



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PARECER Nº 235/2020/COINFMG/URMG
PROCESSO Nº 50500.092135/2020-82
INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S.A.
ASSUNTO: Vistoria realizada com objetivo de verificar o atendimento dos trabalhos iniciais por parte da concessionária de rodovias Ecovias do Cerrado nas áreas de cobertura das praças de pedágio P6 e P7.

Verificação em campo do atendimento dos escopos e parâmetros dos Trabalhos Iniciais (TIs) da concessionária Ecovias do Cerrado, tendo em vista a carta ECC-GAC-0478-2020, de 09 de dezembro de 2020, em que a concessionária informa sua conclusão quanto à área de cobertura das praças de pedágio P6 e P7, e solicita a correspondente vistoria.

- Data da Vistoria: dias 16, 17 e 18 de dezembro de 2020.

- Resultado: para apreciação superior.

Senhor COINF/MG,

1 - INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer Técnico trata da verificação em campo do atendimento dos escopos e parâmetros dos Trabalhos Iniciais (TIs) da Ecovias do Cerrado, tendo em vista a carta ECC-GAC-0478-2020 (Documento SEI nº 4720565), de 09 de dezembro de 2020, por meio da qual a concessionária informa a conclusão dos respectivos serviços nos trechos de cobertura das praças de pedágio P6 e P7, solicita com “urgência” a correspondente atividade fiscalizatória, e requer o redirecionamento desta Comissão das inspeções das áreas de cobertura das praças de pedágio P3 e P5 para aquela área em discussão.

2. Ademais, por meio da complementação advinda pela carta ECC-GAC-0493-2020 (Documento SEI nº 4739542), de 12 de dezembro de 2020, a Concessionária registra conceder o prazo adicional de 10 (dez) dias para atendimento ao Requerimento ECC-GAC-0465-2020 (Documento SEI nº 4664853), referente às inspeções das praças de pedágio P3 e P5, a fim de permitir a priorização das inspeções das áreas de cobertura das praças P6 e P7. Sobre esse histórico, é válido rememorar aquilo contido no Despacho COINFMG 4748074, pelo qual esta Comissão formalizou a reprogramação originalmente prevista, teceu comentários e esclarecimentos sobre o fato, e redirecionou seus esforços de inspeção das praças P3 e P5 para as praças P6 e P7.

3. Trata-se de 3ª (terceira) ida dessa Comissão a campo nesse trecho. Isso porque, inicialmente, por meio do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), a equipe nomeada pela Portaria SUROD nº 53/2020 identificou, entre 8 e 18 de setembro de 2020, algumas irregularidades ao longo de toda a concessão, inclusive na área de cobertura das praças de pedágio P6 e P7. Posteriormente, mediante Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4635899), os mesmos membros da

Comissão voltaram a registrar patologias impeditivas durante inspeções ocorridas entre os dias 09 a 13, e 24 a 26 de novembro de 2020.

4. Agora, nesta inspeção, reitera-se que a vistoria contempla apenas os trechos de cobertura das praças de pedágio 06 e 07. Esses trechos foram definidos no Processo nº 50500.059501/2020-91 (documento SEI nº 3701124), mas posteriormente atualizado pelo Sistema Nacional de Viação (SNV) de 2020 conforme constam nos autos do processo. Em suma, os trechos de cobertura de cada praça estão na Tabela 1 seguinte.

Tabela 1: Atualização da área de cobertura dos trechos de MG ao SNV de 2020

	SNV 2014	SNV 2014	SNV 2020	SNV 2020
	Início (km)	Fim (km)	Início (km)	Fim (km)
Praça de Pedágio 1 (P1)	629,0	683,0	626,0	680,0
Praça de Pedágio 2 (P2)	683,0	737,0	680,0	734,0
Praça de Pedágio 3 (P3)	737,0	804,0	734,0	801,0
Praça de Pedágio 4 (P4)	804,0	872,0	801,0	869,0
Praça de Pedágio 5 (P5)	872,0	62,0 (GO)	869,0	62,0 (GO)
Praça de Pedágio 6 (P6)	62,0 (GO)	125,0 (GO)	62,0 (GO)	125,0 (GO)
Praça de Pedágio 7 (P7)	125,0 (GO)	192,7 (GO)	125,0 (GO)	192,7 (GO)

5. Portanto, **essa inspeção teve enfoque no trecho compreendido entre o km 62+000 e o km 192+700 da BR-364/GO**, ou seja, na área de cobertura das praças P6 e P7. Essa análise parcial pela ANTT do trecho concedido se fundamenta no item 17.1.1, do Contrato de Concessão, e do item 22 da ata de respostas aos pedidos de esclarecimentos relativos ao Edital nº 01/2019 (protocolo 5658011, 12/07/2019, pag. 8)[1], conforme apresentado pela Concessionária em Requerimento ECC-GAC-0217-2020 (Documento SEI nº 3606757, contido nos autos do Processo nº 50500.059501/2020-91).

