramos que de acordo com a Resolução nº 1187/2005, as propostas de alteração no Programa de Exploração, apresentadas pela Concessionária, deverão conter Projeto Básico, suas justificativas e avaliação dos custos e benefícios, considerados os requisitos indicados no Anexo IV da referida Resolução.

31. Do exposto, propomos não incluir novos investimentos no PER. Ainda, propomos reprogramar a obra para o 6º ano de concessão, uma vez que não há tempo hábil para elaboração, análise e aprovação do projeto executivo, ainda no 5º ano de concessão, considerando apenas as obrigações estabelecidas no PER.

32. Do exposto, propomos alterar o cronograma do item conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	37.625.456,02		18.812.728,01	18.812.728,01	
Inexecução	FO	18.812.728,01		18.812.728,01		
Proposto ARB	FO	37.625.456,02			37.625.456,02	
Proposto ANTT - RO	FO	37.625.456,02			37.625.456,02	
Proposto ANTT - RE	FO	37.625.456,02				37.625.456,02

RO – Revisão Ordinária

RE – Revisão Extraordinária

FO – Fluxo Original

33. Propomos, ainda, a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “5.1.4 Cronograma de Execução

##### Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's):

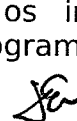
- Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla, com extensão de 11,785 km x 2 pistas = 23,57 km, a ser executado no 4º e 6º anos.”

#### 5.1.3 – Execução de Ruas Laterais em Pista Simples

5.1.3.1 – Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapeverica da Serra – segmentos a definir – extensão de 20,0 km

##### A – Proposta da Concessionária

34. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.




### B – Proposta da ANTT

35. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão, no 4º ano de concessão, de implantação de aproximadamente 13,56 km de ruas laterais, em segmentos a definir, nos municípios de Taboão da Serra, Embu das Artes, São Lourenço da Serra e Itapeverica da Serra, no Estado de São Paulo. Entretanto, não foi constatada execução do presente item no período. Dessa forma, propomos reprogramar os valores dos investimentos para o 5º ano.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.3.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	15.348.183,68	10.419.578,90	1.642.868,26	1.642.868,26	1.642.868,26
Inexecução	FO	10.419.578,90	10.419.578,90			
Proposto ARB	FO	15.348.183,68	0,00	12.062.447,16	1.642.868,26	1.642.868,26
Proposto ANTT - RO	FO	15.348.183,68	0,00	12.062.447,16	1.642.868,26	1.642.868,26

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

36. Ressaltamos que as justificativas apresentadas pela Concessionária para as inexecuções do 4º ano de concessão constam no Processo nº 50500.034743/2012-62, o qual será encaminhado a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR/SUINF para apuração de responsabilidade.

### 5.1.3.2 – Implantação de ruas laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati – segmentos a definir – extensão de 20,0 km

#### A – Proposta da Concessionária

37. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.

#### B – Proposta da ANTT

38. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, estava previsto, no 4º Ano de Concessão, a implantação de aproximadamente 10 km de ruas laterais, em segmentos a definir, nos municípios de Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati. No entanto, a Concessionária não executou as obras previstas. Dessa forma, propomos reprogramar o cronograma do item, conforme quadro a seguir.

*Ju*

*[Handwritten signature]*

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.3.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	15.348.183,68	7.695.809,52	1.229.773,22	1.229.773,22	1.229.773,22
Inexecução	FO	7.695.809,52	7.695.809,52			
Proposto ARB	FO	15.348.183,68		8.925.582,74	1.229.773,22	1.229.773,22
Proposto ANTT - RO	FO	15.348.183,68		8.925.582,74	1.229.773,22	1.229.773,22

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo original

39. Ressaltamos que as justificativas apresentadas pela Concessionária para as inexecuções do 4º ano de concessão constam no Processo nº 50500.034743/2012-62, o qual será encaminhado a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR/SUINF para apuração de responsabilidade.

### 5.1.3.3 – Implantação de ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba – segmentos a definir – extensão de 15,0 km

#### A – Proposta da Concessionária

40. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.

#### B – Proposta da ANTT

41. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, estava previsto, no 4º ano de concessão, a implantação de aproximadamente 11 km de ruas laterais, em segmentos a definir, nos municípios de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba. No entanto, a Concessionária não executou as obras previstas. Dessa forma, propomos reprogramar o cronograma do item, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.3.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	11.511.137,76		8.431.908,41	1.026.409,78	1.026.409,78
Inexecução	FO	8.431.908,41		8.431.908,41		
Proposto ARB	FO	11.511.137,76			9.458.318,19	1.026.409,78
Proposto ANTT - RO	FO	11.511.137,76			9.458.318,19	1.026.409,78

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

42. Com base nas alterações dos cronogramas dos itens 5.3.1, 5.3.2 e 5.3.3, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

“5.1.4 Cronograma de Execução  
(...)”

**Ruas Laterais (~~implantação até o final do 7º ano~~):**

- Implantação de uma extensão de 20,0 km, em segmentos descontínuos a serem definidos, nos municípios de Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapeçerica da Serra (execução do 5º ao 7º ano);
- Implantação de uma extensão de 20,0 km, em segmentos descontínuos a serem definidos, nos municípios de Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati (execução do 3º ao 7º ano);
- Implantação de uma extensão de 15,0 km, em segmentos descontínuos a serem definidos, nos municípios de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba (execução do 5º ao 7º ano)."

**5.1.4 – Melhoria de Acessos Existentes – 39 Acessos**

**A – Proposta da Concessionária**

43. A Concessionária informou que executou 99,62% das melhorias de acessos previstas para o 4º ano (Carta DSU-PLA 0824/2012, de 22/5/2012, Processo nº 50500.034743/2012-62).

**B - Proposta da ANTT**

44. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão, no 4º ano de concessão, de implantação de melhorias em 39 acessos existentes na Rodovia Régis Bittencourt. Entretanto, segundo informações da URSP, a Concessionária não concluiu todas as obras previstas.

45. A Concessionária encaminhou o estudo técnico para definir a localização das melhorias em 19/04/2011, por meio da Carta DSU-ENG 0586/2011.

46. Esta GEINV apresentou a não objeção aos projetos executivos das melhorias de acessos em 13/2/2012, por meio do Ofício no 272/2012/GEINV/SUINF. No entanto, apresentou objeção às melhorias nos acessos localizados nos quilômetros 439+500, 461+800, 508+700, 029+000 e 029+950 pista norte, e quilômetro 054+900, pista sul, tendo em vista o disposto no Parecer Técnico nº 28/2011/PFR-Registro-URSP.

47. A Concessionária encaminhou justificativa quanto às localizações proposta. Assim, em 29/3/2012, esta GEINV encaminhou para análise da URSP as justificativas da Concessionária quanto à localização desses acessos.

48. Quanto à execução das melhorias previstas, a URSP informou que a Concessionária executou 81% das melhorias, conforme quadro a seguir.

JA



DESCRIÇÃO	PREVISTO R\$	EXECUTADO %	EXECUTADO R\$
Melhorias do acesso nº 1 - bairro Potuverá - Itapecerica da Serra/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 2 - bairro Despézio - São Lourenço da Serra/SP	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 3 - bairro barrinha - S. Lourenço da Serra	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 4 - bairro Palmerinha - Juquitiba/SP	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 5 - Jd. das Palmeiras - Juquitiba/SP	129.319,03	85%	109.921,17
Melhorias do acesso nº 6 - Palmeiras - Juquitiba/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 7 - Jd. das Palmeiras - Juquitiba/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 8 - Jd. das Palmeiras - Juquitiba/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 9 - Sta. Rita - Miracatu/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 10 - Sta. Rita Norte - Miracatu/SP	129.319,03	70%	90.523,32
Melhorias do acesso nº 11 - Pedro Barros - Miracatu/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 12 - Jd. Yolanda - Miracatu/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 13 -B. Camaete - Miracatu/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 14 - bairro estação - Juquiá/SP	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 15 - Serrote - Registro/SP	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 16 - Serrote Norte - Registro/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 17 - Serrote Sul 2 - Registro/SP	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 18 - Arapongal Norte - Registro/SP	129.319,03	100%	- *
Melhorias do acesso nº 19 - Arapongal Sul - Registro/SP (PRF)	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 20 - Arapongal Norte 2 - Registro/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 21 - Registro/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 22 - bairro Capinzal, Registro/SP	129.319,03	85%	109.921,17
Melhorias do acesso nº 23 - bairro Conchal - Registro/SP - Graal Petropen	129.319,03	100%	- *
Melhorias do acesso nº 24 - barra do Soldado - Jacupiranga/SP	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 25 - bairro Pindaúba - Cajati/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 26- Ch. Esperança - Cajati/SP	129.319,03	100%	- *
Melhorias do acesso nº 27 - Capelinha Norte - Cajati/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 28 - Capelinha Sul - Cajati/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 29 - Barra do Turvo/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 30 - Pardinho Sul - Barra do Turvo/SP	129.319,03	85%	109.921,17
Melhorias do acesso nº 31 - Pardinho Norte - Barra do Turvo/SP	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 32 - povoado Ribeirão - Campina Grande do Sul/PR	129.319,03	100%	- *
Melhorias do acesso nº 33 - Bairro jaguatirica 1 - Campina Gde. do Sul/PR	129.319,03	100%	- *
Melhorias do acesso nº 34 - Bairro jaguatirica 2 - Campina Gde. do Sul/PR	129.319,03	95%	122.853,08
Melhorias do acesso nº 35 - Bairro Jaguatirica 3 - Campina Gde. do Sul/PR	129.319,03	85%	109.921,17
Melhorias do acesso nº 36 - bairro Barragem Sul - Campina Gde do Sul/PR	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 37 - bairro Barragem Norte - Campina Gde do Sul/PR	129.319,03	100%	129.319,03
Melhorias do acesso nº 38 - bairro Terra Boa - Campina Gde do Sul/PR	129.319,03	85%	109.921,17
<b>TOTAL</b>		<b>81%</b>	<b>4.080.015,31</b>

\* melhorias de acessos não autorizadas no 4º ano

*JA*

*[Handwritten signature]*

49. Ressaltamos que a execução de obras e serviços, sem prévia autorização da ANTT, descumpra o parágrafo único, artigo 3º da Resolução nº 1187/2005, e também a cláusula 17.3 do Contrato de Concessão. Desta forma, com base no parágrafo único, artigo 4º dessa mesma Resolução, os serviços executados sem prévia autorização serão integralmente assumidos pela Concessionária.

50. Diante da apuração de inexecução, propõe-se o ajuste do cronograma do item, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.4 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	5.043.442,07		5.043.442,07		
Inexecução	FO	963.426,75		963.426,75		
Proposto ARB	FO	5.043.442,07		5.024.276,99	19.165,08	
Proposto ANTT - RO	FO	5.043.442,07		4.080.015,31	963.426,75	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

51. Propomos, ainda, a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

##### Melhoria de Acessos Existentes:

- 39 unidades receberão melhorias de tapers pavimentados, em função da frequência de entradas e saídas de veículos, a serem executadas no 4º e 5º anos.

#### 5.1.5 – Melhoria de Interseções Existentes - BR-116/SP – km 272+100; BR-116/SP – km 285+000

##### A – Proposta da Concessionária

52. A Concessionária informou que executou uma unidade e apresentou as justificativas para a inexecução referente à Interseção existente do km 285.

53. A Concessionária justificou que adotou todas as medidas necessárias para viabilização da obra, porém, ficou dependente de providências a cargo do Município de Itapeverica da Serra para retirada de invasores da área onde está prevista a obra.

54. Informou que somente em setembro de 2011, a partir de iniciativa isolada da Concessionária, firmou termos de acordo de desocupação com todos os invasores, sem a participação de nenhuma das prefeituras interessadas na obra.

55. Ainda, justificou que esta ANTT, por meio de Ofício nº 1743/GEINV/SUINF, de 4/10/2011, fez objeções ao projeto executivo encaminhado em 6/7/2011 (Carta DSU-ENG 1029/2011), solicitando justificativa da solução

*JA*



apresentada, cuja resposta foi enviada ainda em 21/10/2011 por meio da Carta DSU-ENG 1733/2011.

### B – Proposta da ANTT

56. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão de implantação, no 4º Ano de Concessão, de melhorias em duas interseções existentes na Rodovia Régis Bittencourt, sendo uma no km 272+100 e outra no km 285+000 da BR-116/SP.

- Melhoria da Interseção Existente do Km 285+000

57. A Concessionária encaminhou o projeto em 8/7/2011. No entanto, essa ANTT solicitou o reenvio do referido projeto em virtude da necessidade de complementações e adequação à Resolução nº 1187/2005.

58. A Concessionária encaminhou comentários a respeito dessas complementações em 21/10/2011. A GEINV ratificou a objeção ao projeto (Ofício nº 129/GEINV/SUINF, de 26/1/2012).

59. Em 13/2/2012 a Concessionária encaminhou o projeto de acordo com estabelecido na Resolução 1187/2005 e solicitações apresentadas por esta GEINV nos ofícios de objeção. Dessa forma, esta ANTT apresentou a não objeção ao referido projeto em 11/4/2012 (Ofício nº 666/GEINV/SUINF, de 11/4/2012).

- Melhoria da Interseção Existente do Km 272+800

60. A Concessionária encaminhou o projeto em 27/6/2011. No entanto, essa ANTT solicitou, em 26/1/2012, o reenvio do referido projeto em virtude da necessidade de complementações e adequação à Resolução 1187/2005.

61. A Concessionária encaminhou comentários a respeito dessas complementações em 9/3/2012. Dessa forma, esta ANTT apresentou a não objeção ao referido projeto em 16/4/2012 (Ofício nº 703/GEINV/SUINF, de 16/4/2012).

62. Propomos reprogramar o valor total previsto no 4º ano para o 5º ano de concessão, uma vez que os projetos somente foram aprovados no 5º ano e, dessa forma, a Concessionária somente foi autorizada a iniciar a obra no 5º ano.

63. Do exposto, apresentamos alteração do cronograma conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	1.364.609,07		1.364.609,07		
Inexecução	FO	1.364.609,07		1.364.609,07		
Proposto ARB	FO	1.364.609,07		682.304,54	682.304,54	
Proposto ANTT - RO	FO	1.364.609,07			1.364.609,07	

RO – Revisão Ordinária  
FO - Fluxo Original

*JA*

*[Handwritten signature]*

64. Propomos, ainda, a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

**“5.1.4 Cronograma de Execução  
(...)”**

**Melhoria de Interseções Existentes:**

2 unidades, a serem executadas no 4º 5º ano: BR 116/SP - km 272,1 (interseção em dois níveis, na zona urbana de Taboão da Serra); BR 116/SP - km 285,0 (acesso a Itapecerica da Serra).”

**5.1.6 – Implantação de Trevo em Nível, com Alças**

**5.1.6.1 – BR-116/PR – km 32 – Retorno pelo canteiro central**

65. Conforme última revisão aprovada estava previsto, para o 4º ano, a implantação de um trevo em nível. No entanto a Concessionária não executou a referida obra (R\$ 1.182.661,19)

**A – Proposta da Concessionária**

66. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.

67. Justificou que realizou estudos, considerando contagens volumétricas nos horários de pico, que constataram que a implantação do trevo em nível no km 32 não se mostra eficiente, uma vez que existe outro a 1 km. Além disso, informou que a implantação da obra criaria novo ponto crítico, uma vez que existem acessos nas outras bordas, tanto na pista sul como na norte, que acarretariam cruzamentos em nível, sem garantir a devida segurança viária (Carta DSU-PLA 0416/2012, de 16/3/2012).

**B – Proposta da ANTT**

68. A Concessionária deverá apresentar estudo, conforme exigido pela Resolução nº 1187/2005, visando alterar a localização da obra prevista no PER, uma vez que informou que a implantação do km 32 acarretaria em geração de um novo ponto de crítico.

69. Dessa forma, propomos reprogramar a obra para o 5º e aguardar o estudo a ser apresentado pela Concessionária.

*JE*

*[Handwritten signature]*

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.6.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	1.182.661,19		1.182.661,19		
Inexecução	FO	1.182.661,19		1.182.661,19		
Proposto ARB	FO	1.182.661,19			1.182.661,19	
Proposto ANTT - RO	FO	1.182.661,19			1.182.661,19	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

70. Propomos, ainda, a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

**“5.1.4 Cronograma de Execução**

(...)

**Implantação de Trevos em nível, com Alças**

- BR-116/PR - km 32 - Retorno pelo canteiro central a ser implantado no 4º 5º ano”

**5.1.8 - Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples – Completo**

**5.1.8.1 – BR-116/SP – km 277+600m**

**A – Proposta da Concessionária**

71. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.

72. A Concessionária alegou que a implantação deste dispositivo foi resultante da alteração do local de implantação daquele previsto originalmente para o km 276, que foi motivada pela proposta da Prefeitura de Embu das Artes/SP, conforme Ofício nº 415/2009-GAO/GP, de 15/10/2009, e aprovada na Revisão de Tarifa realizada em dez/2010. Desta forma, foi necessário novo estudo de implantação e compatibilização deste dispositivo com as ruas laterais existentes no local, que resultou na inexecução apurada no presente item (Carta DSU-PLA 0416/2012, de 16/3/2012).

73. Além disso, a Concessionária informou que encaminhou o projeto executivo em 10/10/2011 (Carta DSU-ENG 1668/2011, protocolo 50500.085540/2011-53).

**B – Proposta da ANTT**

74. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão, no 4º Ano de Concessão, da implantação de um trevo em desnível, em pista simples, completo, no km 277+600 da BR-116/SP. Entretanto, não foi constatada execução do presente item no período.

75. Propomos reprogramar o cronograma do item, conforme quadro a seguir.

*JG*

*[Handwritten signature]*

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.8.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	2.956.652,97		2.956.652,97		
Inexecução	FO	2.956.652,97		2.956.652,97		
Proposto ARB	FO	2.956.652,97			2.956.652,97	
Proposto ANTT - RO	FO	2.956.652,97			2.956.652,97	

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

### 5.1.8.2 – BR-116/SP – km 288

#### A – Proposta da Concessionária

76. A Concessionária informou que a prorrogação da obra visa compatibilizar sua implantação com as obras das ruas laterais previstas no município de Itapeccica da Serra (item 5.1.3.1 do PER).

#### B – Proposta da ANTT

77. A Concessionária encaminhou o projeto executivo em 18/08/2011, por meio da Carta DSU-ENG 1276/2011 (protocolo 50500.070796/2011-66). No entanto, esta GEINV apresentou objeção ao referido projeto e solicitou adequações (Ofício nº 2004/2011/GEINV/SUINF, de 22/11/2011).

78. A Concessionaria ainda não atendeu as solicitações desta GEINV. Dessa forma, propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.8.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	2.956.652,97		2.956.652,97		
Inexecução	FO	2.956.652,97		2.956.652,97		
Proposto ARB	FO	2.956.652,97			2.956.652,97	
Proposto ANTT - RO	FO	2.956.652,97			2.956.652,97	

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

79. Com base nas alterações dos cronogramas dos itens 5.1.8.1 e 5.1.8.2, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista simples – Completo (~~implantação até o final do 6º ano~~):

- BR-116/SP - km 277+600m a ser implantado no 4º 5º ano




- BR-116/SP - km 288 a ser implantado no 4º 5º ano”

### 5.1.9 – Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, Em Pista Dupla – Parcial

80. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão, no 4º Ano de Concessão, de implantação de um trevo em desnível com alças, em pista dupla, parcial, no km 12+800 (item 5.1.9.1), no km 297+600 (item 5.1.9.2), no km 388+200 (item 5.1.9.3), no km 312+200 (item 5.1.9.4), no km 325+700 (item 5.1.9.5), no km 332 (item 5.1.9.6), no km 336 (item 5.1.9.7), no km 340 (item 5.1.9.8) e no km 474+400 (item 5.1.9.9). No entanto a Concessionária não executou as obras previstas.

81. A Concessionária apresentou as justificativas para as inexecuções das referidas obras, conforme consta no Processo no 50500.034743/2012-62.

#### 5.1.9.1 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/PR - km 12+800m

##### A – Proposta da Concessionária

82. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.

83. A Autopista Régis Bittencourt argumentou que prorrogação da obra localizada no km 12+800 se fez necessária visando compatibilizar sua implantação em conjunto com as obras das ruas laterais previstas no município de Campina Grande do Sul (item 5.1.3.3 do PER).