6. Coube a este documento apresentar a verificação da conclusão dos Trabalhos Iniciais ao longo dos trechos solicitados, conforme estabelecido no Programa de Exploração da Rodovia (PER). Este Parecer deve ser analisado considerando aquilo apresentado nos demais pareceres exarados por esta Comissão, ou seja, o Parecer 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), o Parecer 181/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4331095), e o Parecer 214/2020/COINFMG/URMG (4635899) e seus anexos, sendo que os dois últimos versaram sobre a avaliação específica dos trechos da P6 e P7.

2 - ESCLARECIMENTOS E DIRETRIZES ADICIONAIS

7. Ainda no que tange à primeira inspeção desta Comissão, realizada de 08 a 18 de setembro de 2020, restaram algumas dúvidas interpretativas do Contrato de Concessão e do Programa de Exploração da Rodovia (PER) por parte da Comissão em cena, as quais foram apresentadas no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629). Essas dúvidas naturalmente advindas do decorrer do processo de vistoria foram dirimidas posteriormente, mediante Despacho SUROD nº 4247369 contido nestes autos, assinado pelos titulares da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) e da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR). Tendo em vista que essas considerações já foram apresentadas, inclusive no Parecer 181/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4331095), e não foram modificadas, elas não serão reiteradas aqui. Para mais informações sobre isso, recomenda-se leitura dos supracitados Pareceres e Despacho, contidos nos autos do processo.

3 – FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO (TRABALHOS INICIAIS)

8. De acordo com o sumário do Contrato assinado entre ANTT e Concessionária, Trabalhos Iniciais compreende:

Trabalhos Iniciais: obras e serviços a serem executados pela Concessionária imediatamente após a Data da Assunção, conforme estabelecido no PER, contemplando aqueles necessários ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos na Frente de Recuperação e Manutenção, bem como à implantação e operacionalização das instalações e sistemas da Frente de Serviços Operacionais, nos prazos indicados no PER.

9. Essa etapa inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e se estende até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais para os efeitos do Contrato e dos Escopos indicados no PER.

10. Considerando que esta vistoria em cena se refere ao retorno em campo da Comissão para verificação das inexecuções/inconsistências citadas no Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4635899), resta a este documento mostrar as correções desses apontamentos realizados em setembro de 2020, ou eventuais não atendimentos identificados.

11. É importante esclarecer que, embora esta inspeção estivesse registrada como ocorrida entre os dias 16 e 18 de dezembro de 2020, na prática ela ocorreu quase em sua totalidade no dia 17 de dezembro de 2020. Isso por dois motivos: (i) apenas o deslocamento para Jataí/GO consome 7 horas de viagem, ou seja, dias 16 e 18 seriam apenas para a locomoção dos servidores; (ii) porque não houve o devido planejamento por parte da Concessionária em solicitar as inspeções de forma adequada, requerendo redirecionamento da Comissão de uma ação fiscalizatória demandada pela Ecovias do Cerrado para outra atividade de inspeção requerida pela mesma Concessionária (conforme mostra o Despacho COINFMG 4661337). Isso impediu maior prazo para realizar a inspeção e, conseqüentemente, dificultou que a inspeção ocorresse “por elemento”, como de praxe vinha sendo realizado.

12. A inspeção foi acompanhada de prepostos da Ecovias do Cerrado. Isso ocorreu com a finalidade da Concessionária verificar, em conjunto com os servidores da ANTT, se as intervenções realizadas atenderam satisfatoriamente os requisitos do PER.

13. Como a rodovia é dinâmica, novas não conformidades naturalmente foram identificadas. Por essa razão, este Parecer também é composto por seu Anexo I, e pelos autos do processo 50510.031064/2020-22 conforme segue:

- O Anexo I compara, em arquivo Excel, registros fotográficos de cada inexecução/inconsistência citada no Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4635899) com sua respectiva correção (ou não).
- O processo nº 50510.031064/2020-22 apresenta, em vídeos, dúvidas, exemplos e critério da Comissão quanto às "roçadas inadequadas" fora de Áreas de Preservação Permanente (APP).

14. Transcorrida essa inspeção, conforme mostra o Anexo I deste documento, foi perceptível que a Ecovias do Cerrado realizara algumas intervenções no sentido de adequar os trechos analisados aos parâmetros visuais indicados no PER. Porém, mesmo após esse esforço, muitas patologias originalmente registradas não foram devidamente corrigidas. Ainda, com o aparente “abandono” das equipes de roçada da rodovia, a vegetação cresceu de modo a prejudicar a segurança dos usuários, a visibilidade de elementos de proteção (defensa) e de sinalização (placas e elementos refletivos), bem como a inspeção visual da equipe de fiscalização da rodovia (especialmente dispositivos de drenagem e de faixa de domínio). Porém, de modo geral, tratam-se de aspectos majoritariamente oriundos da dinamicidade da rodovia, os quais podem ser solucionados com razoável rapidez por parte da Concessionária.

15. Diante desses esclarecimentos iniciais, considerando o Anexo I supracitado, e após inspeção realizada no dia 17 de dezembro, restaram registradas as não conformidades indicadas nas tabelas dos itens a seguir:

3.1. Item 3.1.1 – Pavimento

16. Quanto ao pavimento, conforme Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG, não havia identificação de inexecuções/inconsistências no trecho compreendido ao escopo deste documento. Porém, foi identificada uma depressão com trincas e escorregamento de massa durante o deslocamento da equipe no dia 16/12/2020.