##### B – Proposta da ANTT

84. Propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ARB	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original




**5.1.9.2- Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 297+600**

**A – Proposta da Concessionária**

85. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano de concessão. Dessa forma, propôs reprogramá-los para 5º ano de concessão.

86. Por meio da Carta DSU-PLA 0416/2012, de 16/3/2012, justificou que o dispositivo do km 297+600 tem alta complexidade de solução para atendimento de todos os movimentos previstos, com desvio de tráfego provisório de difícil execução, pois as pistas apresentam desnível acentuado no local, além de interferências físicas para essa operação localizadas no canteiro central (linha de transmissão e cabos de fibra ótica de outras concessionárias de serviços públicos).

87. Ainda, informou que encaminhou o projeto executivo 28/9/2011 (Carta DSU-ENG 1546/2011, protocolo 50500.083208/2011-54) e que ainda não obteve a aprovação desta ANTT.

**B – Proposta da ANTT**

88. Propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ARB	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

**5.1.9.3- Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 388+200**

**A – Proposta da Concessionária**

89. A Concessionária informou que iniciou a obra e que apresentou o projeto executivo por meio da Carta DSU-ENG 1280/2011 (protocolo 50500.072135/2011-75), o qual não foi aceito pela ANTT.

90. A Concessionária informou que executou 70% da obra, correspondente a R\$ 3.104.485,62.

*JG*

*[Handwritten signature]*

### B – Proposta da ANTT

91. Propomos não aceitar a apropriação dos valores solicitados pela Concessionária, tendo em vista que o projeto executivo não foi aprovado pela GEINV. Dessa forma, propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ARB	FO	4.434.979,46		3.104.485,62	1.330.493,84	
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

92. Lembramos que a Concessionária somente poderá iniciar a obra após receber a autorização desta ANTT.

### 5.1.9.4 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 312+200

#### A – Proposta da Concessionária

93. A Concessionária justificou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

#### B – Proposta da GEINV

94. A Concessionária ainda não encaminhou o projeto executivo. Dessa forma, propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.4 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ARB	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

Ja

**5.1.9.6 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 332**

**A – Proposta Concessionária**

104. A Concessionária justificou que não executou essa obra no 4º ano, pois o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

105. Propôs reprogramar a obra para o 5º ano de concessão.

**B – Proposta da ANTT**

106. Propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.6 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ARB	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

**5.1.9.7 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 336 - Serra do Cafezal**

**A – Proposta da ANTT**

107. A URSP informou que a Concessionária executou até o 4º ano 95% da obra, assim, propomos reprogramar a inexecução obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.7 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46	2.217.489,73	2.217.489,73		
Inexecução	FO	4.434.979,46		221.748,97		
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46	2.217.489,73	1.995.740,76	221.748,97	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

**5.1.9.8 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 340 - Serra do Cafezal**

**A – Proposta da ANTT**

JA



108. A URSP informou que a Concessionária não executou no 4º a obra prevista, assim, propomos reprogramar a inexecução para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.8 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo original

### 5.1.9.9 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 474+700m

#### A – Proposta da Concessionária

109. A Concessionária argumentou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

110. Ainda, informou que encaminhou projeto executivo para análise e aprovação da ANTT em 31/8/2011 (Carta DSU-ENG 1376/2011 e protocolo 50500.073999/2011-12).

111. Propôs reprogramar a obra para o 5º ano de concessão.

#### B – Proposta da ANTT

112. Propomos reprogramar a obra para o 5º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.9.9 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Inexecução	FO	4.434.979,46		4.434.979,46		
Proposto ARB	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	
Proposto ANTT - RO	FO	4.434.979,46			4.434.979,46	

RO – Revisão Ordinária

FO - Fluxo Original

113. Com base nas alterações dos cronogramas dos itens 5.1.9.1, 5.1.9.2, 5.1.9.3, 5.1.9.4, 5.1.9.5, 5.1.9.6, 5.1.9.7, 5.1.9.8 e, 5.1.9.9, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

"5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

*Jan.*

**Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Parcial**

- BR-116/PR - km 12+800m a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 297+600m a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 388+200m a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 312+200m a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 325+700m a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 332 a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 336 a ser implantado no 3º e 4º ano
- BR-116/SP - km 340 a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 474+700m a ser implantado no 4º 5º ano”

**5.1.10 – Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Completo**

**5.1.10.1 – BR-116/PR – km 88+600m**

**A – Proposta da Concessionária**

114. A Concessionária informou que o dispositivo do quilômetro 88+600 está inserido no Acesso Norte de Curitiba, no quilômetro 17+500, mais conhecido como a Trincheira de Atuba.

115. O local objeto do projeto está inserido no limite urbanos dos municípios de Colombo e Pinhais, com tráfego predominantemente urbano, margeado por comércios e indústrias.

116. Diante disto, justificou as inexecuções em virtude da complexidade para definição da solução, considerando o atendimento dos movimentos viários com a utilização da atual trincheira, além de buscar a minimização das desapropriações (Relatório de Inexecuções do 4º Ano, Carta DSU-PLA/0416/2012).

117. Propôs reprogramar a obra para o 5º ano de concessão.

**B - Proposta da ANTT**

118. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão, no 4º ano de concessão, da implantação de um trevo em desnível com alças, em pista dupla, completo, no km 88+600 da BR-116/PR (km 17,5 do Acesso Norte de Curitiba). Entretanto, não foi constatada execução do presente item no período.

JG



119. A Concessionária encaminhou o projeto executivo em 29/8/2011 (Carta DSU-ENG 1330/2011) e em 19/7/2012 esta ANTT apresentou objeção ao referido projeto (Ofício nº 1337/2012/GEINV/SUINF).

120. Do exposto, propomos reprogramar o cronograma do item, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.10.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	5.913.305,95		5.913.305,95		
Inexecução	FO	5.913.305,95		5.913.305,95		
Proposto ARB	FO	5.913.305,95			5.913.305,95	
Proposto ANTT - RO	FO	5.913.305,95			5.913.305,95	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

#### 5.1.10.2 – BR 116/PR - km 307

##### A – Proposta da Concessionária

121. A Concessionária não apresentou justificativas para a inexecução do item e não apresentou proposta de reprogramação.

##### B - Proposta da ANTT

122. Propomos reprogramar o cronograma, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.10.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	5.913.305,95		5.913.305,95		
Inexecução	FO	5.913.305,95		5.913.305,95		
Proposto ARB	FO	5.913.305,95			5.913.305,95	
Proposto ANTT - RO	FO	5.913.305,95			5.913.305,95	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo original

123. Com base nas alterações nos cronogramas dos itens 5.1.10.1 e 5.1.10.2, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Completo:

- BR-116/PR - km 88+600m a ser implantado no 4º 5º ano
- BR-116/SP - km 308 a ser implantado no 4º 5º ano”

*Jen*

*[Handwritten signature]*

### 5.1.11 – Implantação de Passagens em Desnível Inferior Tipo Galeria

#### 5.1.11.1 – BR-116/SP – km 370

##### A - Proposta da Concessionária

124. A Concessionária argumenta que durante o desenvolvimento do projeto executivo constatou que o melhor ponto de travessia da passagem inferior está no km 369+600, e não no km 370+400, conforme aprovado na 2ª Revisão Extraordinária (3º ano de concessão). Assim, em 16/6/2011 enviou ao IBAMA um pedido de retificação da dispensa de licenciamento ambiental por conta da troca da localização do dispositivo do km 370+400 para o km 369+600.

125. A Concessionária não apresentou justificativas para a inexecução do item e propôs programá-lo para o 5º ano de concessão.

##### B – Proposta da ANTT

126. Lembramos que na 2ª Revisão Extraordinária (Nota Técnica nº 48/2010/GEINV/SUINF, de 9/12/2010) a ANTT aprovou a implantação da passagem em desnível no km 370 e de outras quatro unidades em locais a definir, para, conforme entendimentos desta GEINV/SUINF, atender necessidades futuras da Rodovia, impossíveis de serem previstas naquele momento.

127. A Concessionária encaminhou o projeto executivo da passagem em desnível do km 369+600, em 3/8/2011. Em 7/10/2011 esta GEINV apresentou objeção ao referido projeto.

128. A Concessionária encaminhou os esclarecimentos em 25/10/2011.

129. O projeto executivo recebeu a não objeção desta GEINV em 26/1/2012.

130. Do exposto, propomos reprogramar para o 5º ano a inexecução do item, conforme quadro a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.11.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	2.729.218,13		2.729.218,13		
Inexecução	FO	2.729.218,13		2.729.218,13		
Proposto ARB	FO	2.729.218,13			2.729.218,13	
Proposto ANTT - RO	FO	2.729.218,13			2.729.218,13	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo original

*Jen.*

#### 5.1.11.2 – Locais a definir – 4 unidade

##### A – Proposta da ANTT

131. Lembramos que na 2ª Revisão Extraordinária (Nota Técnica nº 48/2010/GEINV/SUINF, de 9/12/2010) a ANTT aprovou a implantação da passagem em desnível no km 370 e de outras quatro unidades em locais a definir, para, conforme entendimentos desta GEINV/SUINF, atender necessidades futuras da Rodovia, impossíveis de serem previstas naquele momento.

132. A Concessionária justificou que ainda está elaborando os estudos visando identificar a necessidade da implantação das unidades em locais a definir.

133. Como esses investimentos estão previstos para atender necessidade futuras, mesmo que a Concessionária comprove a necessidade de execução das obras em curto prazo, lembramos que somente após a ANTT aprovar as localizações apontadas pelo referido estudo é que os projetos executivos serão desenvolvidos, dessa forma, propomos reprogramar as obras para o 6º ano de concessão, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.11.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	10.916.872,52		10.916.872,52		
Inexecução	FO	10.916.872,52		10.916.872,52		
Proposto ARB	FO	10.916.872,52			10.916.872,52	
Proposto ANTT - RO	FO	10.916.872,52			10.916.872,52	
Proposta ANTT - RE	FO	10.916.872,52				10.916.872,52

RO – Revisão Ordinária

RE – Revisão Extraordinária

FO – Fluxo original

134. Com base nas alterações nos cronogramas dos itens 5.1.11.1 e 5.1.11.2, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

#### Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria

- BR-116/SP - km 370, a ser implantado no 4º 5º ano;
- Locais a definir - 4 unidades a serem implantadas no 4º 6º ano”

### 5.1.14 – Execução de Passarelas sobre Pista Dupla

#### A - Proposta da Concessionária

135. A Concessionária informou que estava prevista para o 4º ano a implantação de 21 passarelas. Ainda, informou que concluiu a implantação de 12 passarelas e executou parcialmente outras 9 passarelas .

136. Justificou o atraso em função de fatores climáticos, além das dificuldades de interrupção do tráfego necessário para o lançamento das vigas principais.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

### B – Proposta da ANTT

137. De acordo com o Cronograma Financeiro de Investimentos vigente, havia a previsão, no 4º ano de concessão, de R\$ 19.226.022,61 para a implantação de passarelas em pista dupla ao longo do trecho concedido. No entanto, de acordo com o Relatório Anual de Fiscalização, a Concessionária executou 57% do quantitativo previsto.

138. Verificamos que das passarelas implantadas, três (km 401+200, km 416+000 e km 417+400), obtiverem autorização para início das obras somente no 5º ano de concessão. Dessa forma, os respectivos valores não podem ser apropriados no Cronograma Financeiro de Investimentos no 4º ano de concessão.

139. Do exposto, propomos considerar no 4º ano de concessão 53% dos investimentos, correspondentes a implantação das seguintes passarelas:

DESCRIÇÃO	EXECUTADO - %	EXECUTADO - R\$	DATA DA AUTORIZAÇÃO
274+150	75%	288.390,34	20/10/2011
275+800	100%	384.520,45	18/11/2011
277+000	100%	384.520,45	30/09/2009
279+000	0%	-	
280+000	95%	365.294,43	04/04/2011
289+900	95%	365.294,43	21/06/2011
293+600	95%	365.294,43	26/08/2010
303+000	95%	365.294,43	25/01/2011
312+800	95%	365.294,43	17/12/2010
319+800	95%	365.294,43	06/08/2010
325+500	0%	-	
327+000	0%	-	
336+700	95%	365.294,43	17/12/2010
369+600	95%	365.294,43	06/08/2010
394+180	95%	365.294,43	17/12/2010
395+370	95%	365.294,43	17/12/2010
412+800	95%	365.294,43	25/01/2011
439+950	95%	365.294,43	17/12/2010
475+000	0%	-	
477+100	95%	365.294,43	26/08/2010
488+200	98%	376.830,04	26/08/2010
489+850	95%	365.294,43	22/12/2010
036+900	0%	-	
047+700	0%	-	
068+900	0%	-	
002+400	0%	-	
006+700	0%	-	
007+440	95%	365.294,43	12/04/2011

Ja



009+000	95%	365.294,43	06/04/2011
011+200	0%	-	
013+400	0%	-	
015+120	95%	365.294,43	15/07/2010
016+900	0%	-	
017+900	0%	-	
430+000	95%	365.294,43	17/12/2010
015+600	95%	365.294,43	15/07/2010
008+200	95%	365.294,43	06/04/2011
317+500	95%	365.294,43	09/06/2011
275+000	80%	307.616,36	18/11/2011
270+800	70%	269.164,32	23/07/2012
384+260	80%	307.616,36	17/02/2012
389+860	45%	173.034,20	18/03/2012
401+200	85%	<del>326.842,38</del>	05/03/2012
416+000	75%	<del>288.390,34</del>	08/03/2012
417+400	45%	<del>173.034,20</del>	08/03/2012
476+160	0%	-	16/04/2012
<b>TOTAL</b>	<b>53%</b>	<b>10.162.875,55</b>	

140. Desta forma, propomos o ajuste do cronograma financeiro do item, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.14.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	44.463.512,05	12.120.753,39	19.226.022,61	10.448.925,33	
Inexecução	FO	9.063.147,06		9.063.147,06		
Proposto ARB	FO	44.463.512,05	12.120.753,39	13.458.215,83	16.216.732,11	
Proposto ANTT - RO	FO	44.463.512,05	12.120.753,39	10.162.875,55	19.512.072,39	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

141. Ainda, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir

#### “5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

##### Execução de Passarelas sobre Pista Dupla:

- 50 unidades, a serem executadas do 2º ao 4º 5º ano: BR 116/SP – km 274, km 275, km 279, km 280 (Taboão da Serra/Embu), km 290 e km 294 (Itapeçerica da Serra), km 313,0 (Palmeirinha), km 320 (SP 57) km 325,5 e km 327,0 (Juquitiba), km 336 (B.Barnabés), km 369 (Santa Rita), km 394 e 395 (Miracatu), km 413 (Juquiá), km 441(Registro

*Ju*



km 475 e 477 (Jacupiranga), km 488 (Cajati), km 278 (Embu) km 302,8(São Lourenço); BR 116/PR- km 37 (Rib. Vermelho) km 50 (Posto Tio Doca), km 68,9 (posto Cupim) km 73,5 (Britanite) km 78 (Jardim Paulista/Menino Deus), km 79 (Bairro), km 80 (Jardim Paulista/Menino Deus), km 84,5 (Santa Mônica), km 82,3 (Parque C.Branco), km 87, 88 e 89 (Atuba), km 490 (Jardim Ana Maria) – 16 unidades em locais a serem definidos.

#### 5.1.14.2 – Prolongamento de passarela existente - km 323+300/SP

##### A – Proposta da ANTT

142. De acordo com a última Revisão aprovada estava previsto para o 4º ano de concessão o prolongamento da passarela do km 323+300. No entanto, a URSP informou que a referida obra não foi executada no 4º ano. Dessa forma, propomos adequar o cronograma, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.14.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FM	327.892,17		327.892,17		
Inexecução	FM	327.892,17		327.892,17		
Proposto ANTT - RO	FM	327.892,17			327.892,17	

RO – Revisão Ordinária

FM - Fluxo Marginal

143. Ainda, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

"5.1.4 Cronograma de Execução  
(...)

Prolongamento de Passarela Existente:

- BR-116/SP – km 323+300, a ser executado no 4º 5º ano;

#### 5.1.14.3 - Implantação de Grades Altas nas Passarelas

##### A - Proposta da Concessionária

144. Na última Revisão da Tarifa (3ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária) a ANTT aprovou a inclusão de 46 unidades de grades altas em passarelas. Dessa forma, a Concessionária propôs a inclusão de grades altas nas 21 passarelas restantes (Carta ARB/PLA/12080195, de 3/9/2012).

*Jar*

*[Handwritten signature]*

**B – Proposta da ANTT**

145. Ressaltamos que a Concessionária não encaminhou estudos ou documentos que comprovem a necessidade de implantação das telas em todas as passarelas da BR-116. Dessa forma, solicitamos a equipe de fiscalização de campo desta ANTT (URSP) uma avaliação da proposta encaminhada pela Concessionária.

146. Assim, como o proposta ainda está em análise, propomos não incluir novos investimentos no item.

**5.1.17 – Implantação de Barreiras de Concreto**

**A – Proposta da Concessionária**

147. Estava previsto a implantação de 52 km de barreiras de concreto para o quarto ano de concessão. A Concessionária informou que implantou 38 km e justificou a inexecução argumentando que esse item sobre as interferências das diversas obras em andamento na Rodovia, assim como das definições de locais e, a necessária reserva do espaço de manobras para os caminhos de serviços, que permitiram a execução das futuras obras.

148. Dessa forma, propôs considerar no 4º ano 73% dos investimentos previstos (R\$ 6.926.664,64).

**B - Proposta da ANTT**

149. A URSP informou que a Concessionária implantou 36,4 km de barreiras (Memorando nº 242/2012/COINF-URSP, Processo nº 50500.034747/2012-62). Dessa forma, propomos reprogramar a inexecução, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.17 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	27.292.181,31		9.488.581,70	9.488.581,70	
Inexecução	FO	27.292.181,31		2.846.574,51		
Proposto ARB	FO	27.292.181,31		6.926.664,64	12.050.498,76	
Proposto ANTT - RO	FO	27.292.181,31		6.642.007,19	12.335.156,21	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo original

**5.1.19 - Obras para Combate a Enchentes**

150. Conforme cronograma vigente estava previsto para o 4º ano de concessão R\$ 6.564.800,66, referente à implantação das obras de combate a enchentes.

*Jan*

*[Handwritten signature]*



DESCRIÇÃO	VALOR - R\$
BR-116/SP - km 273+600m - Execução de boca, ala e tunnel liner - Ponte Alta - Taboão da Serra/SP	581.967,84
BR-116/SP - km 283+270m - Pista Norte - Execução de alteamento de greide e desvio de tráfego	2.014.243,79
BR-116/SP - km 283+970m - Execução de canais, caixa, ala e tunnel liner - Embu das Artes/SP	1.238.773,97
BR-116/SP - km 286+150m - Execução de galeria e desvio - Itapeperica da Serra	2.729.815,06
<b>TOTAL</b>	<b>6.564.800,66</b>

151. As obras de combate a enchentes foram incluídas no PER na 2ª Revisão Extraordinária (Nota Técnica nº 48/2010/GEINV/SUINF, de 9/12/2010).

#### A - Proposta da ANTT

152. A Concessionária não apresentou proposta para o item.

153. Verificamos que essa ANTT não autorizou o início das referidas obras.

154. Ressaltamos que em 31/8/2011, por meio dos Ofícios nº 1459, 1460, 1461 e 1462/2011/GEINV/SUINF, essa ANTT apresentou a não objeção aos projetos básicos e solicitou os respectivos projetos executivos, no entanto, até a presente data, não foram apresentados pela Concessionária.

155. Assim, os valores dos investimentos não podem ser apropriados no 4º ano.

#### 5.1.19.1 - BR-116/SP - km 273+600m - Execução de boca, ala e tunel liner - Ponte Alta - Taboão da Serra/SP

156. Do exposto no item 5.1.19, propomos reprogramar para o 5º ano os investimentos previstos no 4º ano, conforme quadro a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.19.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	581.967,84		581.967,84		
Inexecução	FO	581.967,84		581.967,84		
Proposto ARB	FO	581.967,84		581.967,84		
Proposto ANTT - RO	FO	581.967,84			581.967,84	

RO - Revisão Ordinária

FO - Fluxo Original

#### 5.1.19.2 - BR-116/SP - km 283+270m - Pista Norte - Execução de alteamento de greide e desvio de tráfego

157. Do exposto no item 5.1.19, propomos reprogramar para o 5º ano os investimentos previstos no 4º ano, conforme quadro a seguir.