17. O PER estabelece em seu item 3.1.1, que é parâmetro de desempenho para os trabalhos iniciais a *“ausência de (...) depressões, abaulamentos, panelas ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários”*. Portanto, restou registrada a não conformidade no km 142+180 leste da BR-364/GO, que estava em processo de correção no momento da inspeção do dia 17/12/2020 (Tabela 2).

Tabela 2: Pendência identificada acerca do item 3.1.1 do PER.

BR	km	Pista	Ocorrência	Trecho de Influência	Conferência em campo - Dezembro/2020	Status
364	142,180	Leste	16/12/2020 - Depressão com trincas e escorregamento de massa (17h31min)	Praça 7	Depressão em processo de correção	Pendente

18. Por sua vez, a Concessionária apresentou registro fotográfico supostamente comprovando o atendimento à essa pendência ainda no dia 17/12/2020, o qual consta na Figura 1. Reitera-se que esta Comissão se posicionou por não dar baixas em pendências apresentadas por meio de registro fotográfico da Concessionária, conforme esclarecido no Despacho COINFMG 4748074, mas prezando pela transparência de seus atos e visando eventual celeridade para o andamento do processo, mostra aqui esses registros da Ecovias do Cerrado na hipótese de alguma Unidade Organizacional da ANTT se sentir confortável em aceitá-la.



Figura 1: Comparativo entre registro fotográfico da Comissão (à esquerda) e sua suposta comprovação (à direita) apresentada pela Ecovias do Cerrado

3.2. Item 3.1.2 – Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

19. No que tange à sinalização horizontal, destaca-se inicialmente que vários quebra-molas do trecho foram completamente pintados, em atendimento à recomendação desta Comissão à Ecovias do Cerrado em seu Parecer nº 214/2020. De forma exemplificativa, apresenta-se a seguir a Figura 2, que corresponde aos quebra-molas próximos ao km 63,00 da BR-364/GO.



Figura 2: Registro fotográfico da Comissão identificando os quebra-molas devidamente pintados no km 63+000, às 14h38min do dia 17/12/2020.

20. Com relação à sinalização vertical, acredita-se que duas placas de proibição de ultrapassagem (R-7) foram removidas para alguma intervenção no trecho entre os km 154+970 e 155+500, as quais não foram devidamente repostas. Sendo assim, restaram registradas as não conformidades indicadas na Tabela 3:

Tabela 3: Pendências identificadas acerca do item 3.1.2 do PER.

BR	km	Pista	Ocorrência	Trecho de Influência	Status
364	154,950	Leste	17/12/2020 - Ausência de placa R-7 (proibição de ultrapassagem) – 8h26min	Praça 7	Pendente
364	155,500	Oeste	17/12/2020 - Ausência de placa R-7 (proibição de ultrapassagem) – 8h27min	Praça 7	Pendente

21. Por se tratar de ocorrências de fácil resolução, acredita-se (e/ou espera-se) que a Concessionária já tenha implantado essas placas neste momento. No entanto, devido à não visualização dessa comprovação pela Comissão, foi mantida pendência neste documento.

3.3. Item 3.1.3 – Obras-de-Arte Especiais

22. Conforme Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG, havia uma única pendência identificada quanto às Obras-de-Arte Especiais, a qual foi sanada satisfatoriamente para a fase de Trabalhos Iniciais (vide Anexo I deste documento). Portanto, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P6 e P7, estando este elemento de acordo com os requisitos do PER.

3.4. Item 3.1.4 – Sistema de Drenagem e Obras-de-Arte Correntes

23. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos contidos nos anexos deste documento, restaram as pendências da Tabela 4:

Tabela 4: Pendências identificadas acerca do item 3.1.4 do PER.

BR	UF	km	Sentido	Conferência em campo - Dezembro/2020	Status
364	GO	70,100	Leste	17/12/2020 - Drenagem implantada parcialmente. Falta prolongamento até a drenagem da BSO 07 adiante. Não esquecer das saídas/descidas d'água. (13h41min)	Pendente
364	GO	77,000	Leste	17/12/2020 - Meio fio implantado. Entretanto, faltou uma descida d'água no final do meio fio. (13h03min)	Pendente
364	GO	77,130	Leste	17/12/2020 - Meio fio implantado. Entretanto, faltou uma descida d'água no final do meio fio. (13h03min)	Pendente
364	GO	87,900	Leste	17/12/2020 - Meio fio implantado. Entretanto, faltou uma descida d'água no ponto mais baixo. Empoçamento de água no local. (12h21min)	Pendente
364	GO	109,600	Oeste	17/12/2020 - Meio fio implantado. Contudo as descidas d'água ficaram "curtas" provocando o início de processos erosivos no corpo do aterro. (10h48min)	Pendente
364	GO	109,700	Oeste	17/12/2020 - Meio fio implantado. Contudo as descidas d'água ficaram "curtas" provocando o início de processos erosivos no corpo do aterro. (10h48min)	Pendente
364	GO	119,800	Leste e Oeste	17/12/2020 - Meio fio implantado. Contudo as descidas d'água ficaram "curtas" provocando o início de processos erosivos no corpo do aterro. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (09h56min)	Pendente
364	GO	175,980	Leste	17/12/2020 - Sarjeta danificada (07h27min)	Pendente

24. Por se tratar de tema que pode ser resolvido no decorrer da tramitação dos autos do processo (que pode levar até 10 dias a contar da conclusão deste Parecer nos termos do item 17.1.4 do Contrato de Concessão), esta Comissão entende que **a correção desses sistemas de drenagem pode ocorrer nesse intervalo e posteriormente comprovada às instâncias superiores da ANTT para avaliação.** Na hipótese dessa devida comprovação não ocorrer, esta Comissão sugere o indeferimento do pleito pela ANTT, com fulcro no item 3.1.4 do PER, que estabelece no escopo de Trabalhos Iniciais:

4. **Serviços de drenagem superficial (meios-fios, sarjetas de corte, sarjetas no canteiro central, valetas de proteção de corte, valetas de proteção de aterro, canaletas, saídas d'água, descidas d'água de corte e aterro, caixas coletoras, bocas-de-lobo entre outros).**

(...)

7. Complementação dos trabalhos de recuperação dos dispositivos de drenagem por serviços e obras de **prevenção de erosões. (grifou-se)**

25. No entanto, por se tratar de tema pontual e sensível às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventual entendimento distinto, ou ainda submetê-la à apreciação da Diretoria da ANTT.

3.5. Item 3.1.5 – Terraplenos e Estruturas de CONTENÇÃO

26. Quanto aos terraplenos e estruturas de contenção, conforme Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG, a Comissão havia identificado apenas uma inexecução/inconsistência no trecho compreendido ao escopo deste documento, a qual foi razoavelmente corrigida. Porém, tendo em vista a dinamicidade da rodovia, as chuvas da região, e eventual deficiência em sistemas de drenagem (já apontado

nos autos deste processo), foram identificadas novas erosões em corpos de talude. Isso indica que a Ecovias do Cerrado deverá se atentar para a monitoração constante desses elementos enquanto perdurar o período de concessão. A Tabela 5 mostra as pendências registradas.

Tabela 5: Pendências identificadas acerca do item 3.1.5 do PER.

BR	UF	km	Sentido	Conferência em campo - Dezembro/2020	Status
364	GO	78,770	Oeste	17/12/2020 - Início de formação de erosão em talude de corte. Atendimento parcial. Faltam três pontos a serem corrigidos (12h47min)	Pendente
364	GO	155,500	Oeste	17/12/2020 - Início de formação de erosão em talude de aterro (Várias ocorrências) (08h18min)	Pendente
364	GO	168,4	Leste	17/12/2020 - Início de formação de erosão em talude de aterro (07h40min)	Pendente

27. O entendimento desta Comissão se fundamenta no item 3.1.5 do PER, que traz como escopo dos Trabalhos Iniciais:

4. Recomposição das obras de drenagem superficial de modo a permitir o livre escoamento das águas e evitar a erosão de terraplenos e contenções, especialmente após os serviços de recomposição de taludes e consequentes serviços de revestimento vegetal (...)
7. Recuperação emergencial de terraplenos (recomposição de aterros, remoção de barreiras, reconformação de taludes de corte, recomposição das obras de drenagem superficial e do revestimento vegetal etc.) e das obras de contenção (limpeza, desobstrução do sistema de drenagem e recuperação de obras com indícios de comprometimento).
8. Serviços emergenciais em locais que possam comprometer a plataforma da rodovia, como os casos de erosões e escorregamentos.

3.6. Item 3.1.6 – Canteiro Central e Faixa de Domínio

28. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos contidos no anexo deste documento, restaram as pendências da Tabela 6:

Tabela 6: Pendências identificadas acerca do item 3.1.6 do PER.

BR	UF	km inicial	km final	Sentido	Conferência em campo - Dezembro/2020	Status
364	GO	64,300	65,00	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (14h36min)	Pendente
364	GO	68,700		Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm	Pendente
364	GO	68,750		Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm	Pendente
364	GO	71,300		Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm	Pendente
364	GO	72,100	70,5	Leste e Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada .Do lado oeste realmente na área lindeira existe a presença de uma área de preservação ambiental. Recomenda-se que a Concessionária procure obter a ASV para poder promover a roçada nesse segmento, mesmo que	Pendente

					seja na fase de recuperação da rodovia. No lado Oeste a área lindeira é de pasto. Roçar (13h28min)	
364	GO	77,000		Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm	Pendente
364	GO	77,130		Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm	Pendente
364	GO	79,800		Leste e Oeste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio. (12h40min)	Pendente
364	GO	83,950	-	Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . (12h32min)	Pendente
364	GO	87,200	-	Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . (12h25min)	Pendente
364	GO	87,800	-	Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (12h23min)	Pendente
364	GO	89,900	-	Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . (11h27min)	Pendente
364	GO	90,600	-	Oeste	17/12/2020 - Cerca não reposicionada (11h24min)	Pendente
364	GO	92,100	-	Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (11h22min)	Pendente
364	GO	93,500	-	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (11h13min)	Pendente
364	GO	94,000	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (11h10min)	Pendente
364	GO	95,700	94,3	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (11h08min)	Pendente
364	GO	98,100	96,8	Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (11h04min)	Pendente
364	GO	99,400	-	Leste	17/12/2020 - Necessidade de poda de árvore do lado Leste que prejudica a visão, no caso de ultrapassagem na pista oeste. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm. (11h01min)	Pendente
364	GO	101,100	-	Oeste	17/12/2020 - Roçada parcialmente executada. No momento a cerca pode ser visualizada. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (10h58min)	Pendente
364	GO	102,750	-	Oeste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio. Equipamento em operação com o objeto de "enterrar" o material orgânico. (10h54min)	Pendente
364	GO	103,000	-	Oeste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (10h52min)	Pendente
364	GO	106,000	104,9	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (10h48min)	Pendente
364	GO	110,100	108,9	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (10h29min)	Pendente
364	GO	113,000	-	Canteiro central / Leste e Oeste	17/12/2020 - Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m (10h24min)	Pendente
364	GO	114,800	-	Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (10h08min)	Pendente
364	GO		117	Leste e	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30	Pendente