*JG*

*[Handwritten signature]*

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.19.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	2.014.243,79		2.014.243,79		
Inexecução	FO	2.014.243,79		2.014.243,79		
Proposto ARB	FO	2.014.243,79		2.014.243,79		
Proposto ANTT - RO	FO	2.014.243,79			2.014.243,79	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

### 5.1.19.3 - BR-116/SP - km 283+970m - Execução de canais, caixa, ala e tunnel liner - Embu das Artes/SP

158. Do exposto no item 5.1.19, propomos reprogramar para o 5º ano os investimentos previstos no 4º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.19.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	1.238.773,97		1.238.773,97		
Inexecução	FO	1.238.773,97		1.238.773,97		
Proposto ARB	FO	1.238.773,97		1.238.773,97		
Proposto ANTT - RO	FO	1.238.773,97			1.238.773,97	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

### 5.1.19.4 - BR-116/SP - km 286+150m - Execução de galeria e desvio - Itapeverica da Serra

159. Do exposto no item 5.1.19, propomos reprogramar para o 5º ano os investimentos previstos no 4º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.19.4 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	2.729.815,06		2.729.815,06		
Inexecução	FO	2.729.815,06		2.729.815,06		
Proposto ARB	FO	2.729.815,06		2.729.815,06		
Proposto ANTT - RO	FO	2.729.815,06			2.729.815,06	

RO – Revisão Ordinária

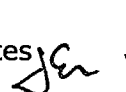
FO – Fluxo original

160. Ainda, com base nas alterações nos cronogramas dos itens 5.1.19.1, 5.1.19.2, 5.1.19.3 e 5.1.19.4, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

“5.1.4 Cronograma de Execução

(...)

Obras para combate a enchentes




- BR-116/SP, a serem implantados no 4º 5º ano, km 273+600m - Execução de boca, ala e tunnel liner - Ponte Alta - Taboão da Serra/SP, km 283+270m - Pista Norte - Execução de alteamento de greide e desvio de tráfego, km 283+970m - Execução de canais, caixa, ala e tunnel liner - Embu das Artes/SP e km 286+150m - Execução de galeria e desvio - Itapeperica da Serra.

### 5.1.20 - Dispositivos de Interseção

161. Conforme última Revisão aprovada estava previsto para o 4º ano de concessão R\$ 21.433.500,87, referente implantação dos seguintes dispositivos de interseção:

ITEM	DESCRIÇÃO	Valor - R\$
<b>5.1.20</b>	<b>Dispositivos de interseção</b>	<b>21.433.500,87</b>
5.1.20.3	BR-116/SP - km 322 - Juquitiba	3.608.770,82
5.1.20.5	BR-116/SP - km 397+200m - Miracatu	4.647.951,24
5.1.20.6	BR-116/SP - km 404+100m - Miracatu	4.000.259,71
5.1.20.7	BR-116/SP - km 408 - Miracatu	4.773.017,09
5.1.20.8	BR-116/SP - km 419+400m - Juquiá	4.403.502,02

162. A Concessionária não concluiu as obras previstas para o 4º ano.

#### 5.1.20.3 – Dispositivos de interseção – km 322 – Juquitiba

##### A - Proposta da Concessionária

163. A Concessionária informou que não executou as obras previstas e argumentou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária. Dessa forma, encaminhou o projeto executivo em 26/08/2011 (Carta DSU-ENG 1348/2011).

##### B - Proposta da ANTT

164. Em 2/4/2012, esta GEINV apresentou objeção ao referido projeto, tendo em vista a necessidade de esclarecimentos e complementações.

165. Em 19/4/2012, a GEINV autorizou a execução da OAE do dispositivo e reiterou as solicitações apresentadas em 2/4/2012.

166. Em 11/5/2012, a Concessionária apresentou Carta com informações referentes ao projeto, a qual se encontra em análise.

*Ja*

*[Handwritten signature]*

167. Do exposto, propomos reprogramar a inexecução apurada para o 5º ano, referente aos investimentos não realizados no 4º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.20.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	7.217.541,64		3.608.770,82	3.608.770,82	
Inexecução	FO	3.608.770,82		3.608.770,82		
Proposto ARB	FO	7.217.541,64			7.217.541,64	
Proposto ANTT - RO	FO	7.217.541,64			7.217.541,64	

RO – Revisão Ordinária  
FO - Fluxo original

#### 5.1.20.5 – Dispositivos de interseção – km 397+200m – Miracatu

##### A - Proposta da Concessionária

168. A Concessionária informou que não executou as obras previstas e argumentou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

##### B - Proposta da ANTT

169. Propomos reprogramar os investimentos não realizados no 4º ano de concessão para o 5º ano de concessão, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.20.5 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	9.295.902,47		4.647.951,24	4.647.951,24	
Inexecução	FO	4.647.951,24		4.647.951,24		
Proposto ARB	FO	9.295.902,47			9.295.902,47	
Proposto ANTT - RO	FO	9.295.902,47			9.295.902,47	

RO – Revisão Ordinária  
FO - Fluxo Original

#### 5.1.20.6 – Dispositivos de interseção – km 404+100m – Miracatu

##### A - Proposta da Concessionária

170. A Concessionária informou que não executou as obras previstas e argumentou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária. Dessa forma, encaminhou o projeto executivo caminhado em 18/11/2011 (carta DSU-ENG 1872/2011).

*Ju.*





**B - Proposta da ANTT**

171. Em 26/4/2012, esta GEINV apresentou não objeção parcial ao projeto executivo, autorizando a execução da OAE, e solicitou complementações.

172. Em 8/10/2012, esta GEINV apresentou a não objeção parcial ao projeto geométrico e de terraplanagem, encaminhados pela Carta ARB/ENG 12090114-1, de 26/9/2012. Ainda, solicitamos a apresentação do projeto executivo completo. No entanto, até a presente data, a Concessionária não atendeu a solicitação.

173. Do exposto, propomos reprogramar os investimentos não realizados no 4º ano de concessão para o 5º ano de concessão, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.20.6 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	8.000.519,41		4.000.259,71	4.000.259,71	
Inexecução	FO	4.000.259,71		4.000.259,71		
Proposto ARB	FO	8.000.519,41			8.000.519,41	
Proposto ANTT - RO	FO	8.000.519,41			8.000.519,41	

RO - Revisão Ordinária

FO - Fluxo Original

**5.1.20.7 – Dispositivos de interseção – km 408 – Miracatu**

**A – Proposta da Concessionária**

174. A Concessionária informou que não executou as obras previstas e argumentou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

**B - Proposta da ANTT**

175. A Concessionária encaminhou o projeto em 8/11/2011.

176. Em 19/4/2012, esta GEINV autorizou a execução da OAE do dispositivo e solicitou esclarecimentos e complementação ao referido projeto.

177. Em 21/5/2012, a Concessionária encaminhou os esclarecimentos. No entanto, em 19/7/2012, esta GEINV apresentou objeção ao referido projeto, uma vez que os parâmetros de projeto geométrico não estavam compatíveis com os manuais de projeto do DNIT. Além disso, a Concessionária não apresentou o projeto de iluminação e orçamento, com as memórias de cálculo dos quantitativos e composições de preços.

178. Do exposto, propomos reprogramar os investimentos não realizados no 4º ano de concessão para o 5º ano de concessão, conforme quadro a seguir.

JA.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.20.7 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	9.546.034,18		4.773.017,09	4.773.017,09	
Inexecução	FO	4.773.017,09		4.773.017,09		
Proposto ARB	FO	9.546.034,18			9.546.034,18	
Proposto ANTT - RO	FO	9.546.034,18			9.546.034,18	

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo original

### 5.1.20.8 – Dispositivos de interseção – km 419+400m – Juquiá

#### A - Proposta da Concessionária

179. A Concessionária informou que não executou as obras previstas e argumentou que o desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

#### B - Proposta da ANTT

180. A Concessionária encaminhou o projeto em 9/3/2012.

181. Em 11/4/2012, esta GEINV apresentou objeção ao referido projeto e solicitou esclarecimentos e complementação.

182. Em 21/5/2012, a Concessionária encaminhou os esclarecimentos, atendendo parcialmente aos questionamentos da ANTT. Assim, em 7/8/2012, esta GEINV autorizou a execução da OAE do dispositivo.

183. Em 26/9/2012, a Concessionária apresentou os projetos de geometria e terraplanagem. Dessa forma, a GEINV apresentou a não objeção parcial ao projeto geométrico e de terraplanagem. Além disso, solicitou a apresentação do projeto completo, em até 10 dias. No entanto, a Concessionária ainda não atendeu a solicitação.

184. Do exposto, propomos reprogramar os investimentos não realizados no 4º ano de concessão para o 5º ano de concessão, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.1.20.8 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	8.807.004,03		4.403.502,02	4.403.502,02	
Inexecução	FO	4.403.502,02		4.403.502,02		
Proposto ARB	FO	8.807.004,03			8.807.004,03	
Proposto ANTT - RO	FO	8.807.004,03			8.807.004,03	

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo original

185. Neste caso, não há o que se propor em termos de ajuste do texto do PER.

*JG*



## 5.2 – AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE

### 5.2.1 – Duplicações (inclusive OAE)

#### 5.2.1.1 - Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal - do km 336+700 ao km 367+200

##### A - Proposta da Concessionária

186. A Concessionária informou que estava previsto a duplicação de 19 km para o quarto ano de concessão, no entanto, executou apenas 7 km.

187. A Autopista Régis Bittencourt informou que deu início ao processo de licenciamento ambiental da Serra do Cafezal em 2008, quando assumiu o Contrato de Concessão.

188. A Concessionária argumentou que o atraso nas obras foi decorrente do processo de licenciamento ambiental, conforme detalhes apresentados no Relatório de Inexecuções do 4º Ano.

##### B - Proposta da ANTT

189. Propomos reprogramar a inexecução apurada para o 5º ano os investimentos não realizados no 4º ano, conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 5.2.1.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	333.980.622,95	11.132.687,43	211.521.061,20	111.326.874,32	
Inexecução	FO	141.719.111,00		141.719.111,00		
Proposto ARB	FO	333.980.622,95	11.132.687,43	69.801.950,20	253.045.985,32	
Proposto ANTT - RO	FO	333.980.622,95	11.132.687,43	69.801.950,20	253.045.985,32	

RO – Revisão Ordinária

FO - Fluxo Original

#### 5.2.1.2 – Ampliação da Serra do Cafezal

##### A - Proposta da Concessionária

190. A Concessionária propôs reprogramar os investimentos não realizados no 4º ano de concessão para o 5º ano de concessão.

##### B - Proposta da ANTT

191. Propomos reprogramar a inexecução apurada, conforme quadro a seguir.

*Ja*

Cronograma físico-financeiro para o item 5.2.1.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	138.519.832,16		34.629.958,04	34.629.958,04	34.629.958,04
Inexecução	FO	34.629.958,04		34.629.958,04		
Proposto ARB	FO	138.519.832,16			69.259.916,08	34.629.958,04
Proposto ANTT - RO	FO	138.519.832,16			69.259.916,08	34.629.958,04

RO – Revisão Ordinária  
FO - Fluxo Original

## 6 – OPERAÇÃO DA RODOVIA

### 6.3 – SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO

#### 6.3.1 - Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas

##### 6.3.1.1 – Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista

###### A - Proposta da Concessionária

192. A Concessionária ressaltou que de acordo com a carta DSU-STI 0837/2011, de 2/6/2011, a instalação dos equipamentos para monitoração das 10 dez faixas exigidas pelo PER ocorreu no 1º ano de concessão, com os valores da Proposta Original (Carta ARB/PLA/12080195, de 30/8/2012).

193. Assim, esclareceu que como esses equipamentos foram implantados antes da publicação das Resoluções da ANTT nº 3.323, 3.323-A e 3.576, esses equipamentos não se comunicam pelo protocolo NTCIP.

194. Ainda, lembrou que de acordo com os Ofícios Circulares nº 24 e 25/2011/GEINV/SUINF, de 27/5/2011, ao término da vida útil esses equipamentos serão substituídos por outros com características técnicas que atendam ao solicitado pela ANTT.

195. Dessa forma, propôs readequar o cronograma do item, considerando a implantação dos equipamentos no 1º ano.

###### A - Proposta da ANTT

196. Lembramos que na 2ª Revisão extraordinária, 2010, esta ANTT manteve os valores dos equipamentos, tendo em vista a informação da Concessionária de que adquiriu os equipamentos antes da suspensão determinada pela ANTT.

197. Conforme disposto na Nota Técnica nº 27/2011/GEINV/SUINF, de 2/12/2011, que trata da 3ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, os detectores adquiridos pela Concessionária não contem os sensores de peso conforme exigido no PER. Dessa forma, a ANTT alterou o custo de implantação dos equipamentos instalados, respeitando o quantitativo previsto no PER, 10 unidades,

JE



de forma a considerar os custos determinados pela Resolução ANTT nº 3.576/2010, e sua retificação em 30/9/2010.

198. Ainda, esta ANTT aprovou a alteração dos valores mantendo os quantitativos implantados, sendo 6 no 2º ano e 4 no 3º ano.

199. Do exposto, propomos manter o cronograma aprovado para o item.

### 6.3.1.2 – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos

#### A - Proposta da Concessionária

200. A Concessionária informou que executou 30% do total previsto para o 4º ano de concessão (R\$ 910.526,95).

201. Na Carta ARB/PLA/12080195, de 30/8/2012, a Concessionária argumentou que a Resolução nº 3.576/2010 altera significativamente as especificações técnicas dos painéis de mensagens variáveis, previstos no PER, elevando o nível de sofisticação e tecnologia. Dentre as melhorias exigidas destacou a necessidade dos equipamentos operar em conformidade com o protocolo NTCIP, possuir matriz completa, além de atender a normas internacionais de fabricação.

202. Argumenta que a referida Resolução suprimiu os valores referentes à infraestrutura para a implantação e operacionalização dos equipamentos. Assim, propôs incluir R\$ 55.521,64 ao custo unitário, relativo à infraestrutura complementar, conforme exposto a seguir.

DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	379.387,24
Infraestrutura complementar	55.521,64
<b>TOTAL</b>	<b>434.908,88</b>

#### B - Proposta da ANTT

203. Lembramos que os custos aprovados pela Diretoria desta ANTT (Resolução nº 3.576, de 2/9/2010) incluem a aquisição e implantação dos equipamentos.

204. Do exposto, para inclusão de novos custos no PER a Concessionária deverá detalhar, com base em projeto, as obras e serviços, que comprovadamente não estão contempladas no custo definido pela Resolução nº 3.576/2010 desta ANTT, bem como deverá apresentar o correspondente orçamento.

205. Conforme aprovado na última revisão, estava previsto para o 4º ano de concessão R\$ 3.035.089,82 para implantação dos painéis de mensagens variáveis – Fixos. No entanto, de acordo com a URSP a Concessionária não realizou os investimentos. Dessa forma, propomos alterar o cronograma, conforme quadro a seguir.

*JG.*



*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.1.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	3.035.089,82		3.035.089,82		
Inexecução	FO	3.035.089,82		3.035.089,82		
Proposto ARB	FO	3.035.089,82		910.526,95	2.124.562,87	
Proposto ANTT - RO	FO	3.035.089,82			3.035.089,82	

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

206. Ainda, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

**“6.3.4 Cronograma de Execução  
IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO**

(...)

Os serviços relativos à implantação e à instalação dos Sistemas de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos deverão se dar até o final do 4º 5º ano.”

**6.3.1.4 - Sistema de Sensoriamento Meteorológico**

**A - Proposta da Concessionária**

207. A Concessionária argumentou que a Resolução nº 3.576/2010 alterou significativamente as especificações técnicas do sistema de Sensoriamento Meteorológico, previsto no PER, elevando o nível de sofisticação e tecnologia.

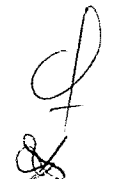
208. Argumentou que o fato da referida Resolução exigir que o equipamento opere em conformidade com o protocolo NTCIP, restringiu o universo de fornecedores, contribuindo para um aumento considerável nos preços praticados para esse sistema.

209. Ainda, entende que referida Resolução suprimiu os valores referentes à infraestrutura para a implantação e operacionalização do sistema. Assim, propôs incluir R\$ 55.521,64 ao custo unitário, relativo à infraestrutura complementar, conforme quadro a seguir.

DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	65.698,77
Infraestrutura complementar	55.521,64
<b>TOTAL</b>	<b>121.220,41</b>

**B - Proposta da ANTT**

210. Lembramos que os custos aprovados pela Diretoria desta ANTT (Resolução nº 3.576/2010) incluem a aquisição e implantação dos equipamentos.

*JA.* 

211. Do exposto, para inclusão de novos custos no PER a Concessionária deverá detalhar, com base em projeto, as obras e serviços, que comprovadamente não estão contempladas no custo definido pela ANTT, bem como deverá apresentar o correspondente orçamento.

212. A URSP informou que a Concessionária implantou no 4º ano de concessão os equipamentos previstos. Dessa forma, propomos manter o cronograma aprovado na última Revisão.

### 6.3.1.5 – Sistema de Detecção de Altura

#### A - Proposta da Concessionária

213. A Concessionária argumentou que a Resolução nº 3.576/2010 alterou significativamente as especificações técnicas do sistema de detecção de altura, previsto no PER, elevando o nível de sofisticação e tecnologia.

214. Dentre as melhorias exigidas pela referida Resolução, destacou a detecção do excesso de altura em até seis faixas de rolamento ou em pista com largura total de até 20 m, comando de 1 a 4 conjuntos de sinalização, além da necessidade do equipamento operar em conformidade com o protocolo NTCIP.

215. Ainda, entende que referida Resolução suprimiu os valores referentes à infraestrutura para a implantação e operacionalização do sistema. Assim, propôs incluir R\$ 38.043,82 ao custo unitário, relativo à infraestrutura complementar, conforme quadro a seguir.

DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	34.237,39
Infraestrutura complementar	38.043,82
<b>TOTAL</b>	<b>72.281,21</b>

216. Ainda, solicitou a apropriação de 2 equipamentos do sistema de detecção de altura no 2º ano de concessão, tendo em vista que foram implantados em conjunto com as balanças fixas, conforme previsto anteriormente no PER.

217. Do exposto, propôs readequar o cronograma e valor previsto para o item, considerando 2 equipamentos no 2º ano e 8 no 6º ano de concessão.

#### B - Proposta da ANTT

218. Lembramos que os custos aprovados pela Diretoria desta ANTT (Resolução nº 3.576) incluem a aquisição e implantação dos equipamentos.

219. Do exposto, para inclusão de novos custos no PER a Concessionária deverá detalhar, com base em projeto, as obras e serviços, que comprovadamente não estão contempladas no custo definido pela Resolução nº 3.576 desta ANTT, bem como deverá apresentar o correspondente orçamento.

220. Ressaltamos que estava previsto, inicialmente, no PER, que a Concessionária deveria implantar, junto à entrada dos Postos e Bases de Pesagem,



detectores de altura de veículos. No entanto, a Concessionária não apresentou nenhum documento que comprove a implantação de 2 detectores de altura no 2º ano de concessão. Dessa forma, propomos não alterar o cronograma do item.

### 6.3.1.7 - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV

#### A - Proposta da Concessionária

221. A Concessionária informou que executou 70% do total previsto para o 4º ano de concessão (R\$ 5.903,434,76).

222. Ainda, por meio da Carta ARB/PLA/12080195-2, de 30/8/2012, a Concessionária argumentou que a Resolução nº 3.576 passou a exigir a aplicação do sistema de Detecção Automática de Incidentes – DAI em conjunto com as câmaras do circuito fechado de televisão.

223. Segundo a Concessionária, esse novo requisito técnico demandou a completa remodelação dos equipamentos anteriormente previstos, os quais possuíam características técnicas mais simples.

224. Ainda, a Concessionária ressaltou a necessidade de alocar os equipamentos em posições diferenciadas, privilegiando o enquadramento dos trechos analisados, objetivando o bom funcionamento do sistema DAI. Esclarece que esse fato exigiu a realocação dos equipamentos, anteriormente previsto para serem implantados próximos às caixas de passagem da rede de fibras óptica principal, para locais mais próximos as faixas de rolamento.

225. Informou que essa alteração da localização exigiu a extensão da rede secundária (elétrica e óptica), além da implantação adicional de dispositivos de proteção (barreiras *New Jersey*).