		117,600		Oeste	cm (10h03min)	
364	GO	119,800	-	Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm	Pendente
364	GO	124,800	124,5	Leste	17/12/2020 - Roçada inadequada . vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (09h39min)	Pendente
364	GO	126,370	-	Leste e Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (09h35min)	Pendente
364	GO	129,010	-	Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . (09h25min)	Pendente
364	GO	130,400	130	Leste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (09h22min)	Pendente
364	GO	134,100	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (09h12min)	Pendente
364	GO	134,630	136,15	Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . (09h09min)	Pendente
364	GO	137,900	135,4	Leste e Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada . (08h59min)	Pendente
364	GO	139,000	137,9	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (08h58min)	Pendente
364	GO	139,150	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (08h56min)	Pendente
364	GO	146,050	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (08h45min)	Pendente
364	GO	148,900	147,2	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (08h41min)	Pendente
364	GO	148,700	140,1	Leste e Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada entre os kms 148+700 e 150+600 Leste e Oeste (08h37min)	Pendente
364	GO	151,900	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (08h33min)	Pendente
364	GO	152,700	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (08h22min)	Pendente
364	GO	157,200	-	Oeste	17/12/2020 - Roçada inadequada nas proximidades do km 158+000 . (08h06min)	Pendente
364	GO	158,000	-	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (08h06min)	Pendente
364	GO	160,500	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (08h01min)	Pendente
364	GO	161,600	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (07h57min)	Pendente
364	GO	162,950	-	Oeste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (07h54min)	Pendente
364	GO	164,500	-	Leste	17/12/2020 - Falta remover restante do material. Vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (07h51min)	Pendente
364	GO	164,820	-	Oeste	17/12/2020 - Ocupação irregular dentro da faixa de domínio da rodovia. Apresentar providências. Notificação não localizada (07h49min)	Pendente
364	GO	188,400	186,9	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (07h04min)	Pendente
364	GO		-	Leste e	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30	Pendente

		184,400		Oeste	cm (07h11min)	
364	GO	171,300	-	Leste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (07h34min)	Pendente
364	GO	188,800	-	Oeste	17/12/2020 - Exemplo de restos de poda e materiais orgânicos na faixa de domínio (07h04min)	Pendente
364	GO	189,500	-	Leste e Oeste	17/12/2020 - vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm (07h01min)	Pendente

29. Destacam-se alguns detalhes dessas pendências, os quais estão descritos a seguir. Quanto à limpeza da faixa de domínio, no que tange a restos de poda de árvore e arvoredos não removidos, foram identificados menos seguimentos de não conformidade quando comparados à última inspeção. Isso indica certo esforço da Concessionária, o qual deve ser reconhecido por esta Comissão, embora a situação local ainda esteja aquém daquilo efetivamente previsto em contrato (por isso aqui classificado como “pendente”).

30. De modo geral, o risco iminente à segurança de tráfego foi mitigado, restando menos patologias a serem resolvidas após essa inspeção. Essas pendências foram apontadas com fulcro no item 3.1.6, número 9 do Escopo dos Trabalhos Iniciais, do PER:

9. Corte **e remoção** de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos etc., ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença. (grifou-se)

31. Também foram mantidos os registros de algumas cercas invadindo a Faixa de Domínio as quais não contavam com invasão de moradores (apenas de território). No entendimento desta Comissão, a partir da leitura do parâmetro de Desempenho do PER para 12 meses (Trabalhos Iniciais) que traz *ipsis litteris* que “todas as cercas da rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas”, entende-se necessário reposicionamento das cercas para a área limítrofe da Faixa de Domínio. Apenas foram toleradas cercas em caso de ocupação com moradores (área de subsistência), desde que devidamente notificadas, conforme entendimento dos parâmetros de desempenho do PER: “Notificação de todos os responsáveis para a regularização ou eliminação das ocupações irregulares”.

32. Quanto a algumas “roçadas inadequadas” apontadas pela comissão, essas se fundamentam nos seguintes termos do Escopo e Trabalhos Iniciais do PER:

1. Serviços de capina, roçada, poda, limpeza e retirada de entulhos e materiais orgânicos.

(...)

4. Atividades de **roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e em toda a largura da faixa de domínio da rodovia.**

5. Atividades de capina, **com o intuito de tornar a faixa de domínio e o canteiro central livres de vegetação daninha**, além de assegurar a adequada visibilidade da sinalização.

(...)

9. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que **afetem a visibilidade dos usuários**, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos etc., ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença.

10. Conservação **adequada de árvores e arbustos**, com poda, capina e adubação.

(grifou-se)

33. A Comissão entende que Área de Preservação Permanente (APP) realmente não poderia ser roçada, não realizando (ou se for o caso, eliminando) apontamentos sobre essas regiões. Por sua vez, em outras áreas a Concessionária alega se tratar de ambientes de “savana”, os quais supostamente não poderiam ser por ela roçados. Diante desse impasse, e sabendo que à Comissão não compete avaliar critérios técnicos quanto ao meio ambiente, os autos foram submetidos à Coordenação de Assuntos

Ambientais de Rodovia (COAMB). Em resposta, tem-se o Despacho COAMB 4660550 para consulta e auxílio de eventual tomada de decisão por parte das Unidades Organizacionais da ANTT responsáveis pela matéria.

34. Apenas para ilustração das dúvidas desta Comissão sobre esse assunto, de maneira prática e exemplificativa foram realizados 3 (três) vídeos por esta equipe no dia 17/12/2020, os quais constam no Processo nº 50510.031064/2020-22 (anexado aos autos). O primeiro vídeo apresenta o problema aqui descrito mediante explanação *in loco* no km 137+900 (Documento SEI nº 4785809). O segundo vídeo (Documento SEI nº 4785950) apresenta, na realidade do local, o critério da Comissão para definir o que seria uma região de “roçada adequada” no que tange às árvores e arbustos. O terceiro vídeo (Documento SEI nº 4785996) mostra a situação de parte do km 87+200 oeste, em que esta Comissão entende que deveria haver a roçada na região. Ressalta-se que, a partir daquilo apresentado no Despacho COAMB 4660550, esta Comissão interpreta que algumas roçadas poderiam ser realizadas após a devida aprovação ambiental. Ao que parece, pela razoabilidade e nessas situações, nada impede que **algumas dessas roçadas possam ocorrer em momento posterior à etapa de Trabalhos Iniciais desde que devidamente justificado/comprovado pela Concessionária**, e à critério da ANTT.

35. Por sua vez, conforme já citado anteriormente, a vegetação elevada dominou grande parte do trecho concedido, inclusive aquele avaliado nesta inspeção em cena. Diante do fato, lavrou-se o Auto de Infração nº 516/2020/COINFMG/SUINF - Documento SEI nº 4791398 - fundamentado no Parecer nº 234/2020/COINFMG/URMG - Documento SEI nº 4791529 (ambos contido nos autos do processo nº 50510.031255/2020-94), considerando que o PER da Ecovias do Cerrado estabelece, em seu item 3.1.6, o seguinte parâmetro de desempenho a ser cumprido até o 6º mês da concessão (inclusive condicionante para recebimento dos Trabalhos Iniciais):

- Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m
- Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm em toda a faixa de domínio
- Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença

36. Sobre essa situação, a Comissão entende que **o rigor do PER impediria o início da cobrança de pedágio na hipótese de vegetação rasteira acima dos limites estabelecidos**. Porém, é compreensível que essa exigência seja de difícil execução em período chuvoso. Na prática, o que se espera minimamente de uma concessão dessa magnitude (se não houvesse requisito contrário pelo PER), é que a vegetação rasteira esteja completamente abaixo dos 30 cm em ao menos 4 metros do bordo da pista, e, em áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio, etc.) de altura máxima 10 cm em ao menos 10 metros do bordo da pista. Isso por questões de segurança, para permitir a visibilidade de placas, veículos, transeuntes, ou eventuais animais próximos à pista.

37. No restante da faixa de domínio (ou seja, após os 4 metros do bordo da pista), embora o PER da Ecovias do Cerrado seja claro em sua exigência, esta Comissão entende que **houve rigor contratual elevado**, o que chegaria a extrapolar o mínimo necessário à segurança de tráfego. Ao que parece, o PER exigiu os 30 cm de altura máxima a fim de permitir plena visibilidade de aceiros em época de estiagem, ou de visibilidade de taludes, terraplenos, estruturas de contenção e elementos de drenagem na rodovia por parte da equipe de manutenção/fiscalização do trecho. Quanto à segurança, para identificar algum carro ou motocicleta que eventualmente se perca na faixa de domínio, **acredita-se que uma exigência intermediária poderia ter sido prevista no PER sem grandes prejuízos ao usuário** (por exemplo, estabelecer uma altura máxima de 60 cm no restante da faixa de domínio durante período chuvoso).

38. Como **a esta Comissão não compete flexibilizar parâmetros ou formalizar interpretações contratuais**, recomenda-se submeter esse assunto à Unidade Organizacional da ANTT responsável pela matéria a fim de tecer os comentários necessários/cabíveis, ou ainda, se for o caso, submetê-la à apreciação da SUROD ou Diretoria da Agência. Claro, não obstante, entende-se que eventual decisão tomada nesse sentido poderia ensejar redução de tarifa devido ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a depender da situação. De qualquer forma, reitera-se que, no entendimento desta Comissão, **o rigor do PER**

impediria o início da cobrança de pedágio na situação verificada nesta inspeção caso não haja diretriz distinta por parte das instâncias superiores da ANTT.

3.7. Item 3.1.7 – Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais

39. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos contidos nos anexos deste documento, não restaram pendências em relação a este item.

40. Ressalta-se que no Parecer 214/2020 foram apontadas inconsistências quanto à medição dos *tapers* da Base de Serviço Operacional (BSO) 7. Sobre o fato, rememora-se o processo nº 50500.021740/2020-79 que trata da redução do *taper* de aceleração/desaceleração realizado pela Concessionária. Em suma, a Coordenação de Projetos e Estudos de Rodovia (CPROJ) emitiu o Despacho CPROJ 4650598, pelo qual apresenta documentos comprovando a não objeção à revisão de projetos com a redução apresentada pela Concessionária. Assim, quanto à BSO 7 e conforme consta no Despacho COINFMG 4786167, esta Comissão realizou as medições por meio de trena com 50,0 metros de extensão com o método apresentado na Figura 3 pelas letras A, B, C (desaceleração), e X, Y, Z (aceleração), cujos valores foram resumidamente apresentados na Tabela 7:

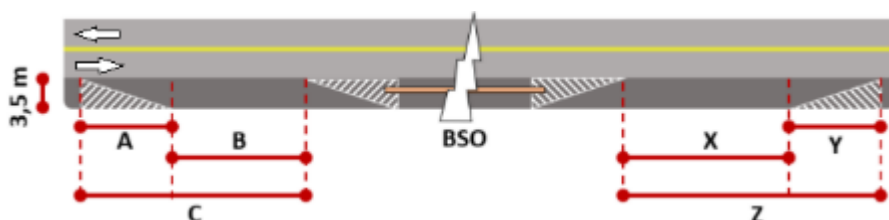


Figura 3: Representação esquemática do método de medição

Tabela 7: Comparação entre os valores aprovados e medidos (vide autos do processo nº 50500.021740/2020-79)

Descrição	Aprovado CPROJ	Medido <i>in loco</i> (dia 17/12/2020)
A (transição, com menos de 3,5 m de largura)	70,0 m	110,0 m
B (desaceleração, com 3,5 m ou mais de largura)	80,0 m	80,0 m
C = A + B	150,0 m	190,0 m
X (aceleração, com 3,5 m ou mais de largura)	47,0 m	47,0 m
Y (transição, com menos de 3,5 m de largura)	70,0 m	110,0 m
Z = X + Y	117,0 m	157,0 m

41. Essa informação quanto ao método de medição é importante pois, no passado, a Comissão não contava com as dimensões precisas uma vez que os projetos apresentados em campo possuíam apenas referências das estacas (não das dimensões de forma clara). Portanto, considerando que não foram identificados desníveis entre faixa de rolamento e *tapers* e as medições atenderam ao mínimo aprovado pela CPROJ, não houve pendência quanto a esse quesito na BSO 7.

42. Em relação às instalações operacionais, a Concessionária inseriu os Autos de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) para as 2 (duas) praças de pedágio (P6 e P7) – Documentos SEI nº 4644856.

3.8. Item 3.1.8 – Sistemas Elétricos e de Iluminação

43. Acerca dos sistemas elétricos e de iluminação, durante o final do dia 16/12/2020, a equipe da ANTT aguardou até as 19h no Posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Jataí/GO para conferência das pendências anteriormente apontadas no Parecer 214/2020. Em geral, verificou-se que as lâmpadas da PRF estavam em funcionamento, apenas uma única luminária não acendeu na saída oeste do pátio, conforme Figura 4:



Figura 4: À esquerda, o funcionamento geral das lâmpadas, e à direita, detalhe da única que restou apagada.

44. A fundamentação para essa exigência advém do item 3.1.8 do PER, que traz no escopo dos trabalhos iniciais:

6. Substituição de postes, luminárias, reatores e lâmpadas danificadas

45. Quanto à BSO 7, em que restaram algumas não conformidades quanto à iluminação no Parecer 214/2020, a Concessionária alegou a impossibilidade de ligar os postes durante o dia por limitações técnicas (foi reportado que os postes funcionam isoladamente por acionamento automático via fotocélula). Tendo em vista que o cronograma desta inspeção não permitiu que a Comissão verificasse *in loco* a correção da patologia durante a noite, decidiu-se verificar o pleno atendimento à pendência via câmeras em tempo real disponíveis no Centro de Controle Operacional da Ecovias do Cerrado, em Uberlândia-MG, na noite de 19/12/2020. O resultado foi a constatação de que as lâmpadas estavam com o devido funcionamento (Figura 5).

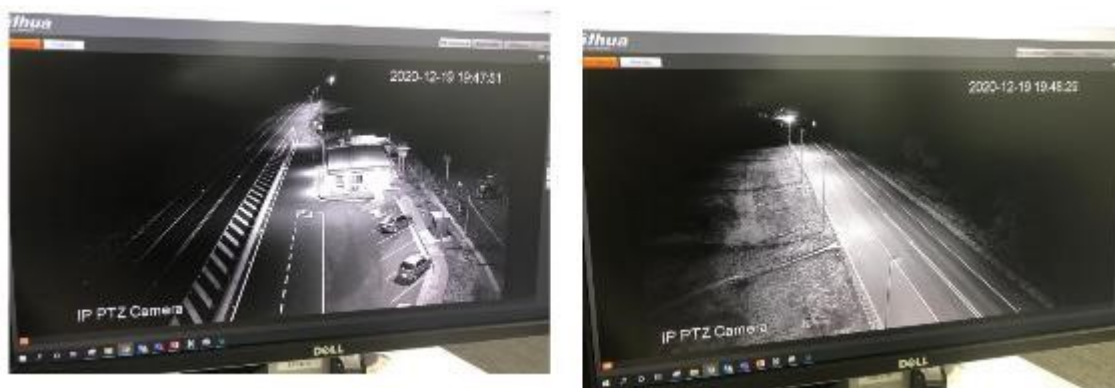


Figura 5: Registro realizado no CCO dia 19/12/2020, comprovando o pleno funcionamento das lâmpadas na BSO 7

4 – FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS (TRABALHOS INICIAIS)

46. Ao final da inspeção e considerando os atendimentos já citados nos autos do processo, não restaram inexecuções/inconsistências no trecho compreendido às áreas de cobertura das praças P6 e P7.

5 – MONITORAÇÃO (TRABALHOS INICIAIS)

47. Quanto às monitorações, conforme consta no item 4 do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4166629), parágrafos 83 ao 102, em alguns aspectos a Concessionária realizou intervenções no trecho após a monitoração inicial. Nesse citado Parecer esta Comissão registrou à época seu entendimento, o qual alinhava-se pela necessidade de a Ecovias do Cerrado apresentar nova monitoração de alguns elementos da rodovia, tais como Pavimento, Sinalização Vertical/Horizontal e Drenagem Superficial.

48. Não houve, até o presente momento, a apresentação de nova monitoração por parte da Ecovias do Cerrado conforme seria necessário nos entendimentos desta Comissão. Por esse motivo, com fulcro naquilo apresentado no Parecer Técnico nº 181/2020COINFMG/URMG (Documento SEI nº 4331095), em seu item 5, parágrafos 32 ao 37, esta Comissão mantém seu entendimento outrora exarado. No entanto, por se tratar de tema pontual e sensível às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventual entendimento distinto, ou ainda submetê-la à apreciação da Diretoria da ANTT.

6 – CONCLUSÃO

49. O Contrato de Concessão prevê que a conclusão dos Trabalhos Iniciais deva ser atestada pela ANTT por meio de Termo de Vistoria, caso aprovada. Porém, para essa finalidade e nos termos do seu item 17.1.1, a Concessionária deve concluir os Trabalhos iniciais ao longo dos trechos “conforme estabelecido no PER”, bem como implantar “ao menos uma praça de pedágio”.

50. Diante daquilo apresentado neste documento e considerando o entendimento desta Comissão quando da realização das inspeções em tela, foram identificadas algumas não conformidades ao PER no âmbito do trecho de cobertura das praças de pedágio 06 e 07. Como, em geral, grande parte das inexecuções/inconsistências previamente relatadas no Parecer nº 214/2020/COINFMG/URMG foram satisfatoriamente atendidas, entende-se por bem encaminhar os autos às instâncias superiores para avaliar o prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças P6 e P7 da Ecovias do Cerrado. Isso porque, no entendimento desta Comissão, antes da efetivação da cobrança, todas as pendências aqui apresentadas devem estar devidamente sanadas e comprovadas à ANTT.

51. Conforme entendimento desta Comissão, somente após sanadas essas pendências a Concessionária estaria apta a iniciar a cobrança da tarifa de pedágio. No entanto, por se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT. Isso porque essas Unidades Organizacionais possuem entre suas atribuições a competência para definição dessas interpretações ou, ainda, autorizar o efetivo início da cobrança da tarifa de pedágio.

52. Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 17.1.2 e 17.1.3), antes do prazo de 1 (um) mês da data de solicitação de vistoria por parte da Concessionária.

Sem mais para o momento, à apreciação superior.

[1] 22. 17.1.1 da Minuta de Contrato

Entendemos que, ao concluir os itens (iii), (iv) e (v) da cláusula 17.1.1 e implantar uma praça de pedágio (conforme item (ii) da cláusula 17.1.1), e uma vez concluídos os Trabalhos Iniciais no trecho de cobertura da praça de pedágio implantada (item (i) da cláusula 17.1.1), a Concessionária estará autorizada a iniciar a cobrança de pedágio no respectivo trecho de cobertura da praça implantada. Nosso entendimento está correto?

Resposta: Sim, o entendimento está correto, desde que atendidas as demais exigências da cláusula 17.1 do Contrato, bem como outras disposições contratuais aplicáveis à matéria.



Documento assinado eletronicamente por **GIULLIANO RENATO MOLINERO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 21/12/2020, às 08:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **HUGO ALVES SILVA RIBEIRO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 21/12/2020, às 08:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LEONARDO VILLELA DE SIMONE TEIXEIRA, ANALISTA DE INFRAESTRUTURA**, em 21/12/2020, às 08:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4797806** e o código CRC **F0482B88**.