226. Informou, ainda, que foi necessária a instalação adicional de servidores com alta capacidade de processamento e dedicados exclusivamente ao gerenciamento e armazenamento dos incidentes detectados.

227. Por fim, argumentou que a Resolução nº 3.576/2010 suprimiu parcialmente os valores referentes à infraestrutura para a implantação e operacionalização do sistema. Assim, propôs incluir R\$ 38.043,82 ao custo unitário, relativo à infraestrutura complementar, conforme quadro a seguir.

DESCRIÇÃO	VALORES R\$ (jul/2007)
Eq. + infraestrutura básica (Resolução nº 3.5.76)	43.028,07
Infraestrutura complementar	38.043,82
<b>TOTAL</b>	<b>81.071,89</b>

228. Do exposto, propôs readequar o cronograma do item, mantendo a implantação dos 196 equipamentos previstos no PER.

### B - Proposta da ANTT

229. Lembramos que os custos aprovados pela Diretoria desta ANTT (Resolução nº 3.576/2010) incluem a aquisição e implantação dos equipamentos, inclusive com base e suporte.

230. Do exposto, para inclusão de novos custos no PER a Concessionária deverá detalhar, com base em projeto, as obras e serviços, que comprovadamente não estão contempladas no custo definido pela Resolução nº 3.576/2010 desta ANTT, bem como deverá apresentar o correspondente orçamento.

231. Conforme aprovado na última revisão, estava previsto para o 4º ano de concessão R\$ 8.433.478,23 para implantação do sistema de circuito fechado de TV. No entanto, de acordo com a URSP, a Concessionária não implantou, no 4º ano, os equipamentos previstos. Dessa forma, propomos alterar o cronograma, considerando as inexecuções apuradas, conforme quadro a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.1.7. (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	8.433.478,23		8.433.478,23		
Inexecução	FO	8.433.478,23		8.433.478,23		
Proposto ARB	FO					
Proposto ANTT - RO	FO	8.433.478,23			8.433.478,23	

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

232. Ainda, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “6.3.4 Cronograma de Execução IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO

(...)

Os serviços relativos à implantação e à instalação do Circuito Fechado de TV – CFTV deverão se dar até o final do 4º 5º ano.”

### 6.3.2. – REPOSIÇÃO E ATUALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS

#### 6.3.2.1 - Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista – Reposição e Atualização

##### A - Proposta da Concessionária

233. A Concessionária propõe readequar o cronograma das reposições, considerando a implantação dos equipamentos no 1º ano.

234. Ainda, solicitou acréscimo nos custos unitários definidos na Resolução nº 3.576, relativos à infraestrutura complementar.

*JG*

*[Handwritten signature]*

#### A - Proposta da ANTT

235. Conforme exposto no item 6.3.2.1 esta ANTT propõe manter o cronograma de implantação dos equipamentos do sistema de detecção e sensoriamento de pista. Dessa forma, será mantido o cronograma das reposições.

236. Quanto a solicitação de acréscimo no custo unitário, referente à infraestrutura complementar, necessária a implantação dos equipamentos, ressaltamos que a Concessionária deverá detalhar, com base em projeto, as obras e serviços, que comprovadamente não estão contempladas no custo definido pela Resolução nº 3.576/2010 desta ANTT, bem como deverá apresentar o correspondente orçamento.

237. Lembramos que os custos aprovados pela Diretoria desta ANTT (Resolução nº 3.576) incluem a aquisição e implantação dos equipamentos.

238. Do exposto, propomos manter o cronograma aprovado para o item.

#### 6.3.2.2. – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos

##### A - Proposta da Concessionária

239. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.2, e na vida útil de cinco anos para os equipamentos, propôs readequar o cronograma do item.

##### B - Proposta da ANTT

240. Propomos manter o valor para implantação dos equipamentos, tendo em vista o disposto no item 6.3.1.2. No entanto, propomos alterar o cronograma, em função da inexecução apurada para o item, conforme apresentado no quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	12.140.359,26				
Proposto ARB	FO	13.917.084,16				
Proposto ANTT - RO	FO	12.140.359,26				

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	8º Ano	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente		3.035.089,82				
Proposto ARB		3.479.271,04				
Proposto ANTT - RO			3.035.089,82			

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	14º Ano	15º Ano	16º Ano	17º Ano	18º Ano	19º Ano
Vigente	3.035.089,82					3.035.089,82
Proposto ARB	3.479.271,04					3.479.271,04
Proposto ANTT - RO		3.035.089,82				

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	20º Ano	21º Ano	22º Ano	23º Ano	24º Ano	25º Ano
Vigente					3.035.089,82	
Proposto ARB					3.479.271,04	
Proposto ANTT - RO	3.035.089,82					3.035.089,82

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

#### 6.3.2.4 - Sistema de Sensoriamento Meteorológico

##### A - Proposta da Concessionária

241. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.4, propôs readequar o cronograma do item.

##### B - Proposta da ANTT

242. Propomos manter o cronograma do item considerando as informações apresentadas no item 6.3.1.4.

#### 6.3.2.5 – Sistema de Detecção de Altura

##### A - Proposta da Concessionária

243. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.5, e na vida útil de cinco anos para os equipamentos, propôs readequar o cronograma do item.

##### B - Proposta da ANTT

244. Propomos manter o cronograma do item considerando as informações apresentadas no item 6.3.1.5.

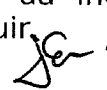
#### 6.3.2.7 - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV - Reposição

##### A - Proposta da Concessionária

245. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.7, e na vida útil de cinco anos para os equipamentos, a Concessionária propôs alterar o valor das reposições.

##### B - Proposta da ANTT

246. Propomos manter o valor para implantação dos equipamentos, tendo em vista o disposto no item 6.3.1.7. No entanto, em função da inexecução apurada, propomos alterar o cronograma, conforme quadros a seguir.




*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.7. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	33.733.912,91				
Proposto ARB	FO					
Proposto ANTT - RO	FO	33.733.912,91				

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	8º Ano	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente		8.433.478,23				
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO			8.433.478,23			

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	14º Ano	15º Ano	16º Ano	17º Ano	18º Ano	19º Ano
Vigente	8.433.478,23					8.433.478,23
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO		8.433.478,23				

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	20º Ano	21º Ano	22º Ano	23º Ano	24º Ano	25º Ano
Vigente					8.433.478,23	
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	8.433.478,23					8.433.478,23

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

### 6.3.3 - Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas

#### 6.3.3.2 – Conservação

247. Ressaltamos que, de acordo com o Contrato de Concessão, nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

248. Dessa forma, apresentaremos ajustes nos cronogramas em função da data da implantação dos equipamentos.


#### 6.3.3.2.1 – Sistema de Detecção e Sensoriamento de Pista

##### A - Proposta da Concessionária

249. A Concessionária propõe readequar o cronograma da conservação, considerando a implantação dos equipamentos no 1º ano.

250. Argumentou que a ANTT inseriu os valores referentes à conservação a partir do 2º ano, porém considerando os valores definidos na Resolução nº 3.576.

251. Segundo a Concessionária, os equipamentos foram implantados antes da publicação da referida Resolução, dessa forma, solicitou a correção do cálculo




do valor unitário da conservação, com a manutenção dos valores unitários, do 2º ao 6º ano, seguindo o mesmo critério adotado na Proposta Original.

#### B - Proposta da ANTT

252. Com base no exposto no item 6.3.2.1 propomos manter o cronograma de conservação dos equipamentos do sistema de detecção e sensoriamento de pista.

#### 6.3.3.2.2 – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos

##### A - Proposta da Concessionária

253. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.2, a Concessionária propôs corrigir o cálculo do valor unitário da conservação, que corresponde a 5% sobre o novo valor unitário de implantação.

##### B - Proposta da ANTT

254. Propomos manter os valores de conservação, uma vez que somente após análise e aprovação dos custos comprovadamente adicionais, conforme disposto no item 6.3.1.2., esta ANTT poderá aprovar novos custos para a conservação (5% da implantação).

255. Ainda, propomos alterar o cronograma, em função da inexecução apurada para o item 6.3.1.2, conforme quadro a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	3.338.598,80	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49
Proposto ARB	FO					
Proposto ANTT - RO	FO	3.186.844,31	0,00	151.754,49	151.754,49	151.754,49

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	8º Ano	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	14º Ano	15º Ano	16º Ano	17º Ano	18º Ano	19º Ano
Vigente	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.2. (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	20º Ano	21º Ano	22º Ano	23º Ano	24º Ano	25º Ano
Vigente	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49	151.754,49

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

#### 6.3.3.2.4 – Sistema de Sensoriamento Meteorológico

##### A - Proposta da Concessionária

256. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.4, a Concessionária propôs corrigir o cálculo do valor unitário da conservação, que corresponde a 5% sobre o novo valor unitário de implantação.

##### B - Proposta da ANTT

257. Propomos manter os valores de conservação, uma vez que somente após análise e aprovação dos custos comprovadamente adicionais, conforme disposto no item 6.3.1.4, esta ANTT poderá aprovar novos custos para a conservação (5% da implantação).

#### 6.3.3.2.5 – Sistema de Detecção de Altura Conservação

##### A – Proposta da Concessionária

258. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.5, a Concessionária propôs corrigir o cálculo do valor unitário da conservação, que corresponde a 5% sobre o novo valor unitário de implantação.

259. Além disso, propôs corrigir o cronograma, tendo em vista que a implantação do item ocorreu no 2º ano de concessão e, portanto, a conservação inicia-se no 2º ano de concessão, seguindo mesmo critério adotado na proposta original.

##### B - Proposta da ANTT

260. Propomos manter os valores de conservação, uma vez que somente após análise e aprovação dos custos comprovadamente adicionais, conforme disposto no item 6.3.1.5, esta ANTT poderá aprovar novos custos para a conservação (5% da implantação).

#### 6.3.3.2.7 - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV - Conservação

##### A – Proposta da Concessionária

JE.



261. Com base no novo valor unitário, proposto no item 6.3.1.7, a Concessionária propôs corrigir o cálculo do valor unitário da conservação, que corresponde a 5% sobre o novo valor unitário de implantação.

### B – Proposta da ANTT

262. Propomos manter os valores de conservação, uma vez que somente após análise e aprovação dos custos comprovadamente adicionais, conforme disposto no item 6.3.1.7, esta ANTT poderá aprovar novos custos para a conservação (5% da implantação).

263. Ressaltamos que nas Revisões anteriores esta ANTT manteve o critério adotado na Proposta de Comercial, segundo o qual a conservação inicia-se no segundo ano posterior a implantação.

264. Assim, propomos alterar o cronograma, conforme quadros a seguir.

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.7. (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	8.433.478,23			421.673,91	421.673,91
Proposto ARB	FO					
Proposto ANTT - RO	FO	8.011.804,32				421.673,91

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.7 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	8º Ano	9º Ano	10º Ano	11º Ano	12º Ano	13º Ano
Vigente	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.7 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	14º Ano	15º Ano	16º Ano	17º Ano	18º Ano	19º Ano
Vigente	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91

Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.2.7 (valores em R\$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	20º Ano	21º Ano	22º Ano	23º Ano	24º Ano	25º Ano
Vigente	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91
Proposto ARB						
Proposto ANTT - RO	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91	421.673,91

RO – Revisão Ordinária  
FO - Fluxo Original

## 6.6 - SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

### 6.1 – Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas

#### 6.6.1.2 – Telefonia de Emergência - Call Boxes

### 6.6.1.2.1 - Call boxes (Obras Civis)

#### A - Proposta da Concessionária

265. A Concessionária informou que executou 30% dos investimentos previsto para o 4º ano, ou seja, R\$ 2.585.244,34.

#### B - Proposta da ANTT

266. A URSP informou que a Concessionária não realizou os investimentos previstos (Memorando nº 142/2012/COINF-URSP, de 12/6/2012, Processo nº 50500.034743/2012-62).

267. Propomos reprogramar o valor dos investimentos para o 7º ano de concessão, tendo em vista que esta ANTT ainda está avaliando a pertinência de implantação desses dispositivos.

268. Do exposto, propomos reprogramar o cronograma conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.6.1.2.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	13.695.370,24	8.617.481,12	5.077.889,12		
Inexecução	FO	8.617.481,12	8.617.481,12			
Proposto ARB	FO	13.695.370,24	2.585.244,34	11.110.125,90		
Proposto ANTT - RO	FO	13.695.370,24		13.695.370,24		
Proposto ANTT - RE	FO	13.695.370,24				13.695.370,24

RO – Revisão Ordinária

RE – Revisão Extraordinária

FO - Fluxo Original

### 6.6.1.2.2 - Call boxes (Equipamentos)

#### A - Proposta da Concessionária

269. A Concessionária informou que não executou os investimentos previstos para o 4º ano.

270.

#### B - Proposta da ANTT

271. Propomos reprogramar o valor dos investimentos para o 7º ano de concessão, tendo em vista que esta ANTT ainda está avaliando a pertinência de implantação desses dispositivos. Dessa forma, propomos alterar o cronograma do item, conforme quadro a seguir.

*JE.*



*Cronograma físico-financeiro para o item 6.6.1.2.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	3.539.592,00	3.539.592,00			
Inexecução	FO	3.539.592,00	3.539.592,00			
Proposto ARB	FO	3.539.592,00		3.539.592,00		
Proposto ANTT - RO	FO	3.539.592,00		3.539.592,00		
Proposto ANTT - RE	FO	3.539.592,00				3.539.592,00

RO – Revisão Ordinária  
RE – Revisão Extraordinária  
FO – Fluxo Original

272. Ainda, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

**“6.6.4 Cronograma de Execução  
IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO  
(...)”**

Os serviços relativos à implantação e à instalação do Sistema de Telefonia de Emergência deverão se dar até ~~do 4º ao~~ no 7º ano de concessão.

**6.6.2 – Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas**

**6.6.2.2 – Telefonia de Emergência - Call Boxes**

**6.6.2.2.2 – Call boxes (Equipamentos)**

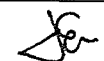
**A - Proposta da ANTT**

273. Em virtude da reprogramação descrita no item 6.6.1.2.2, propomos alterar o cronograma de reposição e atualização dos equipamentos (*call boxes*), conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.6.3.2.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	16º Ano	17º Ano	18º Ano	19º Ano
Vigente	FO	4.793.890,28	4.793.890,28			
Proposto ARB	FO					
Proposto ANTT - RO	FO	4.793.890,28		4.793.890,28		
Proposto ANTT - RE	FO	4.793.890,28				4.793.890,28

RO – Revisão Ordinária  
RE – Revisão Extraordinária  
FO - Fluxo Original




### 6.6.3 – Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas

#### 6.6.3.2 – Conservação

##### 6.6.3.2.2 – *Call boxes* (Equipamentos)

###### A - Proposta da ANTT

274. Em virtude da reprogramação descrita no item 6.6.1.2.2, propomos alterar o cronograma da conservação dos equipamentos (*call boxes*), conforme quadro a seguir.

*Cronograma físico-financeiro para o item 6.6.3.2.2 (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano
Vigente	FO	2.770.688,61		125.940,39	125.940,39	125.940,39
Proposto ARB	FO					
Proposto ANTT - RO	FO	2.518.807,82				125.940,39

RO – Revisão Ordinária  
FO – Fluxo Original

##### 6.3.3.2.3 – Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Móveis

###### A - Proposta da Concessionária

275. Por meio da Carta ABR/PLA/12080195-2, a Concessionária informou que todos os 6 equipamentos foram implantados no 1º ano e, dessa forma, a conservação deveria permanecer com o valor integral no 3º ano. No entanto, a ANTT glosou metade do valor.

276. Do exposto, propôs readequar o cronograma e valor previstos para o item, mantendo a implantação de 6 equipamentos.

###### A - Proposta da ANTT

277. Sobre o assunto, verificamos que na Nota Técnica nº 48/2010/GEINV/SUINF, de 9/12/2012, que trata da 3ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia, propomos iniciar a conservação no 3º da concessão, mantendo o valor de R\$ 61.904,73.

278. Ainda, verificamos que na Nota Técnica nº 27/2011/GEIV/SUINF, de 2/12/2011, que trata da 3ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia, não foram propostas alterações para o item 6.3.3.2.3.

279. Dessa forma, propomos corrigir o cronograma, mantendo os valores anuais propostos na Nota Técnica nº 48/10/GEINV/SUINF (página 36), conforme quadro a seguir.

Ja.



<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.6.3.2.3 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	1.390.311,45	30.104,05	60.208,10	61.904,73	61.904,73
Proposto ARB	FO	1.429.269,52	63.269,13	63.269,13	63.269,13	63.269,13
Proposto ANTT - RE	FO	1.423.808,75	61.904,73	61.904,73	61.904,73	61.904,73

RE – Revisão Extraordinária

FO – Fluxo Original

### 6.3.3.1.8 - Sistema de Controle de Velocidade

#### A - Proposta da ANTT

280. No 4º ano de concessão, estava prevista a implantação do Sistema de Controle de Velocidade, composto por 34 unidades de monitoração eletrônica de velocidade. No entanto, tal implantação não foi realizada pela Concessionária.

281. Diante da apuração de inexecução, propomos o ajuste no cronograma de implantação do presente item.

282. Lembramos que possíveis justificativas da Concessionária para a inexecução serão analisadas pela GEFOR/SUINF.

283. Do exposto, propomos alterar o cronograma do item, conforme exposto a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 6.3.3.1.8 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	68.303.751,55		3.104.715,98	3.104.715,98	3.104.715,98
Inexecução	FO	3.104.715,98		3.104.715,98		
Proposto ANTT - RO	FO	65.199.035,57		0,00	3.104.715,98	3.104.715,98

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

284. Ainda, propomos a alteração do texto do PER, conforme disposto a seguir.

#### “6.6.4 Cronograma de Execução

##### IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO

(...)

Os serviços relativos à implantação e à instalação do Sistema de Controle de Velocidade deverão se dar até o final do 4º 5º ano de concessão.”

*Ja.*

*[Handwritten signature]*



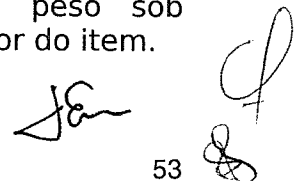
## Acréscimo no quantitativo de Recuperação do Pavimento

### A - Proposta da Concessionária

285. A Autopista Régis Bittencourt solicitou por meio de Carta protocolada nesta ANTT sob o número 50500.058292/2012-59, a recomposição do equilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão, argumentando a perda estrutural do pavimento causada pelo excesso de cargas dos veículos comerciais que operam sem controle ao longo da malha concedida.
286. Argumentou que a perda é equivalente a uma área de 9.157.048 m<sup>2</sup> e um volume de CBUQ de 168.692,63 m<sup>3</sup> de CBUQ.

### B - Proposta da ANTT

287. De acordo com as informações apresentadas pela GEFOR (Memorando nº 293/2012/GEFOR/SUINF, de 1/10/2012, Processo nº 50500.058292/2012-59), existem dois postos de pesagens fixos na BR-116/SP/PR, e ambos iniciaram a operação em dezembro de 2009.
288. Segundo a GEFOR, o PPV-1 Itapequerica da Serra, km 296 Sul, encontra-se inoperante desde 5/11/11 por ter expirado nesta data o laudo de aferição, emitido pelo IPEM/SP. Ainda, a GEFOR informou que até 1/10/2012, o PPV-1 estava em obras.
289. Ainda, a respeito dos postos de pesagem, informamos que por meio da Carta DSU 1444/2011, de 12/9/2011, a Concessionária solicitou a retirada das oito bases de pesagem com balanças móveis previstas no PER.
290. Argumentou que o tráfego de caminhões tem perfil uniforme em toda a extensão da Rodovia, sem que sejam observados acessos significativos ao longo do trecho concedido. Assim, com os dois postos de pesagem com balança fixa existentes na Rodovia, é possível fiscalizar boa parte dos veículos de carga que trafegam na Rodovia.
291. Além disso, argumentou que a Rodovia Régis Bittencourt não apresenta condições favoráveis para a instalação das balanças móveis, devido à dificuldade para implantação de pontos de transbordo de carga.
292. Ainda, informou que iria desenvolver estudo técnico para verificar o impacto do fluxo de veículos de carga com origem na baixada santista e no Vale do Rio Ribeira do Iguape, principalmente com destino à região sul da Concessão, no sentido de verificar a necessidade de implantação de nova balança fixa nesse trecho.
293. Do exposto, verificamos que a inoperância da pesagem em determinados períodos foi de responsabilidade da Concessionária.
294. Ainda, ressaltamos que a Autopista Régis Bittencourt não apresentou estudo detalhado que comprove eventual dano ao pavimento pelo excesso de carga, decorrente da ausência de fiscalização do excesso de peso sob responsabilidade desta ANTT. Dessa forma, propomos não alterar o valor do item.



## 8 – DESAPROPRIAÇÕES E DESOCUPAÇÕES

### 8.1 – Verba para Desapropriações e Indenizações

#### A - Proposta da ANTT

295. Por meio do Ofício Circular nº 16/2012/GEINV/SUINF, de 6/6/2012, anexo, esta GEINV, em complementação ao Ofício Circular nº 21/2010/GEINV/SUINF, informou às Concessionárias que o envio das notas fiscais e/ou recibos destinados a comprovar a aplicação dos recursos previstos para promover as desapropriações e desocupações deveriam vir acompanhados, além do mapa indicando a localização das áreas desapropriadas de acordo com os Decretos de Utilidade Pública - DUP, de tabela resumo, com as seguintes informações:

- Nº do processo do DUP correspondente;
- Item do PER;
- Localização da obra na Rodovia;
- Indicação da área no mapa (nº da área);
- Motivo do documento (indenização, avaliação, custas judiciais, etc.)
- Nº do documento comprovante;
- Nome do indenizado ou empresa prestadora de serviço;
- Valor atual;
- Valor a PI.

296. A Concessionária não apresentou as informações solicitadas no referido Ofício. Dessa forma, em 16/10/2012, solicitamos os comprovantes de pagamentos das desapropriações e indenizações, correlacionados às obras do PER. No entanto, até a presente data, a Concessionária não apresentou a prestação de contas dos recursos utilizados.

297. Do exposto, propomos postergar os investimentos para o 5º ano de concessão, conforme quadro a seguir.

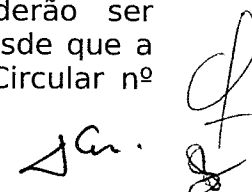
*Cronograma físico-financeiro para o item (valores em R\$ - data base julho/2007)*

DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	112.390.300,00	129.058,46	98.714.542,20	5.597.042,67	
Inexecução	FO	98.714.542,20		98.714.542,20		
Proposto ANTT - RO	FO	112.390.300,00	129.058,46		104.311.584,87	

RO – Revisão Ordinária

FO – Fluxo Original

298. Ressaltamos que os valores efetivamente gastos poderão ser apropriados no 4º ano de concessão, na próxima Revisão Ordinária, desde que a Concessionária apresente todos os documentos solicitados no Ofício Circular nº 16/2012/GEINV/SUINF.



## 11 – APARELHAMENTO DA PRF

### 11.1 – Verba para Aparelhamento da PRF

299. O valor desta verba aplicado no 4º ano de concessão e aprovado pela ANTT foi de R\$ 615.929,65 a preços iniciais do Contrato, conforme Nota Técnica nº 32/2012/GEINV/SUINF, de 30/10/2012 (Processo nº 50500.055198/2011-67).

300. Os valores não aplicados ou não aprovados pela ANTT são revertidos à modicidade tarifária. Desta forma, submetemos a apreciação o ajuste do cronograma financeiro do presente item, conforme quadro a seguir.

<i>Cronograma físico-financeiro para o item 11.1 (valores em R\$ - data base julho/2007)</i>						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano
Vigente	FO	19.036.494,20	749.522,29	775.500,00	775.500,00	775.500,00
Inexecução	FO	159.570,35		159.570,35		
Proposto ANTT - RO	FO	18.876.923,85	749.522,29	615.929,65	775.500,00	775.500,00

RE – Revisão Extraordinária

FO – Fluxo Original

## III - PLANILHA RESUMO DOS ITENS ALTERADOS

### ***OBRAS INCLUÍDAS NO PER (Fluxo Marginal)***

ITEM	DESCRIÇÃO	Qdade.	ANO	VALOR (R\$)
	nenhuma			

### ***OBRAS EXCLUÍDAS DO PER***

	nenhuma			
--	---------	--	--	--

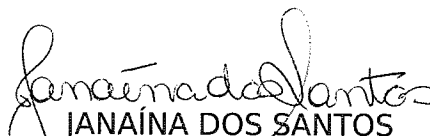
### ***OBRAS POSTERGADAS (sem considerar Inexecuções)***

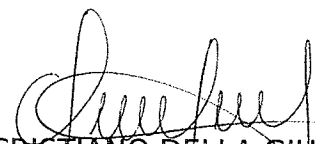
5.1.2	Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's) - Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla	1	6º	37.625.456,02
5.1.11.2	Implantação de Passagens em Desnível Inferior Tipo Galeria - Locais a definir – 4 unidade	1	6º	10.916.872,52
6.6.1.2.1	Call boxes (Obras Civis)	1	7º	13.695.370,24
6.6.1.2.2	Call boxes (Equipamentos)	1	7º	3.539.592,00
6.6.2.2.2.	Call boxes (Equipamentos)	1	19º	4.793.890,28



#### IV – CONCLUSÃO

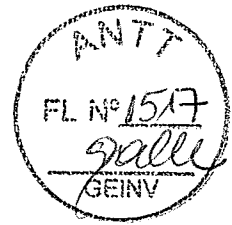
301. Do exposto na presente Nota Técnica, submetemos à apreciação superior, a alteração no Cronograma Financeiro de Investimentos da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A e a alteração do texto do PER.

  
JANAÍNA DOS SANTOS  
Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

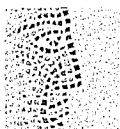
  
CRISTIANO DELLA GIUSTINA  
Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias

De acordo,

  
VIVIANE ESSE  
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

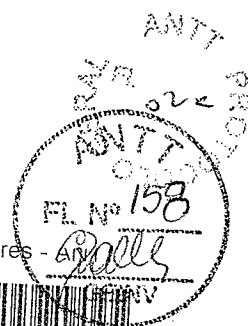


**ANEXOS**

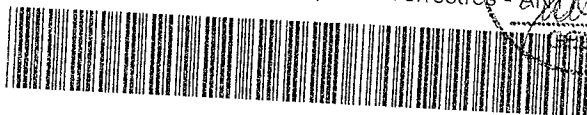


**Autopista  
Régis Bittencourt**

Grupo OHL



Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



50500.034743/2012-62  
16/03/2012 03:53 PM

DSU-PLA 0416/2012

Registro (SP), 16 de março de 2012

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres  
SBN – Quadra 2 – Bloco C – Edifício Phénicia  
Brasília/DF CEP: 70040-020

At.: Deuzedir Martins  
Gerente de Engenharia e Investimentos Rodoviários

Ref.: Relatório de Inexecuções do 4º Ano de Concessão

Prezado Senhor,

Encaminhamos anexo (via impresso) o Relatório de Inexecuções referente ao 4º Ano de Concessão, em atendimento a Portaria nº 45 de 27 de Abril de 2011.

Atenciosamente

  
Nelson Segnini Bossolan  
Diretor Executivo

Anexo: 01 via impresso



# RELATÓRIO DE INEXECUÇÃO

## 4º ANO de CONCESSÃO



**Autopista Régis Bittencourt**  
Grupo OHL

**Março de 2012**



## ÍNDICE

01 - CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO.....	03
02 - RELATÓRIO DO 4º ANO DE CONCESSÃO.....	06
03 - ANEXOS.....	38



# 01 – CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

.....

ITEM	DESCRIÇÃO	4º ANO	
		Previsto	Realizado
5	MELHORAMENTOS DA RODOVIA		
5.1	MELHORIAS FÍSICAS E OPERACIONAIS		
5.1.1	Correções de Traçado (inclusive OAE's)		
5.1.2	Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's)		
5.1.2.1	Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla - L = 11,785 x 2 = 23,57 km	18.812.728,01	0,00%
5.1.3	Execução de Ruas Laterais em Pista Simples		
5.1.3.1	Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapeverica da Serra - segmentos a definir - extensão de 20,0 km	10.419.578,90	0,00%
5.1.3.2	Implantação de ruas laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati - segmentos a definir - extensão de 20,0 km	7.695.809,52	0,00%
5.1.3.3	Implantação de ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba - segmentos a definir - extensão de 15,0 km	8.431.908,41	0,00%
5.1.5	Melhoria de Interseções Existentes		
	BR 116/SP - km 272,1; BR 116/SP - km 285,0.	1.364.609,07	50,00%
5.1.6	Implantação de trevo em nível, com alças		
5.1.6.1	BR-116/PR - km 32 - Retorno pelo canteiro central	1.182.661,19	0,00%
5.1.8	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista simples - Completo		
5.1.8.1	BR-116/SP - km 277+600m	2.956.652,97	0,00%
5.1.8.2	BR-116/SP - km 288	2.956.652,97	0,00%
5.1.9	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial		
5.1.9.1	BR-116/PR - km 12+800m	4.434.979,46	0,00%
5.1.9.2	BR-116/SP - km 297+600m	4.434.979,46	0,00%
5.1.9.3	BR-116/SP - km 388+200m	4.434.979,46	70,00%
5.1.9.4	BR-116/SP - km 312+200m	4.434.979,46	0,00%
5.1.9.5	BR-116/SP - km 325+700m	4.434.979,46	0,00%
5.1.9.6	BR-116/SP - km 332	4.434.979,46	0,00%
5.1.9.9	BR-116/SP - km 474+700m	4.434.979,46	0,00%
5.1.10	Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Completo		
5.1.10.1	Trevo km 88+600	5.913.305,95	0,00%
5.1.11	Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria		
5.1.11.1	BR-116/SP - km 370	2.729.218,13	0,00%
5.1.11.2	Locais a definir - 4 unidades	10.916.872,52	0,00%
5.1.14	Execução de Passarelas sobre Pista Dupla		
5.1.14.1	SP: km 274, 275, 279,280; km 290, km 294, km 313,0, km 320 (SP-57), km 325,5, 327,0, km 336, km 369, km 394, 395, km 413, km 441, km 475, 477, km 488, km 278, km 302,8, km 490 - PR: km 37, km 50, km 73,5, km 79, km 82,3, km 84,5, km 87, 88 e 89, km 68,9, km 80, km 78 - 16 a definir	19.226.022,61	70,00%
5.1.17	Implantação de barreiras de concreto		
5.1.17.1	Tipo New Jersey - locais a definir - 150 km	9.488.581,70	73,00%
5.1.20	Dispositivos de interseção		
5.1.20.3	BR-116/SP - km 322 - Juquitiba	3.608.770,82	0,00%
5.1.20.5	BR-116/SP - km 397+200m - Miracatu	4.647.951,24	0,00%
5.1.20.6	BR-116/SP - km 404+100m - Miracatu	4.000.259,71	0,00%
5.1.20.7	BR-116/SP - km 408 - Miracatu	4.773.017,09	0,00%
5.1.20.8	BR-116/SP - km 419+400m - Juquiá	4.403.502,02	0,00%
5.2	AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE		
5.2.1	Duplicações (inclusive OAE's)		
5.2.1.1	Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal - do km 336,7 ao km 367,2	211.521.061,20	33,00%
5.2.1.2	Ampliação da Serra do Cafezal	34.629.958,04	0,00%

ANTT  
FL. Nº 162  
Galle  
GENV



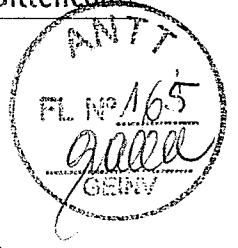
ITEM	DESCRIÇÃO	4º ANO	
		Previsto	Realizado
6	OPERAÇÃO DA RODOVIA		
6.3	SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO		
6.3.1	<i>Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas</i>		
6.3.1.2	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos	3.035.089,82	30,00%
6.3.1.7	Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	8.433.478,23	70,00%
6.6	SISTEMA DE COMUNICAÇÃO		
6.6.1	<i>Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas</i>		
6.6.1.2	Telefonia de Emergência - Call Boxes		
6.6.1.2.1	<i>Call boxes (Obras Civis)</i>	8.617.481,12	30,00%
6.6.1.2.2	<i>Call boxes (Equipamentos)</i>	3.539.592,00	0,00%
8	DESAPROPRIAÇÕES E DESOCUPAÇÕES		
8.1	Verba para Desapropriações e Indenizações	R\$ 98.714.542,20	0,61%

*João...*



## 02 – RELATÓRIO DO 4º ANO DE CONCESSÃO

---



### ITEM 5.1.2.1 – Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla

Estava previsto a realização de 50% da obra do Contorno Norte de Curitiba para o quarto ano de concessão. A Concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária (ANEXO I):

a) Licenciamento Ambiental:

O processo de licenciamento ambiental do Contorno Norte de Curitiba teve início ainda em 2008 assim que a Concessionária assumiu o Contrato de Concessão. Em 28/11/2008 se procedeu à elaboração do FAP – Formulário de Abertura de Processo, para solicitação do Termo de Referência junto ao IBAMA. A vistoria pelo órgão ambiental não foi realizada imediatamente e somente em 13/07/2009 o IBAMA forneceu o Termo de Referência provisório e em 14/09/2009 o Termo de Referência definitivo.

Neste período a Concessionária contratou a empresa paranaense Consiliu para realização dos serviços de obtenção de Licença Prévia (LP).

Em janeiro de 2010, a Consiliu enviou Ofícios para os órgãos estaduais (DER/PR, DNIT/PR e IAP/PR) solicitando os EIA/RIMA referentes à implantação das rodovias que constituem todo o Contorno de Curitiba (Of. 1001\_010T/DER-PR, Of. 1001\_011T/DNIT-PR, Of. 1001\_017T/IAP-PR). Somente o DNIT/PR respondeu a solicitação, segundo Ofício sem número de 22/02/2010.

Em 06/05/2010 a Prefeitura Municipal de Colombo encaminhou à concessionária a declaração nº 034/2010 de anuência para implantação do Contorno Norte.

A empresa Consiliu solicitou em 12/03/2010, segundo Of. 1003\_037T/T165, manifestação ao IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba) quanto à existência de planos ou projetos de ordenamento territorial propostos para

Curitiba e Região Metropolitana. A Consiliu foi convidada para uma visita neste Instituto, ocasião em que foi debatido sobre os planos existentes, e ressaltada a participação da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC.



Em 31/03/2010, a Concessionária protocolou em três departamentos do IBAMA (DILIC: Divisão de Licenciamento Ambiental; CGFAP: Coordenação Geral de Autorização de Uso e Gestão da Fauna e Recursos Pesqueiros; DCA/COSEG/CGEAD: Diretoria de Controle Ambiental/Coordenação de Serviços Gerais/Coordenação Geral de Administração) uma proposta de definição dos limites da área de influência direta ou indireta, solicitando manifestação (Protocolos: 1122; 02001.000136/2010; 02001.001816/2010-56).

O IBAMA manifestou-se favoravelmente somente em 02/09/2010 para as áreas de influência apresentadas (Of. nº 277/2010/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA).

A Consiliu solicitou em 05/03/2010 (Of. 1003\_031T/T165) e reiterando em 05/04/2011 (Of. 1104\_083/T165) ao IAP – Instituto Ambiental do Paraná orientações para a realização de estudos do meio físico, biótico e socioeconômico nas Unidades de Conservação que sofrerão interferência (APA do Iraí, Áreas de Mananciais Atuais e Futuros para a Região Metropolitana de Curitiba e Parque Palmital de Colombo).

O IAP manifestou-se somente em 03/05/2011 (Of. 314/2011/AP/GP) esclarecendo que as intervenções nas UC's (Unidades de Conservação) deverão ser analisadas no âmbito do EIA/RIMA.

Ainda em 04/05/2010 a Consiliu, mediante Of. 1005\_059/T165, encaminhou à COMEC (Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba) uma solicitação de manifestação sobre o empreendimento, considerando as diretrizes de ordenamento territorial existente, atendendo recomendação do Termo de Referência, uma vez esse órgão é um dos responsáveis pela diretriz de planejamento na AID e AII. Em julho/2010 houve uma reunião para esclarecimentos e apresentação de projetos junto a SEDU (Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano) em Curitiba, sobre as alternativas de



traçado, porém a Secretaria não se manifestou até o presente momento.

Em 24/06/2010 a Consiliu, mediante Of. 1006\_089T, protocolou no IBAMA/PR a solicitação de Autorização de Fauna.

A OHL protocolou em 01/12/2010 na Diretoria de Uso Sustentável da Biodiversidade e Florestas – IBAMA/DF os documentos da solicitação da Autorização da Licença de Fauna, reiterando o pedido feito junto ao IBAMA/PR.

O IBAMA solicitou complementações para a concessão de Autorização de captura/coleta/transporte de ictiofauna (Of. 059/2011/CGFAP/DBFLO), que foi respondida pela Consiliu em 25/02/2011 (Of. 1102\_050T/T165). Em 21/03/2011, o IBAMA encaminhou a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico nº 057/2011 - ictiofauna - (Of. nº 181/2011/IBAMA/DBFLO/CGFAP).

Em 14/02/2011 o IBAMA encaminhou a Autorização de Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico nº 24/2011 (Of. 101/2011/IBAMA/CGFAP/DBFLO) e logo após a Concessionária encaminhou as complementações solicitadas (Of. 1102\_055T/T165 de 25/02/2011). Em 07/06/2011 o IBAMA comunicou que os documentos encaminhados atenderam a condicionante nº 2.1 da Autorização (Of. nº 503/2011/IBAMA/DBFLO/CGFAP).

Com as Autorizações, a partir de março/2011 foram iniciadas as atividades referentes à primeira etapa de campo do meio biótico – flora, herpetofauna (anfíbios e répteis), avifauna, mastofauna e ictiofauna.

Em abril/2011, a 1ª Etapa de Campanha de Fauna foi finalizada.

Devido às condições climáticas da Região de Colombo se apresentarem atípicas em relação às estações, a segunda etapa da Campanha de Fauna só pode ser efetivada a partir de Setembro/2011 para cumprir as exigências do Termo de Referência definitivo.

Somente com a conclusão da Campanha de Fauna se dará prosseguimento no



processo de obtenção da LP junto ao IBAMA.

b) Traçado do Contorno Norte:

Existe ainda a discordância por parte da COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – em relação ao traçado estabelecido no Contrato de Concessão.

A COMEC é a executora dos projetos e obras relativos ao Programa Pró-Transporte do Ministério das Cidades/PAC da mobilidade da COPA 2014. Este programa visa estabelecer melhorias na mobilidade urbana durante a COPA 2014, constituindo no legado do evento à região.

Uma das obras previstas é o Corredor Metropolitano, com aproximadamente 70 km interligando 7 municípios da RMC – Região Metropolitana de Curitiba.

Seu projeto compartilha e coincide em parte com o projeto do Contorno Norte da RMC. Por esta razão foram realizadas diversas reuniões entre COMEC e Concessionária para viabilizar ambos os projetos, conforme ofício DSU – 0927/2011, de 20/06/2011.

Para tanto, a COMEC enviou à ANTT em 06/02/12 ofício nº 034/2012 informando do interesse em estabelecer de forma conjunto os dois traçados, através da assinatura de Termo de Compromisso entre as partes, além de propor que o Estado do Paraná, através do IAP, desempenhe a função de órgão licenciador ambiental, em substituição ao IBAMA.

c) Projeto encaminhado a ANTT.

Á concessionária apresentou projeto funcional em 05/05/2010 mediante correspondência DSU-ENG 517/2010 protocolo 50500.021735/2010-94, para análise



da ANTT.

Em 06/03/2012 correspondência DSU-ENG 0360/2012 protocolo 50500.032076/2012-83, a concessionária informou a ANTT da proposta do COMEC sobre uso conciliado da área para implantação do Corredor Metropolitano e Contorno de Curitiba. A proposta resulta em alteração parcial do traçado, modificando o projeto funcional ora apresentado a ANTT, além da inclusão de obras adicionais ao PER e a obtenção da delegação do licenciamento para o âmbito Estadual do Paraná.

Pelo exposto, fica claro que a concessionária realizou todos os esforços necessários a viabilização do projeto, encontrando dificuldades, devido ao conflito de interesses naturais neste tipo de implantação. Aguardamos resposta da ANTT, referente à proposta do COMEC, que por sua vez terá impacto no processo de licenciamento em andamento.

### ITEM 5.1.3.1 – Implantação de Ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapecerica da Serra

Estava previsto a realização de 13,6 km de Ruas Laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapecerica da Serra para o quarto ano de concessão. A Concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária (ANEXO II):

Os estudos e projetos referentes ao trecho do município de Taboão da Serra consideraram as sugestões da Prefeitura em adicionar a implantação de viaduto, rotatória e transposições em nível ao projeto original previsto no PER (ofícios nº 01/2009, de 25/03/2009, ofício DNIT nº 529/2009, de 27/03/2009 e ofício GP nº



144/2009, de 14/04/2009). Tais sugestões fazem parte de uma proposta de convênio entre a Prefeitura e a ANTT, transferindo a gestão de operação e fiscalização do trecho urbano ao Município.

A concessionária, através da carta DSU 507/2009, protocolo 50500.040128/2009-90, de 23/06/2009, encaminhada à ANTT, concordou com a celebração do convenio para a transferência do trecho urbano.

A ANTT, através de Ofício nº 538/2009/SUINF, de 22/10/2009, manifestou sua concordância com a municipalização do trecho da rodovia do km 268+900 ao km 272+520, considerando que todas as obrigações contidas no PER, ou seja, manutenção, conservação e operação ficariam a cargo da prefeitura, exceto os investimentos de melhoramentos previstos no item 5.

Em 22/02/2010, a Prefeitura de Taboão da Serra encaminhou ofício à ANTT (GP 037/2010) onde discorda da extensão de municipalização de apenas 3,6 km, solicitando que o convenio seja celebrado na extensão total de 6,6 km, ou seja, do km 268+900 ao km 275+500.

A partir de então, a concessionária elaborou estudos de traçados das ruas laterais para discussão conjunta com a Prefeitura, a fim de compatibilizar os interesses de ambas as partes, porém, sem contemplar as travessias e cruzamentos em nível que o município solicitava.

Tais solicitações municipais, conforme mencionado no ofício nº 0115/2011 – GS SEMUTRANS, de 14/03/2011, tornaram as propostas incompatíveis com o projeto geométrico em desenvolvimento, que não previa cruzamentos em nível e rotatória. A Concessionária encaminhou à ANTT projeto executivo das ruas laterais (DSU-ENG 1475/2011) considerando somente a solução prevista no PER.

Em 04/08/2011 a ANTT, através de ofício nº 1263/2011/GEINV/SUINF, encaminhou à concessionária modelo de minuta do referido convênio com a Prefeitura Municipal de

Taboão da Serra, sugerindo contato entre as partes para posterior aprovação da transferência, *+ sendo em vista o valor* Este processo ainda encontra-se em andamento.



No Trecho referente ao município de Embu das Artes existe uma incompatibilidade de interesses pelo fato de a Prefeitura receber obras do DERSA em contrapartida pela implantação do Rodoanel no Município, gerando conflitos nas propostas apresentadas pelo DERSA e as propostas das Ruas Laterais previstas no PER que devem ser interligadas, principalmente no dispositivo do km 282+500, que foi desenvolvido pelo DNIT e modificado pelo DERSA, conflitando com a proposta da Concessionária (conforme informado à ANTT através da carta DSU-ENG 0296/2011, protocolo nº 50500.017977/2011-64, de 09/03/2011). O projeto executivo desenvolvido pela concessionária e que foi entregue para a ANTT *Km. 269,00 219 22/9/2011* (carta DSU-ENG 1475/2011) apresenta solução de compatibilização com o sistema viário existente e não com a proposta modificada do DNIT. No tocante ao licenciamento ambiental, o projeto encontra-se sob análise do IBAMA (carta DSU-ENG 1415/2011, Protocolo nº 02001.044724/2011-41) aguardando a emissão de Termo de Referência, sem resposta até o presente momento.

No trecho de Itapecerica da Serra, a concessionária concluiu através de estudos que as Ruas Laterais previstas no PER necessitavam de obras complementares nas extremidades (km 285 e km 288) para consolidar os movimentos do futuro Anel Viário de Itapecerica da Serra.

Assim, foi incluído no PER (3ª Revisão Ordinária), em dezembro/2010, o dispositivo do km 288 permitindo a consolidação da geometria viária e o desenvolvimento do projeto executivo das ruas laterais, assim como do licenciamento ambiental e do decreto de utilidade pública.

O projeto foi apresentado a ANTT por intermédio de DSU- ENG 1765/2011 protocolo 50500.094864/2011-82 em 26/10/2011, depois de superados os entraves de

compatibilização das partes interessadas. A concessionária aguarda aprovação do projeto apresentado, para dar andamento imediato às obras.



### **ITEM 5.1.3.2 – Implantação de Ruas laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati**

Estava previsto a realização de 10 km de Ruas Laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati para o quarto ano de concessão. A Concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

Devido à necessidade de revisão da localização das Ruas Laterais, bem como os seus quantitativos (extensão), foi feita uma alteração de escopo na 2ª Revisão Ordinária, realizada em dezembro de 2010.

Esta revisão definiu os novos locais e extensões das obras a serem realizadas, levando-se em conta a dinâmica de ocupação na região que contempla os municípios de Miracatu, Jacupiranga e Cajati.

Estas solicitações demandaram novos estudos para definição dos projetos.

Em face ao exposto e considerando que essa revisão foi realizada durante o ano de 2010, esta concessionária ficou impedida de realizar as obras em questão.

### **ITEM 5.1.3.3 – Implantação de Ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba -**

Estava previsto a realização de 11 km de Ruas Laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba para o quarto ano de concessão. A Concessionária não teve realização neste item.



Justificativa da concessionária:

Devido à necessidade de revisão da localização das Ruas Laterais, bem como os seus quantitativos (extensão), foi feita uma alteração de escopo na 2ª Revisão Ordinária, realizada em dezembro de 2010.

Esta revisão definiu os novos locais e extensões das obras a serem realizadas, levando-se em conta a dinâmica de ocupação na região que contempla os municípios de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba.

Estas solicitações demandaram novos estudos para definição dos projetos.

Em face ao exposto e considerando que essa revisão foi realizada durante o ano de 2010, esta concessionária ficou impedida de realizar as obras em questão.

#### ITEM 5.1.5 – Melhoria de Interseções Existentes *OK*

Estava previsto a realização de duas melhorias de interseções existentes para o quarto ano de concessão. A concessionária executou uma unidade, tendo como inexecução também uma unidade de Melhoria de Interseção.

Justificativa da concessionária (ANEXO III):

Em relação à implantação da melhoria da interseção existente no km 285, a Concessionária tomou todas as medidas necessárias para sua viabilização, porém, ficou dependente de providências a cargo do Município de Itapecerica da Serra para retirada de invasores da área onde está prevista a obra.

Para melhor esclarecimento, segue breve descrição:

- Inicialmente, antes da duplicação da Rodovia BR 116, o acesso ao Município de Itapecerica da Serra era executado pela SP-234 com movimento bi-

direcional saindo direto da Rodovia Régis Bittencourt, na divisa entre os municípios de Embu e Itapecerica da Serra;



- Com o advento da duplicação, o então DNER implantou um novo dispositivo de acesso em desnível para Itapecerica da Serra, mais afastado ao Sul, porém, incompleto, pois o movimento de retorno Norte – Sul não foi contemplado, assim como foi mantido o movimento bi-direcional na SP-234 com cruzamento frontal no limite do dispositivo com a SP-234 e saída para São Paulo pela mesma SP. Apesar desta configuração geométrica atualmente em uso, este movimento bi-direcional ainda causa inúmeros acidentes de colisão frontal;

- Para atendimento à obrigação contratual do PER, Item 5.1.5 – Melhoria de Interseções Existentes, no km 285, Dispositivo de Acesso à Itapecerica da Serra, a Concessionária estudou diversas alternativas com o objetivo de eliminar as colisões frontais assim como manter a fluidez e a segurança viária;

- Como a SP-234 fica no município de Embu que dá acesso ao Bairro Pinheirinho, e diversos moradores deste bairro se dirigem para Itapecerica da Serra através de linha de ônibus intermunicipal ou veículos próprios por esta via, a eliminação do movimento em direção a Itapecerica implica em seguir até o dispositivo do km 282 pela Pista Norte para fazer o retorno e seguir até dispositivo do km 285 pela Pista Sul, acessando a SP-234 no sentido para Itapecerica da Serra, gerando um deslocamento de 6 km a mais para os automóveis, uma vez que para os usuários de ônibus, basta apenas atravessar a Pista da BR-116 e tomá-los na Pista Sul;

- Várias reuniões foram realizadas entre a Prefeitura de Embu e a Autopista Régis Bittencourt, porém apenas foi apresentada uma nova proposta em substituição a elaborada pela Concessionária, com características geométricas sofríveis além de não



eliminar os cruzamentos em nível, que não foi acatada.

A Autopista Régis Bittencourt encaminhou a proposta para a Prefeitura Municipal de Itapecerica da Serra que não questionou a solução e solicitou a sua implantação, porém a área necessária foi invadida por moradores sem teto e a sua desocupação depende de atuação de outros intervenientes além da Autopista Régis Bittencourt.

- Para implantação da obra, faz-se necessário a liberação de área na faixa de domínio invadida por terceiros, e diversas ações conjuntas com a Polícia Rodoviária Federal e as Prefeituras Municipais de Itapecerica da Serra e Embu das Artes foram tomadas, sem efeito, conforme histórico a seguir:

a) Inicialmente em 28/07/2009 a Polícia Rodoviária Federal informou a Concessionária, através do Ofício nº 343/09 da 4ª Del/PRF, sobre ocupação irregular das áreas de domínio da Rodovia;

b) Em 05/08/2009 a Prefeitura de Itapecerica da Serra também informou à Concessionária, através de ofício nº 1.236/09-SADAA, da invasão da área de domínio da Rodovia e colocou-se à disposição para colaborar na sua desocupação;

c) Em 19/08/2009 a Concessionária respondeu através da carta DSU-ADJ 789/09 para a PRF informando que em vistoria foi constatado no local que os invasores não estavam respeitando os limites da faixa de domínio e que os mesmos seriam notificados;

d) A Concessionária entregou notificações extrajudiciais aos invasores no decorrer do mês de janeiro de 2010, porém alguns não quiseram recebê-la;

e) Em 28/01/2010 os invasores procuraram o Deputado Federal Carlos

Zarattini, solicitando auxílio para permanecerem na área da faixa de domínio. Através de líder comunitário, em 04/02/2010 o Deputado Federal Carlos Zarattini encaminhou o Ofício nº 002/2010/SP para a OHL, solicitando maiores esclarecimentos sobre a comunidade invasora;

ANTT  
17/06  
Zarattini

f) Os invasores foram notificados pela Polícia Rodoviária Federal, em 19/02/2010; conforme Ofício nº 097/2010 – 4ª Del/PRF;

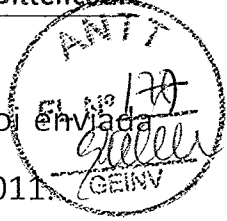
g) A Concessionária encaminhou carta DSU-ADJ 421/10 ao Deputado Federal Carlos Zarattini em 14/04/2010, informando que os invasores estão ocupando a faixa de domínio e que devem desocupá-la para implantação da melhoria do dispositivo;

h) Durante o transcorrer destas tratativas ocorreram reuniões entre Concessionária e as Prefeituras de Itapeverica e do Embu para definição da solução técnica da melhoria do dispositivo (o dispositivo em questão localiza-se na divisa destes municípios), conforme carta DSU-ENG 0296/11;

i) Em 27/05/2011 a Concessionária encaminhou a carta DSU-801/11, solicitando anuência da Prefeitura de Itapeverica da Serra para implantação do projeto de Melhoria do Dispositivo do km 285, cuja resposta veio somente em 05/07/2011, através do Ofício nº 864/11-SADAA.

Somente em setembro de 2011, a partir de iniciativa isolada da concessionária, que firmou termos de acordo de desocupação com todos os invasores, sem a participação de nenhuma das prefeituras interessadas na obra, é que finalmente a área em questão foi liberada.

Entretanto, a ANTT, através de ofício nº 1743/GEINV/SUINF, de 04/10/2011, fez objeções ao projeto executivo encaminhado em 06/07/2011 pelo ofício DSU-ENG



1029/2011, solicitando justificativa da solução apresentada, cuja resposta foi enviada pela concessionária ainda em 21/10/2011 através de ofício DSU-ENG 1733/2011.

### **ITEM 5.1.6.1 – Implantação de Trevo em Nível, com Alças**

Estava previsto a implantação de um trevo em nível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

Estudos efetuados pela concessionária até o presente momento, considerando contagens volumétricas nos horários de pico, constataram que a implantação do trevo em nível no km 32 não se mostra eficiente, uma vez que existe outro a 1 km, no km 31. Além disso, cria novo ponto crítico, uma vez que existem acessos nas outras bordas, tanto na pista sul como na norte, que acarretariam cruzamentos em nível, sem garantir a devida segurança viária.

### **ITEM 5.1.8.1<sup>o</sup> – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista simples - Completo**

Estava previsto a implantação de um trevo em desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária (ANEXO IV):

O local de implantação previsto originalmente no PER para o dispositivo era no km 276, porém, foi alterado para o km 277+600 através de solicitação da Prefeitura de Embu das Artes/SP, conforme Ofício nº 415/2009-GAO/GP, de 15/10/2009, e aprovada na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3). Desta forma, foi necessário novo estudo de implantação e compatibilização deste dispositivo com as



**ITEM 5.1.9.1 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/PR - km 12+800m**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

A prorrogação da obra localizada no km 12+800 se fez necessária visando compatibilizar sua implantação em conjunto com as obras das ruas laterais previstas no município de Campina Grande do Sul (item 5.1.3.3 do PER), sem as quais o dispositivo não opera com todos os movimentos viários previstos. Desta forma a concessionária estudou o dispositivo inserido na solução viária que atende ao programa previsto no PER.

**ITEM 5.1.9.2– Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 297+600m**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 297+600 foi incorporado no PER e aprovada na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), tem alta complexidade de solução para atendimento de todos os movimentos previstos, com desvio de tráfego provisório de difícil execução pois, as pistas apresentam desnível acentuado no local, além de interferências físicas para essa operação localizadas no canteiro central (linha de transmissão e cabos de fibra ótica de outras concessionárias de serviços públicos).

O projeto executivo deste dispositivo foi encaminhado em 28/09/2011 DSU-ENG



1546/2011 protocolo 50500.083208/2011-54, ainda sem aprovação por parte da agência.

**ITEM 5.1.9.3– Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 388+200m**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária iniciou a obra e, a mesma se encontra parcialmente executada.

Justificativa da concessionária:

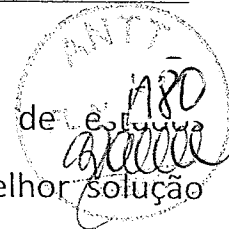
A implantação deste dispositivo foi iniciada durante o quarto ano de concessão, sendo suas atividades de terraplenagem fortemente afetadas pelas constantes chuvas na região, atrasando o cronograma inicial da obra. O projeto executivo apresentado pela concessionária mediante DSU-ENG 1280/2011 protocolo 50500.072135/2011-75, não foi aceito pela ANTT, a qual solicitou modificação do dispositivo projetado, gerando demora de aprovação e conseqüente prazo de obra. A concessionária estima à entrega deste dispositivo para o mês de abril de 2012.

**ITEM 5.1.9.4 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 312+200m**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 312+200 também foi incluído no PER e aprovada na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais



dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de alternativas que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária. O mesmo será apresentado ainda durante o mês de março/2012 e iniciada a obra imediatamente.

**ITEM 5. 1.9.5 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 325+700m** Of 682/2010.

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item:

Justificativa da concessionária (ANEXO V):

O dispositivo de acesso à Juquitiba estava previsto inicialmente no km 325+700, porém, também foi objeto de alteração do local de implantação, sendo remanejado para o km 326+800 com a concordância da ANTT.

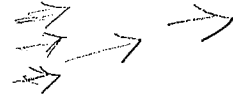
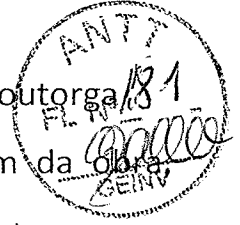
O projeto funcional considerando a nova posição foi encaminhado à ANTT em 24/09/2009 (carta DSU-ENG 1019/2009, protocolo 50500.057963/2009-69) e em 29/03/2010 o seu projeto executivo (carta DSU-ENG 0334/2010, protocolo 50500.014560/2010-69). O processo para obtenção do licenciamento ambiental foi encaminhado ao IBAMA em 18/03/2010 (carta DSU-ENG 0302/2010).

Em 15/04/2010 a ANTT emitiu ofício nº 0364/2010/GEINV/ANTT informando a não objeção ao projeto executivo, porém, com ressalvas, entre as quais a apresentação da licença ambiental.

A concessionária encaminhou em 17/05/2010 carta DSU-ENG 0556/2010, protocolo 50500.02465/2010-94 apresentando as considerações às ressalvas, informando ainda que não havia obtido a licença ambiental até aquela ocasião.

A Licença de Instalação n. 744/2010 foi obtida em 02/12/2010 e a ASV n. 483/2010 em

02/12/2010. Porém, somente em 05/09/2011 a concessionária obteve a outorga DAEE (ofício nº OF/DAEE/BRB/118/11) para os dispositivos de drenagem da obra, prejudicando a mobilização para início das obras.



#### **ITEM 5.1.9.6 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 332**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 332 também foi incluído no PER e aprovada na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

#### **ITEM 5.1.9.9 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial – BR-116/SP - km 474+700m**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 474+700 também foi incluído no PER e aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

A concessionária encaminhou projeto executivo para análise e aprovação da agência em 31/08/2011, carta DSU-ENG 1376/2011 e protocolo 50500.073999/2011-12, em análise.



**ITEM 5.1.10.1 – Implantação de Trevos em Desnível, com Alças, em Pista Dupla – Completo – km 88,6;**

Estava previsto a implantação de um trevo em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária (ANEXO VI):

O dispositivo do km 88+600 que está contido no Acesso Norte de Curitiba, no km 17+500, mais conhecido como a Trincheira de Atuba, foi concebido após diversas reuniões em conjunto com as Prefeituras de Pinhais e Colombo.

O local objeto do projeto está inserido no limite dos tecidos urbanos dos municípios de Colombo e Pinhais com tráfego predominantemente urbano margeado por comércios e indústrias.

Diante disto, a complexidade de atendimento dos movimentos viários com a utilização da atual trincheira e minimização das desapropriações exige a elaboração de estudos alternativos para a definição de projetos, que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

Após diversas tratativas entre as três prefeituras envolvidas (Colombo, Pinhais e Curitiba), chegou-se a uma solução em consenso e foi fornecido pela prefeitura de Colombo um parecer favorável através do Ofício 285/2011/GAB em 26/09/2011.

Vale destacar que os estudos para licenciamento ambiental foram contratados com os mesmos critérios estabelecidos pelo IBAMA, ou seja, o órgão ambiental solicitou que esse trevo faça parte de um lote (Acesso Norte de Curitiba), juntamente com algumas



ruas laterais próximas, resultando em atraso na obtenção da LI.

Na elaboração do Decreto de Utilidade Pública foram observados entraves na obtenção da posse das áreas, e com isso foi necessário ajustes nos ramos para minimizar as desocupações, pois se trata de áreas consolidadas e de grande impacto na receita de impostos para os Municípios. Com isso o atraso na finalização dos projetos também acarretou atraso da mobilização das obras.

### **ITEM 5.1.11 – Implantação de Passagens em Desnível Inferior tipo Galeria**

Estava previsto a implantação de cinco Passagens em Desnível para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária (ANEXO VII):

A passagem em desnível inferior tipo galeria do km 370 foi objeto de inclusão no PER. Os estudos funcionais elaborados pela Concessionária indicaram a viabilidade de implantação de um dispositivo apenas no km 370, município de Miracatu/SP, Bairro de Santa Rita. Desta forma, por meio da 2ª Revisão Extraordinária aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), ficou, então, definida a implantação da passagem em desnível no km 370+400 para, conforme entendimentos junto à ANTT, atender necessidades futuras da rodovia, impossíveis de serem previstas neste momento.

Como desenvolvimento do projeto executivo ficou evidenciado que o melhor ponto de travessia desta passagem inferior está no km 369+600. Em 16/06/2011 foi enviado ao IBAMA um pedido de retificação da dispensa de licenciamento ambiental por conta da troca da localização do dispositivo do km 370+400 para o km 369+600 através da carta DSU-ENG 0907/2011; Protocolo nº 02001.031113/2011 de 16/06/2011. Também através do relatório de inexecução do 3º ano devidamente argumentado, esta obra foi

automaticamente reprogramada.

Em relação às outras quatro Passagens Inferiores que constam no PER, a concessionária está elaborando estudos que permitam identificar ou não sua necessidade de implantação.

#### **ITEM 5.1.14 – Execução de Passarelas sobre Pista Dupla**

Estava previsto a implantação de 21 Passarelas para o quarto ano de concessão. A concessionária implantou 12 Passarelas com 100% de realização neste ano e, mais 9 Passarelas em diferentes estágios de avanço físico.

Justificativa da concessionária:

Conforme mencionado acima às 9 Passarelas estão em andamento e, deverão ser concluídas até o mês de abril de 2012. O atraso é consequência dos fatores climáticos além das dificuldades de interrupção do tráfego necessário para o lançamento das vigas principais.

#### **ITEM 5.1.17 – Implantação de barreiras de concreto**

Estava previsto a implantação de 52 km de Barreiras de Concreto para o quarto ano de concessão. A concessionária implantou 38 km durante este ano.

Justificativa da concessionária:

A concessionária deverá implantar os 14 km restantes até o mês de abril de 2012, dando sequencia ao ritmo atual de implantação e pela sua mobilização em campo.

Este item, sobre as interferências das diversas obras em andamento na rodovia, assim como das definições de locais e, a necessária reserva do espaço de manobras para os caminhos de serviços, que permitiram a execução das futuras obras.

### ITEM 5.1.20.3 – Dispositivos de interseção – km 322 – Juquitiba



Estava previsto a implantação de 50% deste dispositivo para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária (ANEXO VIII):

O dispositivo do km 322 também foi incluído no PER e aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos.

O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

O projeto executivo foi concluído e encaminhado a ANTT em 26/08/2011 (carta DSU-ENG 1348/2011), sem resposta até a presente data.

### ITEM 5.1.20.5 – Dispositivos de interseção – km 397+200m – Miracatu

Estava previsto a implantação de 50% deste dispositivo para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 397+200 também foi incluído no PER e aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

**ITEM 5.1.20.6 – Dispositivos de interseção – km 404+100m – Miracatu**



Estava previsto a implantação de 50% deste dispositivo para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 404+100 também foi incluído no PER e aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

O projeto executivo foi concluído e encaminhado a ANTT em 18/11/2011 (carta DSU-ENG 1872/2011), sem resposta até a presente data.

**ITEM 5.1.20.7 – Dispositivos de interseção – km 408 – Miracatu**

Estava previsto a implantação de 50% deste dispositivo para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 408 também foi incluído no PER e aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

O projeto executivo foi concluído e encaminhado a ANTT em 08/11/2011 (carta DSU-ENG 1797/2011), sem resposta até a presente data.

**ITEM 5.1.20.8 – Dispositivos de interseção – km 419+400m – Juquiá**



Estava previsto a implantação de 50% deste dispositivo para o quarto ano de concessão. A concessionária não teve realização neste item.

Justificativa da concessionária:

O dispositivo do km 419+400 também foi incluído no PER e aprovado na Revisão de Tarifa realizada em dezembro/2010 (final do ANO 3), juntamente com os demais dispositivos. O desenvolvimento dos projetos exige a elaboração de estudos alternativos que necessitam de prazo adequado para obtenção da melhor solução viária.

O projeto executivo foi concluído e encaminhado a ANTT em 03/11/2011 (carta DSU-ENG 1792/2011), sem resposta até a presente data.

**ITEM 5.2.1.1 e 5.2.1.2– Execução da segunda pista no trecho da Serra do Cafezal - do km 336,7 ao km 367,2**

Estava previsto a duplicação de 19 km para o quarto ano de concessão. A concessionária realizou 7 km e, encontra-se em andamento 4 km de duplicação.

Justificativa da concessionária (ANEXO IX):

O processo de licenciamento ambiental da Serra do Cafezal teve início ainda em 2008 assim que a Concessionária assumiu o Contrato de Concessão.

A Concessionária em 10/06/2008 solicitou ao IBAMA, através da carta DSU-086/2008 – Protocolo nº 6.636 DILIC/DIQUA/IBAMA, o processo de licenciamento ambiental da duplicação da BR116/SP, trecho Serra do Cafezal, entre o km 336,7 e km 367,2. Não houve na ocasião resposta do IBAMA.

A Concessionária obteve informação de que seria necessário se caracterizar como



empreendedor, obtendo além do contrato já firmado, a transferência dessa atribuição do DNIT para a Concessionária.

Foi assinado o Termo de Compromisso em 11/06/2008, e procedida a informação ao IBAMA em 23/09/2008 (DSU-423/2008, protocolo 11.649 DILIC/DIQUA/IBAMA).

Em reunião realizada no IBAMA, em 05/11/2008, foi esclarecido que o licenciamento (LP) estava judicializado e enquanto a correspondente Ação Civil Pública não fosse resolvida, o licenciamento não poderia ter continuidade (conforme ata da reunião). Esta Ação Civil Pública foi julgada improcedente somente em 28/02/2009, cujo prazo para encaminhamento de recurso foi esgotado em setembro/2009. Durante esse prazo a Concessionária providenciou o atendimento às condicionantes da LP para o trecho a duplicar.

Em 07/10/2009 a Concessionária solicitou ao IBAMA a LI para a duplicação da Serra do Cafezal (Protocolo 12.360 DILIC/IBAMA). O IBAMA emitiu a LI somente em 05/04/2010 para os trechos do km 336,6 ao km 344 e km 363 ao km 367 (LI nº 688/2010 e LI nº 689/2010).

A Concessionária passou a cumprir as condicionantes da LI, sendo que o Programa de Proteção de Fauna e Flora foi encaminhado ao IBAMA em 21/05/2010, que naquela ocasião se encontrava em greve, por carta DSU-ENG 619/2010, protocolo 02001.004952/2010-06 MMA/IBAMA. O IBAMA aprovou o Programa de Proteção à Fauna em 15/07/2010 (Ofício 511/2010/CGFAP/DBFLO).

Neste período a Concessionária desenvolveu diversas atividades anteriores à supressão de vegetação, tal qual a delimitação das áreas envolvidas.

Em 19/08/2010, a Fundação Florestal/SP emitiu anuência através do Ofício NIS 693593, para as obras de duplicação, em atendimento as condicionantes exigidas pelo IBAMA, permitindo a mobilização das equipes de transplante de espécies vegetais e coleta de fauna a partir de 30/08/2010, conforme comunicação à ANTT em 27/08/2010 (DSU-ENG 1055/2010, protocolo 50500.064546/2010-14).



Em paralelo ao processo de liberação dos trechos das extremidades da Concessionária solicitou ao IBAMA autorização de acesso à área do trecho central (km 344 ao km 363), para cumprimento das condicionantes visando obtenção de LI (10/05/2010 – carta DSU-ENG 435/2010, protocolo 02001.004647/2010-14).

Em visita de vistoria em 13/07/2010, o IBAMA alegou que para o trecho central o pedido de licença deveria ser submetido a novo Termo de Referência para realização de EIA/RIMA e nova Licença Prévia, acrescentando ainda instruções adicionais a serem cumpridas (Ata de Reunião na Sede da Concessionária).

Durante o período de julho até 29/09/2010, foram desenvolvidas várias tratativas pela Diretoria da OHL, em representação da Concessionária no sentido de preservar a validade da LP, considerada vencida pelo IBAMA, na mesma reunião de 13/07/2010.

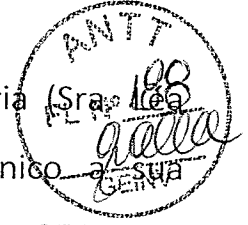
Em reunião, no IBAMA, no dia 29/09/2010 foi finalmente reafirmada a validade da LP nº 132/2002, mediante reafirmação de manutenção da alternativa de traçado geométrico denominado pelo DNIT como “F Aprimorado”.

A Concessionária encaminhou carta ao IBAMA, reafirmando que não haverá modificação do traçado “F Aprimorado”, conforme solicitado na mesma reunião de 29/09/2010 (DSU-ENG 1119/2010 de 30/09/2010, protocolo 02001.031160/2010-04).

A Concessionária solicitou das Unidades Estaduais de Conservação, a anuência para realização de trilhas necessárias ao detalhamento do projeto executivo da área de inserção das obras de duplicação do trecho central (DSU-ENG 1222/2010 – 06/10/2010, DSU-ENG 1352/2010 – 03/11/2010 e DSU-ENG 1353/2010 – 03/11/2010).

Em 22/02/2011 o IBAMA autoriza a supressão vegetal e o bosqueamento para implantação das trilhas necessárias para as atividades de levantamentos topográficos e sondagens geotécnicas ao longo do eixo referente ao traçado “F Aprimorado” em atendimento as solicitações da Concessionária (Autorização nº 504/2011 – 22/02/2011, DSU-ENG 435/2010 – 10/05/2010 e DSU-ENG 1373/2010 – 08/11/2010).

A anuência da Fundação Florestal para acesso às Unidades de Conservação somente foi emitida em 09/03/2011 nos termos do Ofício 181/2011.



Em 16/03/2011 por carta DSU 373/2011, foi encaminhada a proprietária (Sra. 108 Correa Pinto) solicitação de permissão para acesso de pessoal técnico à sua propriedade, afetada pelo traçado geométrico da rodovia do km 349 ao km 351, para realização de estudos locais topográficos, sem resposta até a data.

Por carta DSU-ENG 0703/2011 – 09/05/2011, protocolo 02001.024074/2011-18, a Concessionária, com o objetivo de acelerar o processo de liberação de frentes de obra, encaminhou ao IBAMA a documentação referente às condições gerais e específicas da LP para obtenção da LI das obras de duplicação no trecho do km 344 ao km 349,2, como cumprimento das condicionantes, sem ter obtido êxito conforme Of. 476/2011-DILIC/IBAMA, de 20/05/2011.

Em reunião realizada no IBAMA em 31/05/2011, ficou acertado que a Concessionária deveria apresentar ao IBAMA a documentação necessária para a continuidade do processo do licenciamento ambiental do trecho central da Serra do Cafezal.

Em 29/09/2011 a Concessionária encaminhou ao IBAMA a documentação referente às condições gerais e específicas da LP 132/2002, com o objetivo de obter a LI para as obras de duplicação do trecho central da Serra do Cafezal, do km 344 ao km 363, passando a aguardar a manifestação do Instituto a fim de prosseguir com o estudo e detalhamento do projeto executivo (DSU-ENG 1526/2011 – protocolo 02001.046955/2011-90).

Em novembro/2011 o IBAMA emitiu Nota Técnica 203/2011-COTRA/CGTMO/DELIC/IBAMA respondendo ao pedido de liberação da LI por parte da concessionária, solicitando informações complementares as já apresentadas.

Em 23 de janeiro/2012 também foi emitida por parte do IBAMA Nota técnica nº 08/2012- COTRA/CGTMO/DELIC/IBAMA, referente à análise do Plano de Trabalho sobre o Inventário Florestal da duplicação da Serra do Cafezal, trecho entre o km 344 e km 363, oportunamente encaminhado pela concessionária, onde também são solicitadas mais informações as já apresentadas.

Mediante carta DSU-0180/2012 de 30 de janeiro/2012 protocolo 02001.000467/2012-



17 a concessionária encaminhou ao IBAMA resposta referente às solicitações sobre o Plano de Trabalho constante da Nota Técnica.

Em 03/02/2012 a concessionária encaminhou ao IBAMA carta DSU-0201/2012 reiterando a necessidade da emissão da LI, com breve histórico a respeito do cumprimento por parte da concessionária das últimas manifestações do IBAMA sobre o assunto, devidamente atendidas.

### **ITEM 6.3 - SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO**

Através da Deliberação nº 524/08 de 18/12/08, com data de vigência prorrogada pela Deliberação nº 68, de 01/04/09, foi solicitada a suspensão da implantação dos Sistemas Inteligentes de Transportes – ITS, para a elaboração dos estudos visando à implantação na ANTT de sistemas ITS modular, a ser integrado com os sistemas das concessões de rodovias.

Através da Resolução nº 3.323-A, de 18/11/09, a ANTT estabeleceu o protocolo a ser utilizado nestas rodovias federais, com o objetivo de promover a padronização da troca de informações entre equipamentos ITS, favorecendo sua integração.

Em 03/09/2010 foi publicada a Resolução nº 3.576, e em 30/09/10, sua retificação, que dispõem a respeito das especificações e custos relativos aos equipamentos do sistema inteligente de transporte – ITS a serem adotados nas rodovias federais concedidas reguladas pela ANTT.

Além disso, foi publicada, em 30/11/09, a Resolução nº 3.323, de 18/11/09, que dispões sobre as especificações e preços do Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego a ser adotado nas rodovias federais concedidas.

Assim sendo, na Revisão Extraordinária nº 02 do PER, foi consolidado os novos custos, bem como ajustado o cronograma dos equipamentos para serem implantados no 3º ano de concessão, salvo os equipamentos que já haviam implantados com autorização da ANTT.

Entretanto, não foi levado em consideração que após a definição do protocolo de



comunicação pela ANTT, seria necessário um estudo por parte da concessionária a respeito da nova engenharia de tecnologia de informação a ser adotada, considerando não só a integração entre os novos equipamentos especificados pela ANTT, mas a viabilidade de ligação com equipamentos e sistemas já implantados ou adquiridos, as características específicas da rodovia, a definição física das estruturas, softwares, interfaces e mapeamento de eventuais não conformidades.

Além disso, ainda seria necessária a elaboração de projetos, estudo de mercado para cotação de preços e definição de marcas e modelos, e, finalmente, prazo de entrega, tendo em vista se tratar de equipamentos específicos e, em muitos casos, importados.

Cabe ressaltar que, esta Agência aprovou no mês de novembro de 2010 a localização física dos equipamentos CFTV e PMV, na rodovia. A partir dessa aprovação, foi possível prosseguir com a implantação da infraestrutura da rede de comunicação, via fibra óptica, na sua extensão secundária e da contratação de implantação da rede de energia elétrica. Os sistemas e equipamentos a serem operacionalizados dependem da ativação da rede de fibra óptica citada e da instalação dos mencionados sistemas.

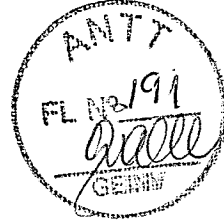
Face ao exposto, tornou-se inviável a implantação dos sistemas de controle de tráfego previstos em um período tão curto e sem prévio estudo desta concessionária acerca dos sistemas a serem implantados.

Sendo assim, entendemos que não cabe responsabilidade da concessionária pelas inexecuções verificadas no 4º ano de concessão.

#### **ITEM 6.3.1.2 - Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos**

Face ao exposto, e conforme relatado anteriormente foram tomadas as medidas necessárias à implantação do Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos com a elaboração de novos estudos e projetos que contemplassem as novas especificações e interligações entre os vários equipamentos do Sistema de Controle de Tráfego, de forma a integrar o Sistema Inteligente de Transporte - ITS.

Sendo assim, entendemos que não cabe responsabilidade da concessionária pela inexecução verificada.



### ITEM 6.3.1.7 - Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV

Face ao exposto, e conforme relatado anteriormente, especificamente para o Sistema de CFTV, a resolução determinou a implantação de melhoria tecnológica com o Sistema de detecção de incidentes – DAI, tecnologia esta, ainda em consolidação a nível mundial quando referentes à aplicação em câmeras moveis.

A implantação desta tecnologia demandou estudos e pesquisas dentro e fora do País e conseqüentemente à necessidade de um tempo mais para sua viabilização.

Considerando as Resoluções publicadas pela ANTT, abordadas no item 6.3, em 16 de novembro de 2010, através do ofício nº 1310/2010/GEINV/SUINF, a ANTT informou a não objeção às localizações propostas na carta 100706-GT-AF-01 – sob protocolo 50500.036075/2010-46, para a implantação Sistema de Circuito Fechado de TV.

Somente a partir dessa aprovação, foi possível prosseguir com a implantação da infraestrutura da rede de comunicação secundaria, via fibra óptica, que atualmente se encontra em fase final de conclusão e testes.

Sendo assim, entendemos que não cabe responsabilidade da concessionária pela inexecução verificada.

### ITEM 6.6.1.2 - Implantação do Sistema de Telefonia de Emergência – Call Boxes

Face ao exposto, e conforme relatado anteriormente, com a indefinição das especificações do sistema ITS, aprovada apenas no fim do ano de 2010, as quais poderiam interferir na tecnologia adotada e ocasionar possíveis implicações na infraestrutura da implantação da fibra óptica, a concessionária manteve um ritmo de trabalho aguardando tais definições para que não gerasse retrabalhos e/ou paralisações dos serviços.

Ressaltamos que com o ritmo adotado nos trabalhos para a implantação da fibra óptica e conseqüentemente o atraso do seu cronograma físico não implicou em atrasos na implantação dos sistemas ITS, pois as aprovações das suas especificações técnicas e das localizações para implantação dos equipamentos se deram apenas no fim ano de

2010.

Sendo assim, entendemos que não cabe responsabilidade da concessionária pela inexecução verificada.



### **ITEM 8.1 - Desapropriação**

A verba destinada à desapropriação e desocupação está intimamente ligada ao avanço das obrigações contratuais que se relaciona, desta forma, o saldo remanescente deve ser postergado para o ano seguinte, de forma a garantir sua utilização ao avanço das obrigações.



## 03 - ANEXOS

---



## ANEXO I – ITEM PER 5.1.2.1



AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

Relatório Anual de Execuções - Rodovia Régis Bittencourt - BR-116/SP/PR  
Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A

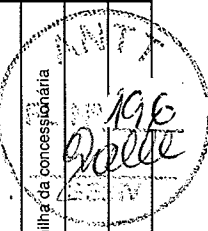
URSP - Posto de Fiscalização  
Rodoviário - PFR - Registro/SP

Processo nº 50500.034743/2012-62

Item do PER	Descrição da obra	Rodovia	Localização (km)	Sentido	Início	Término	Percentual Previsto no 4º ano - PER (%)	Percentual executado no 4º ano, segundo o RETOFF (%)	Percentual executado no 4º ano (%)	Situação em 24/02/2012	Observações
5.1.14.10.28	Execução da 28ª Passarelas sobre Pista Dupla - Jd Paulista / Menino Deus	BR-116/SP/PR	007+440	N/S	-	-	100	100	95	Concluído	Falta comunicação oficial do término
5.1.14.10.29	Execução da 29ª Passarela sobre Pista Dupla - Jd Paulista / Menino Deus	BR-116/SP/PR	009+000	N/S	-	-	100	100	95	Concluído	Falta comunicação oficial do término
5.1.14.10.30	Execução da 30ª Passarela sobre Pista Dupla - Parque Castelo Branco	BR-116/SP/PR	011+200	N/S	-	-	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.14.10.31	Execução da 31ª Passarela sobre Pista Dupla - Santa Monica	BR-116/SP/PR	013+400	N/S	-	-	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.14.10.32	Execução da 32ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	015+120	N/S	-	-	100	0	95	Incompleta, em uso	Energia Elétrica + Periferia
5.1.14.10.33	Execução da 33ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	016+800	N/S	-	-	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.14.10.34	Execução da 34ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	017+900	N/S	-	-	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.14.10.35	Execução da 35ª Passarela sobre Pista Dupla - Serrote - Registro/SP	BR-116/SP/PR	430+000	N/S	-	-	100	100	95	Concluído	Houve inauguração da iluminação pela Prefeitura
5.1.14.10.36	Execução da 36ª Passarelas sobre Pista Dupla - Colombo/PR - Vila Zumbi	BR-116/SP/PR	015+600	N/S	-	-	100	0	95	Incompleta, em uso	Energia Elétrica + Periferia
5.1.14.10.37	Execução da 37ª Passarela sobre Pista Dupla - Jd Paulista / Menino Deus	BR-116/SP/PR	008+200	N/S	-	-	100	100	95	Concluído	Falta comunicação oficial do término
5.1.14.10.38	Execução da 38ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	317+500	N/S	-	-	100	100	95	Incompleta, em uso	Energia Elétrica + Periferia
5.1.14.10.39	Execução da 39ª Passarelas sobre Pista Dupla - Taboão da Serra	BR-116/SP/PR	275+000	N/S	-	-	100	100	80	Em andamento	Travessia metálica lançada
5.1.14.10.40	Execução da 40ª Passarelas sobre Pista Dupla - Taboão da Serra	BR-116/SP/PR	270+800	N/S	-	-	100	100	70	Obras paralisadas	-
5.1.14.10.41	Execução da 41ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	384+260	N/S	-	-	100	100	80	Em andamento	Executando rampas
5.1.14.10.42	Execução da 42ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	389+860	N/S	-	-	100	100	45	Em andamento	Executando Pilares
5.1.14.10.43	Execução da 43ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	401+200	N/S	-	-	100	100	85	Em andamento	Vigas Instaladas
5.1.14.10.44	Execução da 44ª Passarelas sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	416+000	N/S	-	-	100	100	75	Em andamento	Executando rampas
5.1.14.10.45	Execução da 45ª Passarela sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	417+400	N/S	-	-	100	100	45	Em andamento	Executando Pilares
5.1.14.10.46	Execução da 46ª Passarela sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	476+160	N/S	-	-	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.14.10.47	Execução da 47ª Passarela sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	-	-	100	0	0	Não aprovada	-
5.1.14.10.48	Execução da 48ª Passarela sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	-	-	100	0	0	Não aprovada	-
5.1.14.10.49	Execução da 49ª Passarela sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	-	-	100	0	0	Não aprovada	-
5.1.14.10.50	Execução da 50ª Passarela sobre Pista Dupla	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	-	-	100	0	0	Não aprovada	-
5.1.17.1	Tipo New Jersey, em locais a definir, no bordo da pista ou no canteiro central, numa extensão de 150 km, em segmentos descontínuos.	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	-	-	50	0	33	-	-
5.1.19.1	Execução de boca, ala e tunnel liner - Ponte Alta - Taboão da Serra/SP	BR-116/SP/PR	273+600	N	-	-	100	100	95	Em andamento	Obras iniciadas em 04/07/2011
5.1.19.2	Execução de alinhamento de greide e desvio de tráfego	BR-116/SP/PR	283+270	N	-	-	100	100	95	Concluído	Falta comunicação oficial do término
5.1.19.3	Execução de canais, caixa, ala e tunnel liner - Embu das Artes/SP	BR-116/SP/PR	283+970	N	-	-	100	100	95	Em andamento	Obras iniciadas em 09/05/2011
5.1.19.4	Execução de galeria e desvio - Ilapeçerica da Serra	BR-116/SP/PR	286+150	N	-	ago/11	100	100	95	Concluído	Falta comunicação oficial do término
5.1.4.1.1	Contorno Norte de Curitiba/PR com extensão de 11,785Km em pista dupla - Do Enr. Com a BR-116/PR (Km 71 + 100) até Enr. PR-417 (Colombo/PR)	BR-116/SP/PR	071+100	N/S	-	-	50	0	0	Não aprovada	-
5.1.4.14.1	Dispositivo de interseção Br-116 e Contorno Norte de Curitiba - Vila Zumbi	BR-116/SP/PR	015+300	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.14.2	Dispositivo de interseção - Ilapeçerica da Serra	BR-116/SP/PR	292+000	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	Topografia executada
5.1.4.14.3	Dispositivo de interseção - Estr. do Morro Grande - São Lourenço da Serra.	BR-116/SP/PR	300+400	S	ago/11	-	0	0	5	Em andamento	Trabalhando no CC
5.1.4.14.4	Dispositivo de interseção (retorno) - Juquitiba.	BR-116/SP/PR	322+000	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.14.5	Dispositivo de interseção (retorno) - Miracatu;	BR-116/SP/PR	397+200	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.14.6	Dispositivo de interseção, BAIRRO OLIVEIRA MATOS, MIRACATU;	BR-116/SP/PR	404+100	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.14.7	Dispositivo de interseção - Miracatu;	BR-116/SP/PR	408+000	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.14.8	Dispositivo de interseção (retorno) - Juquitiba;	BR-116/SP/PR	419+400	S	-	-	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.3.2.1	Via Marginal Entre km 447/680 e 451,210 - Qt. 5,530 km	BR-116/SP/PR	447+680	N/S	-	-	40	15	15	-	-
5.1.3.2.2	Construção de marginal km 490+600 ao 488+200	BR-116/SP/PR	490+060	N	jan/12	-	-	-	-	-	-



Item do PER	Descrição da obra	Rodovia	Localização (km)	Sentido	Início	Término	Percentual Previsto no 4º ano - PER (%)	Percentual executado no 4º ano, segundo o RETOFF (%)	Percentual executado no 4º ano (%)	Situação em 24/02/2012	Observações
5.1.3.2.3	Ruas marginais de Jacupiranga - entre os km 474+600 ao km 479+100	BR-116/SP/PR	474+600	N/S	jan/12	-	0	0	5	Em andamento	-
5.1.4.14.9	Dispositivo de Interseção (retorno) - Cajati;	BR-116/SP/PR	490+600	S	jan/12	-	0	0	0	-	-
5.1.4.2.1	Construção de 20 km de ruas laterais em segmentos descontinuos a serem definidos nos municípios de Taboão da Serra, Embu, Ilapeçerica da Serra e São Lourenço da Serra.	BR-116/SP/PR	268-900	N/S	-	-	25	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.2.2	Construção de 20 km de ruas laterais em segmentos descontinuos a serem definidos nos municípios de Miracatu, registro, Pariqueira-Açu, Jacupiranga e Cajati.	BR-116/SP/PR	340+000	N/S	-	-	25	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.2.3	Construção de 15 km de ruas laterais , segmentos descontinuos a serem definidas em nos municípios de nos municípios de Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba/PR	BR-116/SP/PR	000+000	S	-	-	40	0	0	Não aprovada	-
5.1.4.3.01	Melhorias do acesso nº 1 - bairro Poluerverá - Ilapeçerica da Serra/SP	BR-116/SP/PR	290+400	N	dez/11	fev/12	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.02	Melhorias do acesso nº 2 - bairro Despézo - São Lourenço da Serra/SP	BR-116/SP/PR	303+000	S	fev/12	fev/12	100	100	95	-	-
5.1.4.3.03	Melhorias do acesso nº 3 - bairro barrinha - S. Lourenço da Serra	BR-116/SP/PR	307+600	N	dez/11	fev/12	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.04	Melhorias do acesso nº 4 - bairro Palmerinha - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	314+250	S	fev/12	fev/12	100	100	95	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.05	Melhorias do acesso nº 5 - Jd. das Palmeiras - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	317+600	S	dez/11	dez/11	100	100	85	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.06	Melhorias do acesso nº 6 - Palmeiras - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	317+600	N	dez/11	dez/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.07	Melhorias do acesso nº 7 - Jd. das Palmeiras - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	319+600	S	nov/11	nov/11	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.08	Melhorias do acesso nº 8 - Jd. das Palmeiras - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	320+000	N	out/11	out/11	100	100	100	CONCLUÍDO	-
5.1.4.3.09	Melhorias do acesso nº 9 - Sta. Rita - Miracatu/SP	BR-116/SP/PR	369+300	S	jan/12	jan/12	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.10	Melhorias do acesso nº 10 - Sta. Rita Norte - Miracatu/SP	BR-116/SP/PR	369+400	N	jan/12	jan/12	100	100	70	Em andamento	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.11	Melhorias do acesso nº 11 - Pedro Barros - Miracatu/SP	BR-116/SP/PR	384+260	S	nov/11	nov/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.12	Melhorias do acesso nº 12 - Jd. Yolanda - Miracatu/SP	BR-116/SP/PR	393+300	S	nov/11	nov/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.13	Melhorias do acesso nº 13 - B. Camateia - Miracatu/SP	BR-116/SP/PR	394+700	N	-	-	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.14	Melhorias do acesso nº 14 - bairro estação - Juquiá/SP	BR-116/SP/PR	413+200	S	nov/11	nov/11	100	100	95	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.15	Melhorias do acesso nº 15 - Serrote - Registro/SP	BR-116/SP/PR	429+800	S	abr/11	abr/11	100	100	95	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.16	Melhorias do acesso nº 16 - Serrote Norte - Registro/SP	BR-116/SP/PR	429+900	N	abr/11	abr/11	100	100	100	CONCLUÍDO	-
5.1.4.3.17	Melhorias do acesso nº 17 - Serrote Sul 2 - Registro/SP	BR-116/SP/PR	430+200	S	abr/11	abr/11	100	100	95	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.18	Melhorias do acesso nº 18 - Arapongal Norte - Registro/SP	BR-116/SP/PR	439+500	N	abr/11	abr/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.19	Melhorias do acesso nº 19 - Arapongal Sul - Registro/SP (PRF)	BR-116/SP/PR	440+100	S	abr/11	abr/11	100	100	95	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.20	Melhorias do acesso nº 20 - Arapongal Norte 2 - Registro/SP	BR-116/SP/PR	440+200	N	abr/11	abr/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.21	Melhorias do acesso nº 21 - Registro/SP	BR-116/SP/PR	445+600	S	nov/11	nov/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.22	Melhorias do acesso nº 22 - bairro Capinzal, Registro/SP	BR-116/SP/PR	454+350	S	dez/11	dez/11	100	100	85	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.23	Melhorias do acesso nº 23 - bairro Conchal - Registro/SP - Graal Petropen	BR-116/SP/PR	461+800	N	out/11	out/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.24	Melhorias do acesso nº 24 - barra do Soldado - Jacupiranga/SP	BR-116/SP/PR	481+600	N	dez/11	dez/11	100	100	95	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.25	Melhorias do acesso nº 25 - bairro Pindauba - Cajati/SP	BR-116/SP/PR	483+500	N	dez/11	dez/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.26	Melhorias do acesso nº 26 - Ch. Esperança - Cajati/SP	BR-116/SP/PR	508+700	N	out/11	out/11	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.27	Melhorias do acesso nº 27 - Capelinha Norte - Cajati/SP	BR-116/SP/PR	510+600	N	nov/11	nov/11	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.28	Melhorias do acesso nº 28 - Capelinha Sul - Cajati/SP	BR-116/SP/PR	511+500	S	dez/11	dez/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.29	Melhorias do acesso nº 29 - Barra do Tunvo/SP	BR-116/SP/PR	551+400	S	dez/11	jan/12	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.30	Melhorias do acesso nº 30 - Pardinho Sul - Barra do Tunvo/SP	BR-116/SP/PR	568+200	S	dez/11	-	100	100	85	Incompleta, em uso	-
5.1.4.3.31	Melhorias do acesso nº 31 - Pardinho Norte - Barra do Tunvo/SP	BR-116/SP/PR	568+600	N	out/11	out/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.32	Melhorias do acesso nº 32 - povoado Ribeirão - Campina Grande do Sul/PR	BR-116/SP/PR	029+000	N	dez/11	dez/11	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.33	Melhorias do acesso nº 33 - Bairro Jaguatirica 1 - Campina Gde. do Sul/PR	BR-116/SP/PR	029+950	N	dez/11	dez/11	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.34	Melhorias do acesso nº 34 - Bairro Jaguatirica 2 - Campina Gde. do Sul/PR	BR-116/SP/PR	031+400	N	dez/11	dez/11	100	100	95	Concluído	-





AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

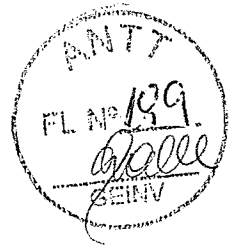
Relatório Anual de Execuções - Rodovia Régis Bittencourt - BR-116/SP/PR  
Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A

URSP - Posto de Fiscalização  
Rodoviário - PFR - Registro/SP

Item do PER	Descrição da obra	Rodovia	Localização (km)	Sentido	Início	Término	Percentual Previsto no 4º ano - PER (%)	Percentual executado no 4º ano, segundo o FIETOPF (%)	Percentual executado no 4º ano (%)	Situação em 24/02/2012	Observações
5.1.4.3.35	Melhorias do acesso nº 35 - Bairro Jaguatirica 3 - Campina Gde. do Sul/PR	BR-116/SP/PR	031+900	N	dez/11	dez/11	100	100	85	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.36	Melhorias do acesso nº 36 - bairro Barragem Sul - Campina Grande do Sul/PR	BR-116/SP/PR	036+700	S	out/11	fev/12	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.37	Melhorias do acesso nº 37 - bairro Barragem Norte - Campina Grande do Sul/PR	BR-116/SP/PR	037+600	N	out/11	fev/12	100	100	100	Concluído	-
5.1.4.3.38	Melhorias do acesso nº 38 - bairro Terra Boa - Campina Grande do Sul/PR	BR-116/SP/PR	047+800	N	set/11	jan/12	100	100	85	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.3.39	Melhorias do acesso nº 39 - bairro Taquari - Campina gde. do Sul/PR	BR-116/SP/PR	054+900	S	out/11	jan/12	100	100	100	CONCLUÍDO	segundo planilha da concessionária
5.1.4.4.1	Inserção de Acesso à Taboão da Serra/SP em 2 níveis.	BR-116/SP/PR	272+800	S	—	—	100	80	80	Obras paralisadas	Poste na pista
5.1.4.4.2	Inserção de Acesso à Itapeçica da Serra/SP	BR-116/SP/PR	285+000	S	mar/12	—	100	0	0	Em andamento	-
5.1.4.5.1	Implantação do trevo em nível, com alças - retorno no canteiro central na Serra do Alpino - Interligação das pistas	BR-116/SP/PR	032+000	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.6.1	Trevo em desnível, com alças, em pista simples, completo, em Embu/SP	BR-116/SP/PR	277+600	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.6.2	Trevo em desnível, com alças, em pista simples, completo, em Itapeçica da Serra/SP	BR-116/SP/PR	288+000	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.6.3	Trevo em desnível, com alças, em pista simples, completo, em São Lourenço da Serra/SP	BR-116/SP/PR	305+000	S	—	—	0	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.6.4	Trevo em desnível, com alças, em pista simples, completo no Contorno Norte de Curitiba - inserção com a BR-476	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	—	—	0	0	0	-	-
5.1.4.6.5	Trevo em desnível, com alças, em pista simples, completo no Contorno Norte de Curitiba - inserção com a PR-417	BR-116/SP/PR	a definir	N/S	—	—	0	0	0	-	-
5.1.4.7.1	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - Acesso Norte de Curitiba	BR-116/SP/PR	012+800	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.7.2	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial em Itapeçica da Serra/SP	BR-116/SP/PR	297+600	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.7.3	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial em Miracatu/SP	BR-116/SP/PR	388+200	S	nov/11	—	100	68	60	Em andamento	Retorno interditado
5.1.4.7.4	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - São Lourenço da Serra/SP	BR-116/SP/PR	312+200	S	—	—	100	0	0	-	-
5.1.4.7.5	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	325+700	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.7.6	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	332+000	S	—	—	100	0	0	Não iniciada	-
5.1.4.7.7	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - Bairro Barnabés - PI	BR-116/SP/PR	336+800	S	2010	jun/11	100	0	95	Incompleta, em uso	Falta Energia elétrica
5.1.4.7.8	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - Bairro Engano - Juquitiba/SP	BR-116/SP/PR	340+000	S	mai/11	—	100	51	50	Em andamento	-
5.1.4.7.9	Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - Jacupiranga/SP	BR-116/SP/PR	474+700	S	jan/12	—	100	0	5	Em andamento	e-mail Marcelo 14/02
5.1.6.10	Implantação do 9º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	484+850	S	—	—	—	—	—	Concluído	DSU-ENG 0344/2011
5.1.6.11	Implantação do 10º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	542+400	S	—	—	—	—	—	-	-
5.1.6.2	Implantação do 1º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	297+800	S	—	—	—	—	—	-	-
5.1.6.3	Implantação do 2º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	300+300	S	—	—	—	—	—	-	-
5.1.6.4	Implantação do 3º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	368+800	S	—	—	—	—	—	-	-
5.1.6.5	Implantação do 4º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	369+400	S	—	—	—	—	—	-	-



Item do PER	Descrição da obra	Rodovia	Localização (km)	Sentido	Início	Término	Percentual Previsto no 4º ano - PER (%)	Percentual executado no 4º ano, segundo o RETOPFF (%)	Percentual executado no 4º ano (%)	Situação em 24/02/2012	Observações
5.1.6.6	Implantação do 5º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	371+100	S						-	-
5.1.6.7	Implantação do 6º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	426+060	S						-	-
5.1.6.8	Implantação do 7º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	427+320	S						-	-
5.1.6.9	Implantação do 8º retorno em nível, com alças, pelo canteiro central	BR-116/SP/PR	055+320	S						-	-
5.2.4.1.1	Duplicações (Inclusive OAE's)	BR-116/SP/PR	Norte e Sul	SP	2010	---	66	66	50	Em andamento	Para o 4º ano, estavam previstos 33% do total, assim como para o 3º ano. Apresentaram-se as percentagens acumuladas até o 4º ano.
5.2.4.1.2	Duplicações (Inclusive OAE's)	BR-116/SP/PR	Norte e Sul	SP	2010	---	0	0	0	-	A Concessionária trata como verba, sem haver a possibilidade de identificação dos locais.
5.2.4.1.3	Duplicações (Inclusive OAE's)	BR-116/SP/PR	Norte e Sul	SP	2010	---	66	66	90	Em andamento	Para o 4º ano, estavam previstos 33% do total, assim como para o 3º ano. Apresentaram-se as percentagens acumuladas até o 4º ano.
5.2.4.2	Execução de 30 Km de Terceiras Faixas	BR-116/SP/PR	Norte e Sul	a definir	---	---	0	0	0	-	
6.3.2.1	Deteção e Sensoriamento de Pista	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	100	26	0		
6.3.2.2	Sistema de Painéis de Mensagens Variáveis - Fixos	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	100	0	0		
6.3.2.4	Sistema de Sensoriamento Meteorológico	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	100	0	0		
6.3.2.5	Sistema de Deteção de Altura	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	0	0	20		Foram instalados, até o momento, 2 dos 10 previstos até o 6º ano.
6.3.2.7	Sistema de Circuito Fechado de TV - CFTV	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	100	100	90	Em andamento	
6.3.2.8	Sistema de Controle de Velocidade	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	100	100	0		Só há medidores educativos.
Apresentação	Área para Estacionamento e Transbordo de Veículos de Transporte de Cargas Perigosas	BR-116/SP/PR	a definir	SP/PR	---	---	0	0	0		Item relacionado na Apresentação que deveria ter sido concluído no 2º ano.
6.6.2.1.1	Instalação de fibra óptica	BR-116/SP/PR	Norte e Sul	SP/PR	out/10	---	100	100	90	Em andamento	A instalação está em sua fase final.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003 – fone: (61) 3410.1741.

Ofício Circular nº 016 /2012/GEINV/SUINF

Brasília, 06 de julho de 2012.

Às Concessionárias de Rodovias Federais

Autopista Régis Bittencourt,  
Autopista Fernão Dias,  
Autopista Planalto Sul,  
Autopista Litoral Sul,  
Autopista Fluminense,  
Rodovia do Aço,  
Transbrasiliana,  
CONCER,  
CRT,  
PONTE,  
NOVADUTRA,  
ECOSUL,  
CONCEPA.

Assunto: Desapropriações e Desocupações.

1. Servimo-nos do presente, em complementação ao Ofício Circular 21/2010/GEINV/SUINF, informar que o envio das notas fiscais e/ou recibos destinados a comprovar a aplicação dos recursos destinados a promover desapropriações e desocupações previstas no PER deverão vir acompanhados, além do mapa indicando a localização das áreas desapropriadas de acordo com os Decretos de Utilidade Pública – D.U.P. , de tabela resumo, onde deverão ser lançadas os seguintes dados dos comprovantes:

- N.º do Processo do D.U.P correspondente;
- Item do PER;
- Localização da obra na rodovia (km);
- Indicação da área do mapa (n.º área);
- Motivo do documento (indenização, avaliação, custas judiciais etc...);
- N.º do documento comprovante;
- Nome do indenizado ou Empresa prestadora serviço;
- Valor atual;
- Valor a PI.

Item 8.1



2. Os comprovantes deverão ser agrupados pelo nº do processo administrativo do D.U.P correspondente, encaminhados na sequência que forem lançados na tabela e separados, quando houver mudança de D.U.P, pelo mapa indicando a localização das áreas desapropriadas.

Atenciosamente,



DEUZEDIR MARTINS

Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias