

Sumário

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS	5
CLÁUSULA PRIMEIRA – ANEXOS	5
CAPÍTULO II – DO OBJETO	6
CLÁUSULA SEGUNDA - DA ASSUNÇÃO DE RESPONSABILIDADES NO TRECHO DE PLANALTO	6
2.1. DAS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS AO PODER CONCEDENTE	6
2.2. DAS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS AO PARCEIRO PRIVADO	8
2.3. DA EXECUÇÃO DAS OBRAS E SERVIÇOS SOB RESPONSABILIDADE DO PODER CONCEDENTE	9
CLÁUSULA TERCEIRA – DOS PROCEDIMENTOS DE RESOLUÇÃO DE DISPUTAS	9
CLÁUSULA QUARTA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS	10

[Handwritten signature in blue ink]

[Handwritten signature in blue ink]

[Handwritten initials in blue ink]



TERMO ADITIVO E MODIFICATIVO N.º 003/2019**Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014****Edital De Concorrência n.º 01/2014****Protocolo n.º 464.066/19****Procedimento arbitral n.º A-280/19**

Pelo presente instrumento, de um lado, o **ESTADO DE SÃO PAULO**, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, neste ato representada por seu titular, João Octaviano Machado Neto, na qualidade de Poder Concedente, e a **AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO — ARTESP**, neste ato representada por sua Diretora de Assuntos Institucionais, respondendo pela Diretoria Geral, Renata Perez Dantas, na qualidade de CONTRATANTE e, de outro lado, **RODOVIA DOS TAMOIOS S.A.**, representada na forma de seu Estatuto Social, por seus Procuradores, Leonardo Arimá Tavares de Melo Carneiro Albuquerque e Robinson Alexandre de Ávila, doravante designado **PARCEIRO PRIVADO**, e, na qualidade de Interviente Anuente e Garantidor, o **Departamento de Estradas de Rodagem — DER/SP**, neste ato representado por seu Superintendente, Paulo Cesar Tagliavini,

CONSIDERANDO QUE:

O PARCEIRO PRIVADO participou e se sagrou vencedor da concorrência pública objeto do Edital de Concorrência nº 01/2014, levada a efeito pelo ESTADO DE SÃO PAULO, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo – SLT, cujo objeto é a “concessão patrocinada para a prestação dos serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP 099, entre os quilômetros (KM) 11+500 KM e 83+400 KM, das SPAs 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099 e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 KM e 82+000 KM da Rodovia SP 099”;

Em decorrência desse fato, as PARTES firmaram o Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014 (“Contrato”), na modalidade de Parceria Público Privada – PPP e, nessa condição, regularam direitos e obrigações recíprocas;

A principal obra a cargo do PARCEIRO PRIVADO está representada na chamada "Ampliação Principal", consistente na "Duplicação do Trecho Serra entre os quilômetros 60+480 e 82+000" (art. 5º, III, a, do Regulamento da Concessão);

Dentre as obrigações contratuais, a cargo do Poder Concedente, nos termos da Cláusula Décima Quinta – Das Obras sob Responsabilidade do Poder Concedente, do Contrato de Concessão, estão: (i) obras no Trecho de Planalto, entre os quilômetros 11+500 e 60+480 da Rodovia SP 099; e (ii) obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião;

O disposto no item 15.1, (vi) do Contrato de Concessão, que prevê que, "[n]a hipótese de as obras a cargo do Poder Concedente serem entregues ao Parceiro Privado em desconformidade com os relatórios parciais de desenvolvimento das obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, com os Contratos de Empreitada apresentados no Anexo XXIII, ou com o Projeto "As Built" das obras dos Contornos ou do Trecho de Planalto, o Poder Concedente se responsabiliza pela correção, reparo, complementação, remoção ou substituição do que necessário, às suas expensas, sejam obras equipamentos ou sistemas, em prazo a ser pactuado pelas Partes ou, em não havendo acordo entre as Partes, a ARTESP definirá o prazo razoável para tanto. O Poder Concedente se compromete a tomar todas as medidas cabíveis e pertinentes para a mais célere solução dos defeitos eventualmente encontrados nas obras sob sua responsabilidade, inclusive mediante execução das garantias contratuais estabelecidas nos Contratos de Empreitada, integrantes deste Contrato de Concessão Patrocinada na forma de Anexo XXIII, que tiver celebrado para a realização das obras nas quais tiverem sido identificados inconformidades, vícios ou defeitos. Caso o prazo estabelecido nesta cláusula transcorra sem que os vícios tenham sido sanados, o Parceiro Privado estará autorizado a tomar as medidas cabíveis para solução das inconformidades nas obras, garantido o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos das Cláusulas Vigésima Sétima e Vigésima Oitava deste Contrato;

O PARCEIRO PRIVADO, antes de assumir a operação da Rodovia dos Tamoios, identificou e encaminhou relatórios técnicos para apreciação do PODER CONCEDENTE, identificando o que entendeu serem vícios, defeitos e inconformidades decorrentes das obras de duplicação do Trecho de Planalto da Rodovia, notadamente no tocante às seguintes disciplinas: taludes, pavimento, drenagem, geometria, obras de arte especial, meio ambiente, sinalização e elementos de seguranças ("Passivos do Trecho de Planalto");

Para o exame dos referidos relatórios técnicos, a ARTESP instaurou e instruiu o Procedimento Administrativo n.º 401.561/2018 (renumerado para n.º 464.066/19);

Inicialmente, por não ter sido obtido consenso a respeito da alocação de responsabilidades decorrentes dos Passivos do Trecho de Planalto, houve a instauração de Procedimento Arbitral perante a CAMARB – Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial, autuado sob o n.º A-280/2019;

Paralelamente, no âmbito da ARTESP, deu-se prosseguimento à tramitação do Procedimento Administrativo n.º 401.561/2018, em que houve manifestação da Consultoria Jurídica da Agência por meio do Parecer CJ/ARTESP n.º 200/2019, aprovado pela Subprocuradoria Geral do Estado da Área da Consultoria Geral;

A deliberação ocorrida na 845ª Reunião do Conselho Diretor da ARTESP, de 06 de junho de 2019, com base nos pronunciamentos técnicos e jurídicos, reconheceu ausência de responsabilidade contratual do PARCEIRO PRIVADO, relacionados à obra de duplicação do trecho de Planalto da rodovia SP 099, quanto à parcela do pavimento; parcela dos taludes; elementos de drenagem; geometria; Obras de Arte Especial; acessos, dispositivos de proteção e segurança e obras complementares;

A deliberação ocorrida na 845ª Reunião do Conselho Diretor da ARTESP, de 06 de junho de 2019, com base nos pronunciamentos técnicos e jurídicos, reconheceu existência de responsabilidade contratual do PARCEIRO PRIVADO, relacionados à obra de duplicação do trecho de Planalto da rodovia SP 099, quanto (i) aos taludes antigos que não estavam previstos intervenções no projeto de duplicação e/ou no processo de licenciamento ambiental e (ii) à execução da marginal do km 35+000 ao km 35+300;

A retificação da deliberação ocorrida na 846ª Reunião do Conselho Diretor da ARTESP, de 13 de junho de 2019, alterou o entendimento "(i) aos taludes antigos que demandem simples revestimento vegetal, devendo ser implantada a cobertura vegetal respectiva, bem como a responsabilidade decorrente da não realização da obrigação no momento oportuno" para "(i) aos taludes que demandem simples revestimento vegetal, devendo ser implantada a cobertura vegetal respectiva, bem como a responsabilidade decorrente da não realização da obrigação no momento oportuno";

Em resposta à publicação, o PARCEIRO PRIVADO apresentou a correspondência ASJUR 0293/2019, concordando em parte com os termos da deliberação realizada pelo Conselho Diretor da ARTESP, devendo tal transigência estar consignada em Termo Aditivo e Modificativo ao Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014;

Houve o desenvolvimento das análises técnicas sobre os Passivos do Trecho de Planalto, de modo que as PARTES conjuntamente protocolaram petição perante o Tribunal Arbitral, requerendo a suspensão do Procedimento Arbitral até 09 de setembro de 2019;

Em razão de pedido das PARTES, a suspensão do Procedimento Arbitral foi prorrogada até 06 de janeiro de 2020;

Neste interregno, as PARTES buscaram a resolução amigável do conflito, delimitando as suas respectivas responsabilidades, conforme explicitado nas cláusulas deste documento, que tem por objetivo a extinção, por comum acordo, do Procedimento Arbitral n.º A-280/2019;

Por todo o exposto, resolvem as partes celebrar o presente Termo Aditivo e Modificativo n.º 003 ao Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014, o que fazem mediante as cláusulas e condições seguintes.

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

CLÁUSULA PRIMEIRA – ANEXOS

1.1. Integram o presente Termo Aditivo e Modificativo n.º. 003 ao Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014, para todos os efeitos, os seguintes Anexos:

- Anexo I Relação de taludes que apresentem vícios, defeitos ou inconformidades não relacionados à manutenção;
- Anexo II Relação de taludes carecas;
- Anexo III Relação dos trechos do Pavimento entregues em desconformidade conforme relatório da DIN;
- Anexo IV Parecer CJ/ARTESP n.º 200/2019 e deliberações do Conselho Diretor da ARTESP.



- Anexo V Relação de Taludes Falhados;
- Anexo VI Projeto da Marginal do Km35;
- Anexo VII Cronograma de execução do PARCEIRO PRIVADO;
- Anexo VIII Taludes Antigos que tiveram adequação apontada como requisito prévio para emissão da Licença Ambiental da Duplicação do Trecho de Planalto;
- Anexo IX Relação de Obras de Artes Especiais;
- Anexo X Relatório Técnico de Diagnóstico atual dos dispositivos e elementos de segurança viária – RT-SP-0000099-011.061-001-A09/006 emitido em 24/02/2015, Análise do Relatório RT-SP-0000099-011.061-001-A09/006 pela Diretoria de Operações e anexo; Relatório elaborado pela Diretoria de Operações da ARTESP, encaminhado por meio do Ofício OF.DGR.0014/17, integrante do processo nº 022.779/2017 entre as folhas 249/258, e filmagens do Sistema Rodoviário; e
- Anexo XI Relatório decorrente do Protocolo ARTESP 346.852/17.

CAPÍTULO II – DO OBJETO

CLÁUSULA SEGUNDA - DA ASSUNÇÃO DE RESPONSABILIDADES NO TRECHO DE PLANALTO

2.1. DAS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS AO PODER CONCEDENTE

2.1.1. Constituem obrigações do PODER CONCEDENTE, sem prejuízo das demais obrigações expressas no Contrato SLT n.º 008/2014:

- (i) Geometria: adequar, no que tange à geometria, as faixas de mudança de velocidade, raios de curva, pontos de ônibus, entrelaçamento de faixas e elementos geométricos cujas obras realizadas pelo PODER CONCEDENTE na duplicação do Trecho de Planalto que não seguirem as normas técnicas vigentes da respectiva classe da via;
- (ii) Taludes: (a) listados no **Anexo I**; (b) taludes com falha integral no processo de hidrossemeadura, conforme relação do Anexo II sendo que o talude 32, localizado no km 30+400 ao 30+600, sul, e talude 34, localizado no km 32+400 ao km 32+850, sul, terão sua revegetação após intervenção de engenharia e; (c) taludes arrolados no **Anexo VIII**;

- (iii) Pavimento: adequar o pavimento no Trecho de Planalto da SP-099 nos trechos em que a Diretoria de Investimentos identificou que os índices técnicos não se mostram em conformidade com aqueles esperados para a duplicação da via, conforme **Anexo III**.
- (iv) Obras de Artes Especiais: adequar (a) execução do reforço nas Obras de Arte Especiais que já deveriam ter sido adaptadas ao Trem Tipo TB45 quando da transferência inicial, conforme relação do **Anexo IX**; (b) reparação das patologias submersas das OAE do km 28+080 norte – Ponte do Rio Paraíba do Sul e OAE do km 35+500 norte – Ponte do Rio Paraíba, que necessitam de reforço estrutural e OAE 48+200 norte – Ponte sobre o reservatório Paraibuna 1 e OAE do km 57+550 sul – Ponte sobre reservatório de Paraibuna III; (c) correção dos vícios construtivos das Obras de Arte Especiais novas, conforme relação do **Anexo IX** e (d) correção do asfaltamento indevido feito durante a obra de duplicação de juntas transversais de Obras de Arte Especiais antigas, conforme **Anexo IX**;
- (vi) Dispositivos e elementos de proteção e segurança viária: adequar e/ou implantar os dispositivos e elementos de segurança nas obras de duplicação do Trecho de Planalto que forem entregues em desconformidade com as normas então vigentes na data de transferência da rodovia, conforme **Anexo X**, excetuadas as revisões de normas técnicas feitas após o termo de transferência inicial, e observado o disposto no subcláusula 2.2.1, inciso (v), abaixo:
- Instrução de Projeto – Dispositivos de Contenção Viária – Projetos e Aplicações (IP.DIN/003 de abril de 2014) da ARTESP
 - Manuais de Sinalização Rodoviária do DER/SP;
 - NBR 15486/2007 - Segurança no Tráfego - Dispositivos de contenção – Diretrizes;
 - NBR14885/2004 -Segurança no Tráfego – Barreiras de concreto;
 - NBR 6971/2012 – Segurança no Tráfego – Defensas Metálicas – Implantação;
- (viii) Elementos de drenagem: execução dos pontos de drenagem pendentes de execução pelo Poder Concedente, indicados no relatório próprio juntado ao Protocolo ARTESP 346.852, nos termos do **Anexo XI**; e
- (ix) Obras complementares: término das obras previstas do Anexo 7 do Edital, bem como eventuais correções relacionadas à entrega de tais obras com vícios, defeitos ou inconformidades.

2.1.2. Conforme as responsabilidades já previstas no Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014 e seus aditamentos, os itens acima não constituem obrigações do PARCEIRO PRIVADO.

2.1.3. Não responde o PARCEIRO PRIVADO, ainda, por eventual prejuízo, reclamação, sinistro, acidente ou qualquer evento que decorra, direta ou indiretamente, das obras que não sejam de sua responsabilidade.

2.2. DAS RESPONSABILIDADES ATRIBUÍDAS AO PARCEIRO PRIVADO

2.2.1. Sem prejuízo das demais responsabilidades já previstas no Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014 e seus aditamentos, são de responsabilidade do PARCEIRO PRIVADO a execução dos seguintes serviços:

- (i) Revegetação de Taludes: o revestimento vegetal dos taludes identificados como falhados que demandem simples revegetação; conforme o cronograma de eventos previsto no **Anexo V**;
- (ii) Execução da marginal do km 35+000 ao km 35+300 da SP-099: execução do projeto alternativo da marginal, o qual, em um trecho de aproximadamente 120 (cento e vinte) metros, a plataforma rodoviária contará com 5,8 metros de largura total, sendo duas faixas de 2,25 metros, dois refúgios 0,50 metros e uma defesa dupla de 0,30 metros conforme **Anexo VI**;
- (iii) Pavimento: manutenções dos índices do pavimento admitidos no Contrato de Concessão, excluindo-se os trechos mencionados na cláusula 2.1.1, cuja responsabilidade não é de incumbência da concessionária, conforme Anexo III, e somente enquanto não realizada conservação especial dos referidos trechos, conforme cronograma de investimentos da concessão;
- (iv) Manutenção de Talude: manutenção de taludes não arrolados como de responsabilidade do PODER CONCEDENTE, conforme cláusula 2.1.;
- (v) Dispositivos e elementos de proteção e segurança viária: adequar e/ou implantar os dispositivos e elementos de segurança às normas técnicas que sofreram revisão após o termo de transferência inicial, especialmente quanto à NBR 15486; e nos trechos em que não houve intervenção do PODER CONCEDENTE.

2.2.2. As obras e serviços descritas na subcláusula 2.2.1. serão executadas de acordo com os cronogramas anexos a este aditamento – **Anexo VII**.

2.2.3. É de responsabilidade do PARCEIRO PRIVADO todo eventual prejuízo, reclamação, sinistro, acidente ou qualquer evento que decorra, direta ou indiretamente, das obras sob sua responsabilidade.

2.3. DA EXECUÇÃO DAS OBRAS E SERVIÇOS SOB RESPONSABILIDADE DO PODER CONCEDENTE

2.3.1. O PODER CONCEDENTE poderá executar por meios próprios ou eventualmente transferir, por meio de Termo Aditivo Modificativo ao Contrato de Concessão, a execução de parte dos serviços e obras descritos nesta cláusula para o PARCEIRO PRIVADO, respeitando-se, neste último caso, a integral recomposição do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato de Concessão, nos termos previstos no Contrato.

2.3.2. As Partes reconhecem que a Rodovia SP 099 classifica-se no Trecho de Planalto, tecnicamente, como uma rodovia "Classe I-A", e não como uma rodovia "Classe 0", inexistindo, portanto, necessidade de alteração de Geometria, especificamente quanto às faixas de mudança de velocidade, raios de curva, pontos de ônibus, entrelaçamento de faixas e elementos geométricos para atendimento ao padrão de rodovia "Classe 0".

2.3.3. Permanecerá sob responsabilidade exclusiva do PODER CONCEDENTE todo eventual prejuízo, reclamação, sinistro, acidente ou qualquer evento que decorra, direta ou indiretamente, das obras e serviços descritos nesta cláusula enquanto não forem repassados ao PARCEIRO PRIVADO.

CLÁUSULA TERCEIRA – DOS PROCEDIMENTOS DE RESOLUÇÃO DE DISPUTAS

3.1. As PARTES comprometem-se a adotar todas as medidas legais e processuais cabíveis para, no menor espaço de tempo possível, providenciarem conjuntamente a extinção do Procedimento Arbitral n.º A-280/2019, em trâmite perante a CAMARB, com a expressa renúncia aos pleitos apresentados em referido procedimento, respondendo cada PARTE por eventuais custas, despesas, honorários que tenham sofrido, ou venham a sofrer, em decorrência de dito procedimento. Igualmente, o PARCEIRO PRIVADO deverá promover a

desistência das ações judiciais de produção de provas em curso perante o Poder Judiciário, relacionadas ao conflito arbitral supramencionado.

3.2. Nesse contexto, as PARTES declaram e anuem que, no que tange aos passivos decorrentes das obras de duplicação do trecho de planalto da Rodovia dos Tamoios relacionados ao Procedimento Arbitral n.º A-280/2019, desde que cumpridas todas as condições e/ou obrigações descritas neste TAM n.º 003/2019, se dão reciprocamente a mais ampla, geral e irrestrita quitação, para nada mais reclamar do aqui descrito.

CLÁUSULA QUARTA – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

4.1. Em decorrência do quanto previsto neste TAM n.º 003/2019, a ARTESP se compromete a revisar, considerando o presente Termo Aditivo Modificativo, todos os processos administrativos sancionatórios que tenham como objeto eventuais não conformidades decorrentes dos passivos do trecho de planalto da rodovia dos Tamoios relacionados ao Procedimento Arbitral n.º A-280/2019, cujos fatos geradores tenham se materializado até a conclusão das obras e serviços descritas neste Termo Aditivo Modificativo, arquivando-se aqueles cujas conclusões conflitem com o pactuado no presente Termo Aditivo Modificativo.

4.2. O PARCEIRO PRIVADO se resguarda no direito de buscar a solução de conflitos prevista no Contrato em eventual discordância em relação à apreciação a que se refere a subcláusula 4.1., excetuando-se a aplicação da subcláusula 3.2. acima.

4.3. Os processos administrativos sancionatórios mencionados na subcláusula 4.1. ficarão sobrestados enquanto a ARTESP não tiver concluída sua análise.

4.4. Com relação as responsabilidades relativas aos itens 2.1.1. (iii) e 2.2.1. (iii), as PARTES envidarão os melhores esforços a fim de compatibilizar técnica e operacionalmente a obtenção dos índices legais e contratuais.

4.5. Permanecem em vigor todas as demais cláusulas e condições do Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014 e seus aditamentos, que ficam ratificadas naquilo que não conflitarem com o conteúdo deste instrumento ou que não tenham sido aqui expressamente alteradas.

O presente instrumento, lavrado em 5 (cinco) vias, com 11 laudas cada, de igual teor e forma, lido e achado conforme, é assinado pelas partes, na presença de 02 (duas) testemunhas abaixo qualificadas.

São Paulo, 07 de janeiro de 2020.

Poder Concedente

João Octaviano Machado Neto
Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo

Agência Reguladora De Serviços Públicos Delegados De Transporte Do Estado De São Paulo — ARTESP

Renata Perez Dantas
Diretora de Assuntos Institucionais respondendo pela Diretoria Geral

Concessionária Rodovia dos Tamoios S/A.

Leonardo Arimá Tavares de Melo

Carneiro

Superintendente

Administrativo/Financeiro

Robinson Alexandre de Ávila

Gerente de Engenharia

Departamento de Estradas de Rodagem — DER/SP

Paulo Cesar Tagliavini
Superintendente do DER

Testemunhas:

Nome: Aubrey R. O. Leonelli

RG: 46.623.510-0

CPF: 409.727.548-81

Nome: *Fernanda V.T. Alexiades*

RG: *29.157.757-X*

CPF: *297455878-00*



Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010

Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014

Anexo I

**Relação de taludes que apresentem vícios, defeitos ou
inconformidades não relacionados à manutenção**

M

T

DM

EM BRANCO

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0
Data: Maio / 2019

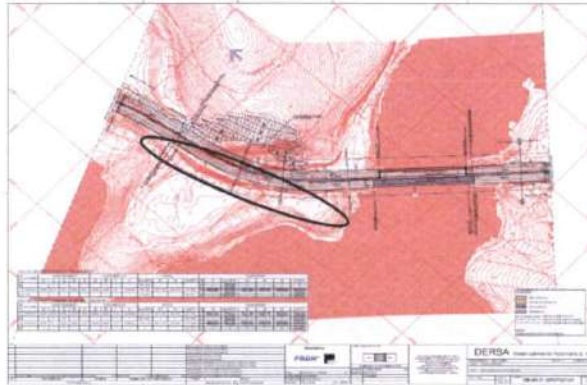
Talude	km inicial	km final	Sentido	Projeto do Edital	Situação Atual	Descrição da Situação
1	18+400	19+200	Sul	 <p>DE-044.01.000.F02/11 REVC / DE-044.01.000.F02/12 REVB</p>		<p>Trechos do talude em desconformidade com o ângulo previsto no projeto, devido a presença de material rochoso não previsto, que após a escavação apresentou maciço rocho com foliação com cimento para a pista, que não recebeu nenhum tipo de medida estabilizadora.</p>
2	26+500	26+600	Sul	 <p>DE-044.01.000.F02/23 REVC</p>		<p>Trechos do talude em desconformidade com o projeto, devido a presença de material rochoso não previsto, com blocos de rocha com negativos.</p>

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

3	27+600	27+900	Sul
---	--------	--------	-----

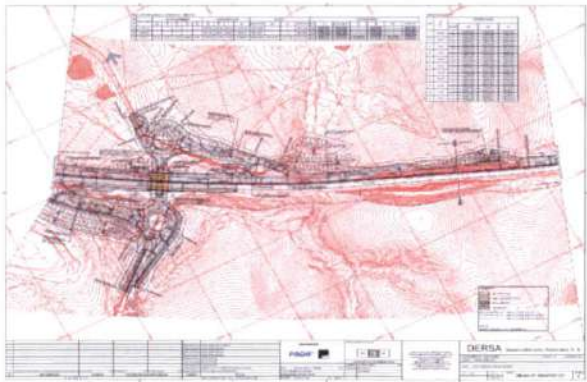


DE-044.01.000.F02/24 REV B



Talude com trecho em solo com ângulo de corte diferente do previsto em projeto.

4	29+950	30+200	Sul
---	--------	--------	-----



DE-044.01.000.F02/27 REV B / DE-044.01.000.F02/28 REVA



Em função da escavação para encaixe de uma ciclovia, o talude se rompeu. Blocos instáveis no trecho em rocha.

[Handwritten signatures and initials]

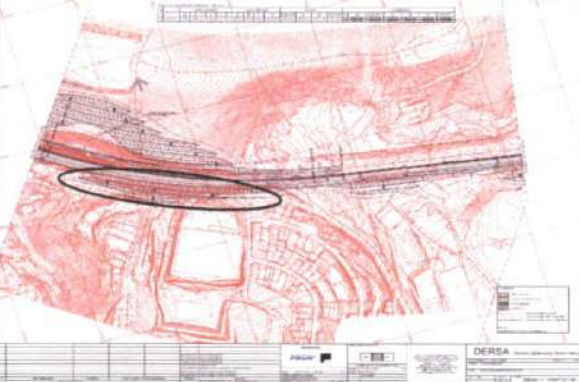
RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

Data: Maio / 2019

5	30+400	30+600	Sul	 <p>DE-044.01.000.F02/28 REVA</p>		<p>Talude intervido pela DERSA para execução do acesso e implantação da ciclovia, com ineficácia/ausência do sistema protetivo contra erosão.</p>
6	31+600	32+200	Sul	 <p>DE-044.01.000.F02/30 REVA</p>		<p>Corte de solo em ângulo em desconformidade com o projeto e com número de bermas menor que o previsto. Trecho em rocha com negativos.</p>

Handwritten signatures in blue ink.

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

Data: Maio / 2019

7	32+400	32+850	Sul	 <p>DE-044.01.000.F02/31 REVA</p>		<p>Talude em desconformidade com o projeto, apresentando corte em solo com ângulo diferente do previsto em projeto e corte em rocha com negativos e blocos de rocha no sentido da pista.</p>
8	36+700	38+300	Sul	 <p>DE-044.02.000.F02/02 REVA / DE-044.02.000.F02/03 REVA</p>		<p>Ângulos dos taludes em desconformidade com o projeto. Elementos de drenagem ausentes/incompletos. Falta de revestimento protetivo contra erosão. Os "ferros de arranque", denotam vestígios de que a obra ficou incabada.</p>

[Handwritten signature]

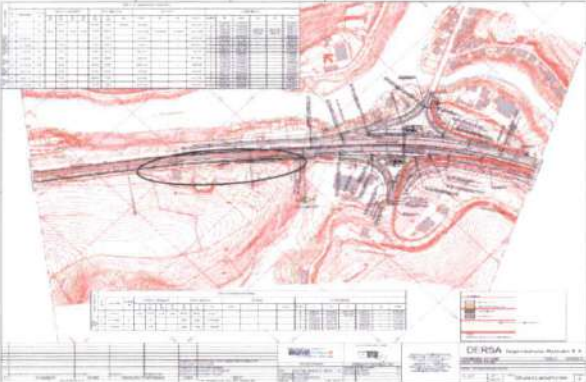



RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

Data: Maio / 2019

9	37+300	37+900	Sul	 <p>DE-044.02.000.F02/04 REV B</p>	 <p>Talude intervido para construção de uma marginal. Blocos de rocha com negativos, dispositivo de drenagem da marginal desagua no talude da base sem tratamento protetivo.</p>	
10	38+100	38+300	Sul	 <p>DE-044.02.000.F02/04 REV B</p>	 <p>Ombreira do talude em desconformidade com o projeto, deixado em ângulo de corte inadequado, apresentando ponto de instabilidade.</p>	

[Handwritten signatures in blue ink]


RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

Data: Maio / 2019

11	48+200	49+300	Sul	 <p>DE-044.02.000.F02/19 REV B - DE-044.02.000.F02/20 REV B</p>		<p>Projeto de retaludamento não realizado. Talude instável. Já reconhecido pela Dersa.</p>
12	52+300		Sul	 <p>DE-044.02.000.F02/025 REV B</p>		<p>Corte em desconformidade com o projeto, taludamento em 4 bermas não realizado, risco de instabilidade, blocos soltos e negativos.</p>

K
[Handwritten signature]

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

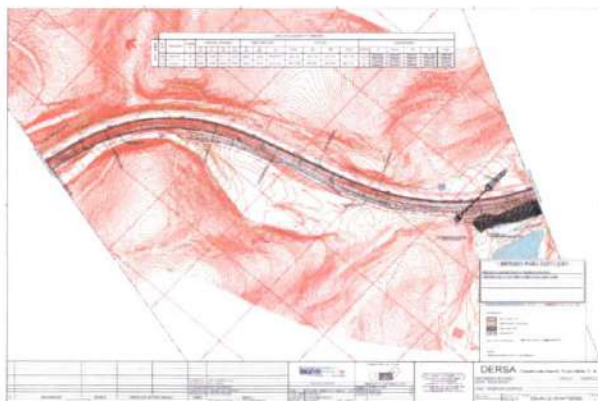
Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

Data: Maio / 2019

13 52+400 53+000 Sul

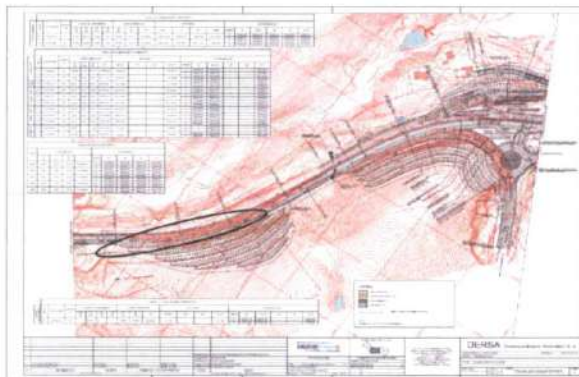


DE-044.02.000.F02/025 REVB / DE-044.02.000.F02/026 REVA



Trecho rochoso do talude, apresentando foliação do maciço rochoso com caimento em direção da pista. A ombreira do talude rompeu, concessionária alega que faltou sistema de drenagem.

14 54+500 55+100 Sul



DE-044.02.000.F02/029 REVC



Talude em desconformidade com o projeto, apresentando instabilidade de rocha no sentido da pista. Ombreira em material de 2ª categoria apresentando ângulo de corte instável.

[Handwritten signatures in blue ink]

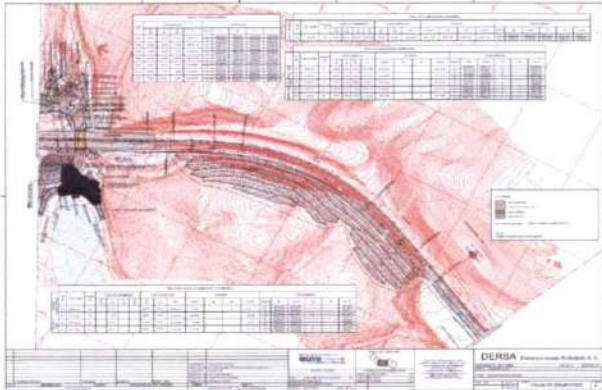
RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

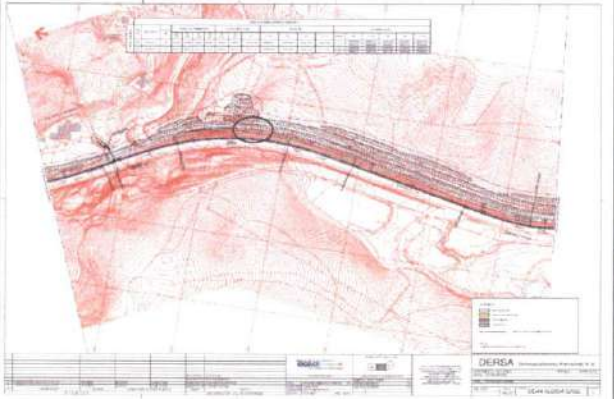

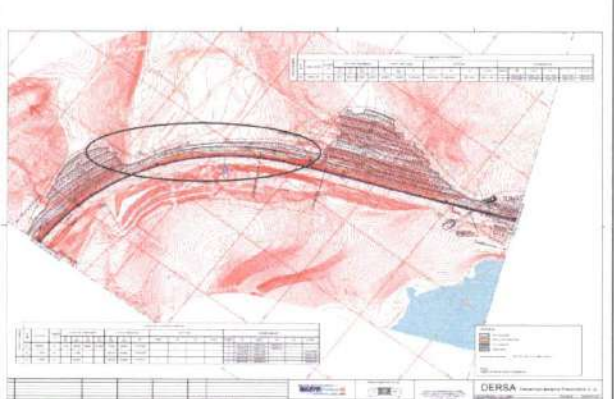

Data: Maio / 2019

15	55+300	55+800	Sul	 <p>DE-044.02.000.F02/030 REV B</p>		<p>Talude da ombreira em material de 2ª categoria apresentando ângulo de corte previsto no projeto para o maciço rochoso. Maciço rochoso apresentando desprendimento de blocos.</p>
16	52+080	51+900	Norte	 <p>DE-044.02.000.F02/024 REV B</p>		<p>Ombreira do talude em desconformidade com o projeto, com ruptura.</p>



RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

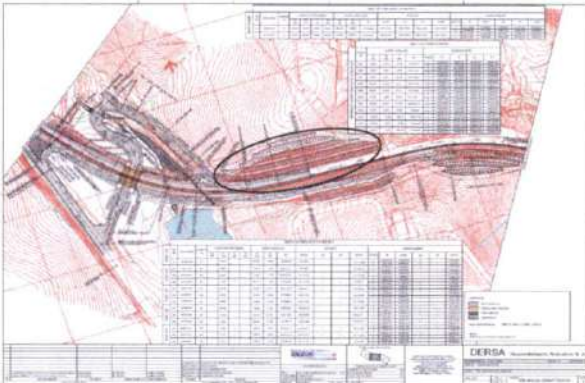


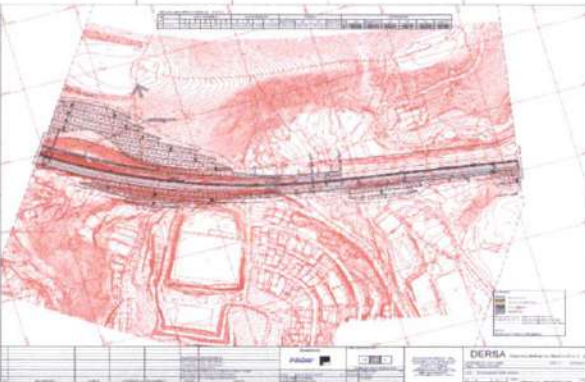


Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

17	50+900	50+200	Norte	 <p>DE-044.02.000.F02/022 REVC</p>		<p>Talude de transição em desconformidade com o projeto. Trecho em rocha muito fraturada.</p>
18	49+400	48+700	Norte	 <p>DE-044.02.000.F02/020 REVB</p>		<p>Talude de transição com inclinação em desconformidade com o projeto. Trecho em rocha muito fraturado.</p>

[Handwritten signatures in blue ink]

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

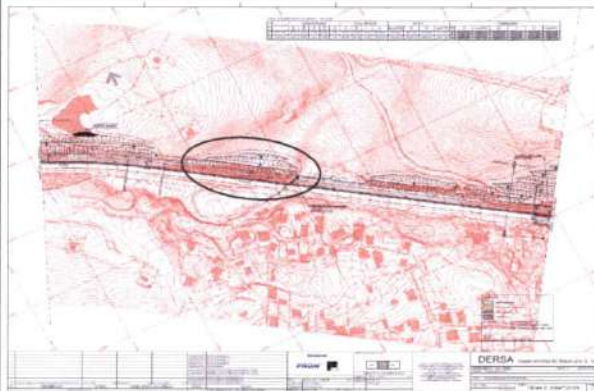
19	42+300	42+050	Norte	 <p>DE-044.02.000.F02/010 REVC</p>			<p>Talude com ângulo de inclinação em desconformidade com o projeto. Locais com pontos erosivos já corrigidos pela concessionária.</p>
20	32+000	31+500	Norte	 <p>DE-044.01.000.F02/30 REVA</p>			<p>Talude de transição com ângulo em desconformidade com o projeto. Trecho em rocha muito fraturado.</p>

Handwritten signatures in blue ink.

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

21 31+400 31+200 Norte

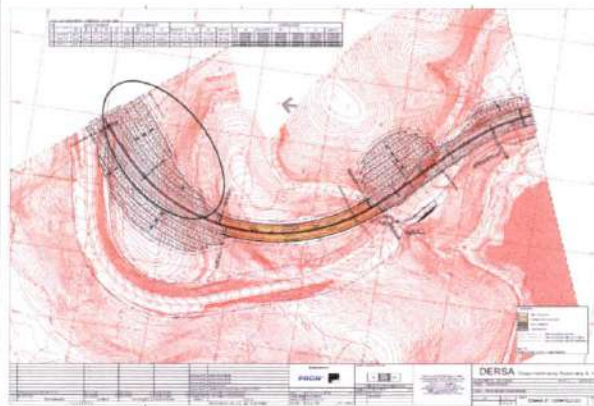


DE-044.01.000.F02/29 REV B

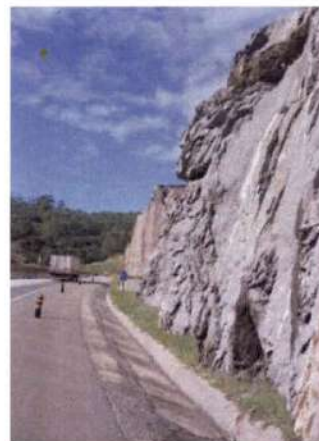


Para implantar a passarela, o talude foi escavado com ângulo de inclinação inadequado, não compatível com o projeto.

22 27+200 26+900 Norte



DE-044.01.000.F02/23 REVC / DE-044.01.000.F02/22 REVA



Talude em desconformidade com o projeto, apresentando instabilidade de rocha no sentido da pista.

[Handwritten signature]




RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:

DIN Projetos/Geotecnia

Rev.: 0

Data: Maio / 2019

23	25+800	25+500	Norte	 <p style="text-align: center;">DE-044.01.000.F02/21 REVB</p>		<p>Talude em material de transição 3° para 2° categoria deixado muito fraturado próximo a pista.</p>
24	20+900	20+700	Norte	 <p style="text-align: center;">DE-044.01.000.F02/14 REVA</p>		<p>Talude em desconformidade com o projeto, apresentando corte em solo em ângulo inadequado com pontos de instabilidade.</p>

[Handwritten signature]

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

25 19+000 18+050 Norte

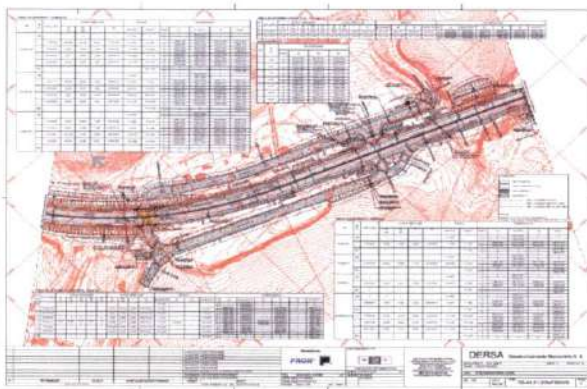


DE-044.01.000.F02/11 REVC / DE-044.01.000.F02/12 REVB



Talude em desconformidade com o projeto, apresentando corte em solo em ângulo inadequado na transição do talude com o maciço rochoso.

26 17+200 17+100 Norte



DE-044.01.000.F02/09 REVA

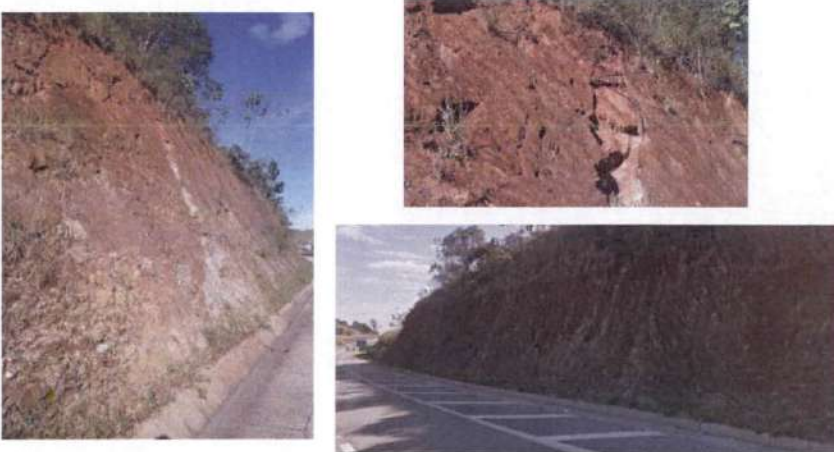
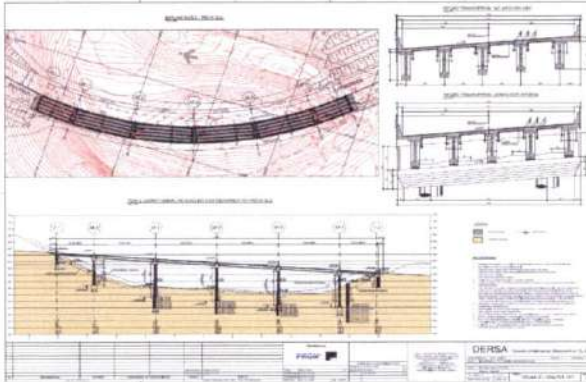



Talude em desconformidade com o projeto, apresentando corte em solo em ângulo inadequado com instabilidade na transição com rocha, já com rompimento.

[Handwritten signature]

RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

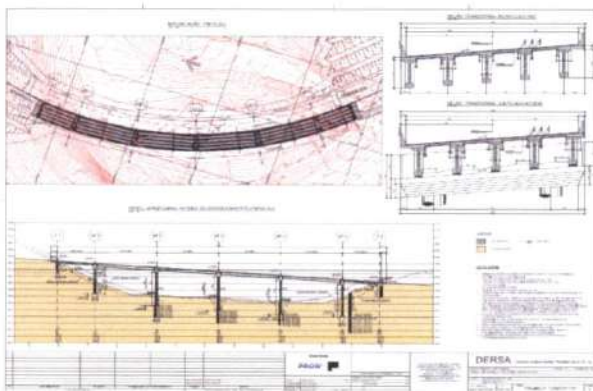
27	11+500	11+700	Norte	 <p>DE-044.01.000.F02/01 REVA</p>		<p>Não foi realizada a contenção prevista em projeto.</p>
28	27+100	OAL	Sul	 <p>DE-044.01.120.C01/101 REVA</p>		<p>Talude de corte de encontro do viaduto, deixado em corte em solo a 90° e ângulos inadequados.</p>



RODOVIA DOS TAMOIOS - TALUDES DO TRECHO PLANALTO EXECUTADOS EM DESCONFORMIDADE COM OS PROJETOS FORNECIDOS NO EDITAL DE CONCESSÃO QUE APRESENTAM RISCOS PARA OS USUÁRIOS

Elaboração:
DIN Projetos/Geotecnia
Rev.: 0
Data: Maio / 2019

29	27+400	OAE	Norte
----	--------	-----	-------



DE-044.01.120.C01/101 REVA



Talude de corte de encontro do viaduto, deixado em corte em solo a 90° e ângulos inadequados.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

EM BRANCO

Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010
Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014
Anexo II
Relação de taludes carecas

K



EM BRANCO

Talude	ANO	km inicial	km final	Sentido	Solução proposta	Qtde	Unid	Observações	Status Recobrimento Vegetal
TLD 02		12+800	12+970	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	9.400,00	m ²	Ver projeto TALUDE 2	Careca
TLD 03		13+000	13+300	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	20.100,00	m ²	Ver projeto TALUDE 3	Careca
TLD 10		15+650	15+700	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	555,00	m ²	Ver projeto TALUDE 10	Careca
TLD 16		22+400	23+600	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	11.700,00	m ²	Ver projeto TALUDE 16	Careca
TLD 19		24+700	24+850	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	2.860,00	m ²	Ver projeto TALUDE 19	Careca
TLD 21		24+970	25+200	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	19.630,00	m ²	Ver projeto TALUDE 21	Careca
TLD 22		25+200	25+600	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	12.500,00	m ²	Ver projeto TALUDE 22	Careca
TLD 23		25+600	25+800	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	7.484,00	m ²	Ver projeto TALUDE 23	Careca
TLD 24		25+900	26+050	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	563,00	m ²	Ver projeto TALUDE 24	Careca
TLD 25		26+200	26+300	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	750,00	m ²	Ver projeto TALUDE 25	Careca
TLD 32		30+400	30+600	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	3.900,00	m ²	Ver projeto TALUDE 32	Careca
TLD 34		32+400	32+850	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	13.000,00	m ²	Ver projeto TALUDE 34	Careca
TLD 51		42+600	42+800	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	12.100,00	m ²	Ver projeto TALUDE 51	Careca
TLD 54		44+500	44+800	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	19.500,00	m ²	Ver projeto TALUDE 54	Careca
TLD 71		58+100	59+100	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	73.840,00	m ²	Ver projeto TALUDE 71	Careca
TLD 76		57+200	57+600	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	50.180,00	m ²	Ver projeto TALUDE 76	Careca
TLD 95		44+400	44+100	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	13.260,00	m ²	Ver projeto TALUDE 95	Careca



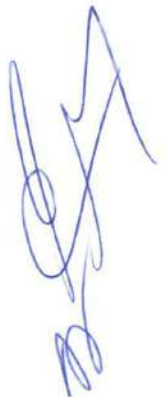
Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010

Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014

Anexo III

**Relação dos trechos do Pavimento entregues em
desconformidade conforme relatório da DIN**

X



EM BRANCO

As informações presentes neste Anexo foram extraídas do Relatório RT.DIN.0028/19, emitido no Expediente ARTESP nº 432.933/19, estando as partes de acordo com seus termos.

ANEXO 03 – RELAÇÃO DOS TRECHOS DE PAVIMENTO ENTREGUE EM DESCONFORMIDADES.

Quadro 1 – Segmentos com necessidade de reparação reconhecidos pela ARTESP

Sentido	Faixa	km inicial	km final	Defle-xão Dc (0,01mm)	IGG	QI (cont./km)	IRI (m/km)	Extensão segmento intervenção (km)	Legenda de situação
Crescente	1	11,500	11,700	48,8	0	26		0,200	a
Crescente	1	16,000	16,200				2,92	0,200	b
Crescente	1	16,600	17,000				3,58	0,400	b
Crescente	1	26,980	27,200	40,6	2	25		0,220	a
Crescente	1	27,940	28,580	36,6	1	27		0,640	a
Crescente	1	29,200	29,800				2,88	0,600	b
Crescente	1	29,340	29,440	71,3	3	33		0,100	a
Crescente	1	31,000	31,600				3,34	0,600	b
Crescente	1	31,600	31,820	24,7	0	41		0,220	a
Crescente	1	32,000	32,200				4,05	0,200	b
Crescente	1	32,200	32,550	21,8	0	49		0,350	a
Crescente	1	33,000	33,700				3,32	0,700	b
Crescente	1	33,700	33,740	16,0	0	41		0,040	a
Crescente	1	33,740	34,000				3,32	0,260	b
Crescente	1	34,020	34,240	0,0	-	0		0,220	a
Crescente	1	43,950	44,120	53,9				0,170	b
Crescente	1	44,120	44,260	75,5	0	24		0,140	a
Crescente	1	58,400	58,460	30,5	3	23		0,060	a
Crescente	1	58,460	58,860	47,0	0	28		0,400	a
Crescente	2	11,500	11,700	53,3	3	28		0,200	a
Crescente	2	11,700	11,940	26,6	4	25		0,240	a
Crescente	2	12,660	15,700	27,8	2	22		3,040	a
Crescente	2	15,700	16,000	26,6	3	31		0,300	a
Crescente	2	16,700	16,900	26,6	3	31		0,200	a
Crescente	2	16,900	17,560	33,0	3	25		0,660	a
Crescente	2	18,280	19,220	23,6	3	25		0,940	a
Crescente	2	19,220	19,740	37,3	14	22		0,520	a
Crescente	2	19,740	20,050	81,4				0,310	b
Crescente	2	22,200	22,360	81,4				0,160	b
Crescente	2	22,200	22,360				3,42	0,160	b
Crescente	2	22,360	22,420	50,7	27	33		0,060	a
Crescente	2	22,420	23,470	37,1	4	30		1,050	a
Crescente	2	23,470	23,700	90,7	13	23		0,230	a
Crescente	2	23,700	23,800	28,1	10	33		0,100	a
Crescente	2	24,560	25,060	27,8	1	21		0,500	a
Crescente	2	25,540	25,580	41,8	12	28		0,040	a
Crescente	2	25,580	26,760	27,8	9	32		1,180	a
Crescente	2	26,760	26,980	36,0	31	0		0,220	a
Crescente	2	26,980	27,200	41,0	18	27		0,220	a
Crescente	2	27,940	28,580	26,5	8	28		0,640	a



Sentido	Faixa	km inicial	km final	Defle-xão Dc (0,01mm)	IGG	QI (cont./km)	IRI (m/km)	Extensão segmento intervenção (km)	Legenda de situação
Crescente	2	29,340	29,440	48,1	14	34		0,100	a
Crescente	2	31,600	31,820	22,5	5	35		0,220	a
Crescente	2	31,820	32,200	30,5	7	23		0,380	a
Crescente	2	32,200	32,550	30,7	10	54		0,350	a
Crescente	2	33,400	33,700				3,06	0,300	b
Crescente	2	33,700	33,740	45,1	8	32		0,040	a
Crescente	2	33,740	34,020	18,4	17	30		0,280	a
Crescente	2	34,020	34,240	18,0	35	0		0,220	a
Crescente	2	34,240	35,060	33,6	5	33		0,820	a
Crescente	2	35,060	35,240	12,0	27	0		0,180	a
Crescente	2	35,240	36,020	27,7	2	21		0,780	a
Crescente	2	36,020	37,620	31,5	2	20		1,600	a
Crescente	2	37,620	39,200	30,1	8	22		1,580	a
Crescente	2	39,200	39,480	32,5	4	35		0,280	a
Crescente	2	40,420	41,020	40,2	6	25		0,600	a
Crescente	2	41,020	41,780	42,7	7	26		0,760	a
Crescente	2	41,780	42,600	33,6	1	24		0,820	a
Crescente	2	43,950	44,120	53,9				0,170	b
Crescente	2	44,120	44,260	79,6	24	29		0,140	a
Crescente	2	44,260	45,300	30,8	1	22		1,040	a
Crescente	2	45,300	45,740	19,5	2	22		0,440	a
Crescente	2	45,740	46,260	26,7	2	32		0,520	a
Crescente	2	46,260	46,600				3,17	0,340	b
Crescente	2	48,080	48,500	32,6	2	23		0,420	a
Crescente	2	52,060	52,140	67,6	33	30		0,080	a
Crescente	2	52,140	53,500	39,4	5	25		1,360	a
Crescente	2	55,300	56,180	28,0	1	25		0,880	a
Crescente	2	56,180	56,780	38,6	3	24		0,600	a
Crescente	2	58,400	58,460	26,5	13	23		0,060	a
Crescente	2	58,460	58,860	58,2	8	27		0,400	a
Crescente	2	58,860	59,780	25,1	6	22		0,920	a
Crescente	2	59,780	60,100	37,8	3	20		0,320	a
Crescente	2	60,100	60,480	29,3	6	22		0,380	a
Decrescente	1	15,940	16,780	45,5	1	24		0,840	a
Decrescente	1	18,280	19,260	33,9	1	29		0,980	a
Decrescente	1	19,260	19,300	63,4	0	22		0,040	a
Decrescente	1	22,220	22,420	52,0	0	25		0,200	a
Decrescente	1	23,470	23,780	33,5	0	37		0,310	a
Decrescente	1	26,960	27,100	50,5	0	25		0,140	a
Decrescente	1	27,200	27,580	50,5	0	25		0,380	a
Decrescente	1	31,420	31,600	48,1	3	37		0,180	a
Decrescente	1	31,600	31,800				3,26	0,200	b
Decrescente	1	32,500	32,550	48,1	3	37		0,050	a
Decrescente	1	45,000	45,600				2,93	0,600	b
Decrescente	1	48,160	48,460	61,4	2	22		0,300	a
Decrescente	2	11,760	12,020	48,1	5	27		0,260	a
Decrescente	2	12,540	12,980	37,0	6	26		0,440	a
Decrescente	2	15,940	16,780	30,5	4	22		0,840	a
Decrescente	2	17,560	17,980	45,6	6	28		0,420	a
Decrescente	2	18,280	19,260	32,1	3	30		0,980	a
Decrescente	2	19,260	19,300	133,7	20	29		0,040	a
Decrescente	2	19,300	19,700	55,4				0,400	b
Decrescente	2	19,740	21,700	33,5	4	24		1,960	a
Decrescente	2	22,220	22,420	49,1	13	29		0,200	a

Sentido	Faixa	km inicial	km final	Defle-xão Dc (0,01mm)	IGG	QI (cont./km)	IRI (m/km)	Extensão segmento intervenção (km)	Legenda de situação
Decrescente	2	23,180	23,470	30,8	3	22		0,290	a
Decrescente	2	23,470	23,780	35,9	0	45		0,310	a
Decrescente	2	25,060	25,540	31,0	19	23		0,480	a
Decrescente	2	25,640	26,740	31,0	19	23		1,100	a
Decrescente	2	26,740	26,960	0,0	36	0		0,220	a
Decrescente	2	26,960	27,100	35,6	55	26		0,140	a
Decrescente	2	27,200	27,580	35,6	55	26		0,380	a
Decrescente	2	28,640	30,500	24,6	6	24		1,860	a
Decrescente	2	30,500	31,420	24,6	2	22		0,920	a
Decrescente	2	31,420	31,600	46,7	15	35		0,180	a
Decrescente	2	32,500	32,550	46,7	15	35		0,050	a
Decrescente	2	33,380	33,780	24,7	2	23		0,400	a
Decrescente	2	39,480	40,420	32,8	3	20		0,940	a
Decrescente	2	40,420	40,620	24,7	8	22		0,200	a
Decrescente	2	40,620	40,740	59,2	29	21		0,120	a
Decrescente	2	48,160	48,460	60,2	0	23		0,300	a
Decrescente	2	48,460	49,140	33,4	1	26		0,680	a
Decrescente	2	49,140	49,660	47,1	0	21		0,520	a
Decrescente	2	49,660	51,480	32,2	1	22		1,820	a
Decrescente	2	56,720	57,800	29,3	3	21		1,080	a
Decrescente	2	57,800	58,160	2,0	23	0		0,360	a
Decrescente	2	58,420	59,020	38,8	2	19		0,600	a
Total								56,780	

Quadro 2 - Resumo da situação dos segmentos de reparação reconhecidos pela ARTESP

Legenda de situação	Descrição	Extensão de faixa de rolamento (km)
a	Reconhecido oficialmente pela DERSA (Relatório USP) e validado pela ARTESP	51,010
b	Reconhecido pela ARTESP, e ainda não validado oficialmente pela DERSA	5,770
Total		56,780



Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010

Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014

Anexo IV

**Parecer CJ/ARTESP n.º 200/2019 e deliberações do Conselho
Diretor da ARTESP**

x 


x

EM BRANCO



CÓPIA

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROCESSO: 401.561/2018

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA RODOVIA DOS TAMOIOS S/A

PARECER: CJ/ARTESP n.º 200/2019

EMENTA: CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA, PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA VOLTADA À OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E REALIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS NA RODOVIA DOS TAMOIOS (SP-099). Contrato de Concessão Patrocinada SLT n.º 008/2014. Poder concedente que ficou responsável pela execução das obras de duplicação no Trecho de Planalto, entre os quilômetros 11+500 e 60+480 da Rodovia SP-099, incluindo as chamadas obras complementares. Instauração de processo administrativo, com tentativa de solução amigável do litígio, em razão da entrega da obra com supostos vícios, defeitos e inconformidades. Resolução do litígio que passa pela adequada interpretação contratual para a definição das responsabilidades próprias de cada parte. Função que, a partir da celebração do Termo de Aditamento Contratual n.º 02/2018, compete à ARTESP. Solicitação de instauração de procedimento arbitral que não prejudica a solução da controvérsia na esfera administrativa. Parecer pelo reconhecimento das responsabilidades próprias das partes no que tange ao (i) pavimento; (ii) taludes; (iii) drenagem; (iv) geometria; (v) obras de arte especiais; (vi) acessos; (vii) dispositivos de proteção e elementos de segurança; e (viii) obras complementares. Proposta de complementação dos autos no que tange aos taludes e obras de arte especiais e encaminhamento ao Conselho Diretor da ARTESP para deliberação. Após, envio dos documentos respectivos à Assistência de Arbitragens da Procuradoria Geral do Estado. Desdobramentos das conclusões aqui estabelecidas que devem ser tratados em autos próprios para cada um dos pontos discutidos.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

Sra. Subprocuradora Geral do Estado da Área da Consultoria Geral,

1. Os autos tratam da apuração de supostos vícios construtivos no “Trecho de Planalto” da Rodovia dos Tamoios (SP-099), sistema rodoviário que foi objeto do Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014.

2. Com efeito, diversos processos administrativos relacionados ao tema, além de procedimentos arbitral e judicial, tratam atualmente da matéria. Vejamos.

Ação de produção antecipada de provas

3. Em 2016 a Concessionária Rodovia dos Tamoios ajuizou ação de produção antecipada de provas (autos nº 1011191-84.2016.8.26.0577, atualmente em curso na Comarca de Paraibuna), destinada à apuração de supostos vícios de construção na SP-099.

4. A concessionária afirma que o trecho da rodovia duplicado pelo poder concedente através da companhia Desenvolvimento Rodoviário S.A. (DERSA) – Trecho de Planalto da Rodovia dos Tamoios, entre o km 11+500 e o km 60+480 – foi entregue com inúmeros vícios construtivos, incluindo problemas relacionados ao pavimento, taludes, drenagem, obras de arte especiais, estruturas de contenção, geometria, sinalização e passivos ambientais.

5. Em consulta aos autos judiciais, nota-se que até o momento não chegou a ser produzida prova em caráter antecipado. Neste momento, após nomeação de perito judicial e suspensão do processo judicial, a concessionária foi intimada a manifestar interesse na continuidade do feito, conforme decisões anexas a este parecer.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

Processo 022.779/2017 (Protocolo 346.852/2017)

6. No Processo ARTESP nº 022.779/2017 (Protocolo 346.852/2017) esta Agência e as secretarias de estado envolvidas no projeto – Secretaria de Logística e Transportes e Secretaria de Governo – apresentaram suas considerações acerca dos vícios apontados pela concessionária.

7. Isso porque, a partir da notícia de que a concessionária havia ajuizado ação de produção antecipada de provas, as partes iniciaram tentativa de solução amigável da controvérsia, conforme cláusula quinquagésima terceira do contrato de parceria público-privada¹.

8. Destarte, a ARTESP apresentou relatórios técnicos sobre taludes (fls. 141/178), meio-ambiente (fls. 179/189), estrutura (fls. 190/208), pavimentação e drenagem (fls. 209/211), acessos (fls. 217/238), bem como passarelas, paradas de ônibus, elementos de contenção viária e sinalização (fls. 239/294). Ainda, apresentou as imagens relacionadas aos taludes prioritários que demandavam correções (fls. 267/264) e às notificações relacionadas à conservação de rotina, demonstrando a ausência de intervenção por parte da concessionária (fls. 266/294).

9. A DERSA encaminhou manifestação digital sobre as descrições técnicas (fls. 311/312), ao passo que a concessionária também encaminhou suas

¹ **CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA TERCEIRA – DA SOLUÇÃO AMIGÁVEL DE CONTROVÉRSIA**

53.1 As Partes deverão envidar os melhores esforços para resolver amigavelmente, utilizando-se do princípio da boa-fé, por meio de negociação direta, qualquer divergência/conflito de interesse que venha a surgir em decorrência do presente Contrato.

53.2 Na ocorrência de divergências/conflito de interesse nos termos desta Cláusula a Parte interessada notificará por escrito a outra Parte apresentando todas as suas alegações acerca da divergência/conflito de interesse, devendo também ser acompanhada de uma sugestão para a solução e/ou elucidação da divergência/conflito de interesse.

53.2.1 Após o recebimento da notificação, a Parte notificada terá um prazo de 10 (dez) dias úteis, contados do recebimento da notificação, para responder se concorda com a solução proposta.

53.2.2 Caso a Parte notificada concorde com a solução apresentada, as partes darão encerrado a divergência/conflito de interesse e tomarão as medidas necessárias para implementar o que foi acordado.

53.2.3 Caso não concorde, a Parte notificada, no mesmo prazo acima estipulado, deverá apresentar à Parte interessada os motivos pelos quais discorda da solução apresentada, devendo, nessa hipótese, apresentar uma solução alternativa para o caso.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

considerações (fls. 316/408). Ao final, a ARTESP apresentou relatório sobre os aspectos técnicos (fls. 410/491).

10. Então, a concessionária apresentou nova manifestação questionando o entendimento da ARTESP no que toca aos taludes que necessitavam de imediata recuperação (fls. 507/514) e, dada a não solução amigável da controvérsia, encaminhou a correspondência PRESI 027/2017, datada de 14/06/2017, requerendo a formação de um tribunal arbitral, nos termos da cláusula 54.2 do contrato de concessão patrocinada (fls. 516/522, reiterada às fls. 526/527)².

11. Então, esta Consultoria Jurídica, por meio da Cota CJ/ARTESP nº 36/2017 (fls. 534/535), remeteu os autos à Subprocuradoria Geral do Contencioso, para análise quanto à solicitação de formação do tribunal arbitral.

12. Em resposta, o Gabinete do Procurador Geral (fls. 536/541) manifestou-se explicitando duas alternativas para atuação da Administração:

- a) responder à concessionária no sentido de que as notificações para formação do tribunal arbitral deveriam ter sido encaminhadas ao poder concedente e não à ARTESP; ou
- b) realizar a indicação da câmara pela própria ARTESP, com recomendação de que a Secretaria de Governo também fosse notificada, a fim de evitar nulidades procedimentais.

13. De qualquer forma, os trâmites relativos à formação do tribunal arbitral não tiveram prosseguimento à época, dado que a tentativa de solução amigável do litígio prosseguiu até meados de 2018.

14. Outrossim, dado que a gestão do Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014 passou da Secretaria de Governo para Secretaria de Logística

² 54.2 As Partes acordam que qualquer Controvérsia sobre Direitos Disponíveis que não puder ser resolvida amigavelmente, nos termos da Cláusula 54.1 poderá ser submetida à Câmara de Arbitragem, regularmente constituída e atuante no Brasil, a ser indicada pelo Poder Concedente em até 30 (trinta) dias contados da apresentação da controvérsia por qualquer das Partes, via comunicação formal à outra Parte.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

e Transportes (Termo de Apostilamento nº 01/2018 – Diário Oficial do Estado de 13/06/2018), e desta para a ARTESP (Termo de Apostilamento nº 02/2018 – Diário Oficial do Estado de 19/06/2018), os autos foram restituídos a esta Agência.

Protocolo nº 359.780/2017 (apensado ao Protocolo nº 401.917/2018)

15. Nesta missiva a concessionária rebate a conclusão contida no relatório então elaborado pela ARTESP acerca das responsabilidades pelas correções de erosões nos taludes que não sofreram intervenção nas obras de duplicação a cargo do poder concedente (fls. 2/4, com documentos às fls. 5/43). No mais, a Área de Meio Ambiente da Diretoria de Investimentos prestou esclarecimentos a respeito da questão (fls. 46/47).

Protocolo nº 401.917/2018

16. Neste protocolo consta requerimento da concessionária à Secretaria de Logística e Transportes, datado de 02 de julho de 2018, idêntico àquele apresentado no Protocolo nº 401.561/2018, requerendo a formação de tribunal arbitral (fls. 2/10).

17. Considerando que as providências administrativas quanto aos trâmites para a formação do tribunal arbitral já estavam sendo tomadas, a SLT encaminhou os autos a esta Agência (fl. 11).

Protocolo nº 392.587/2018

18. Durante as tratativas das partes realizadas no mecanismo de solução amigável do litígio, transpareceu que algumas divergências elencadas pela concessionária e pelo poder concedente passavam pela adequada interpretação contratual,



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

posto que as partes divergiam quanto ao exato significado dos seus termos e das responsabilidades daí atribuídas.

19. Desse modo, a Secretaria de Governo, por intermédio do Ofício nº 118/18-SG, efetuou os seguintes questionamentos à Subprocuradoria Geral do Estado da Área da Consultoria Geral:

Em síntese, após a realização de reuniões previstas no dispositivo contratual acima mencionado, remanescem as seguintes dúvidas de natureza jurídica, as quais seguem em tópicos, tal como formulados pela CRT.

1 – Pavimento. A concessionária postula a realização de reparos em 85.200m de faixa de pista, pois, no seu entender, os trechos “duplicado” (trecho novo, com obras efetuadas sob responsabilidade da DERSA) e “existente” (plataforma existente desde a década de 1970, sobre a qual foram realizados serviços de intervenção) devem ser caracterizados, indistintamente, como obras novas e, por consequência, possuiriam garantia, pelo Poder Concedente, de um horizonte de durabilidade de dez anos a contar de sua conclusão.

Assim, indaga-se:

(a) qual o prazo de garantia contratual incidente sobre o pavimento do Trecho Planalto (Horizonte de durabilidade)? Aplicar-se-ia o prazo previsto na cláusula 15.2 do contrato?

(b) o prazo de garantia citado na alínea anterior aplica-se igualmente aos trechos duplicado e existente?

(c) os parâmetros de qualidade do pavimento, incluindo-se durabilidade, índices de conforto e irregularidades longitudinais, devem ser garantidos de maneira idêntica para os trechos duplicado e existente?

(d) qual deve ser o procedimento para acionar-se a garantia conferida pelo Poder Concedente? Em outras palavras: é necessária a comprovação da efetiva inconformidade ou seriam suficientes previsões obtidas em ensaios técnicos feitos pela CRT?

2 – Taludes. A concessionária postula a realização de obras complementares para estabilização dos “taludes novos” (constantes do edital como passíveis de intervenção pela DERSA), em razão de alegada falha de concepção nos respectivos projetos executivos, bem como dos “taludes antigos” (não referidos no edital), porquanto estes últimos constaram do Estudo de Impacto Ambiental – EIA das obras do Trecho Planalto, não integrante do edital, mas apresentado, pelo empreendedor, à CETESB.

Assim, indaga-se:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

(a) em relação aos taludes novos, a execução dos projetos pelo Poder Concedente, nos exatos termos em que divulgados no edital, pode-lhe gerar responsabilidade diante de erosão/ instabilidade verificada na vigência do contrato de concessão?

(b) prevalece o estipulado no Anexo VI, 1, b, do edital/contrato, com oneração da CRT, ou a Cláusula 15.1, (vi), do contrato determinaria que obras complementares, como acima enunciado, devem ser custeadas pelo Poder Concedente?

(c) em relação aos taludes antigos, a correção/ mitigação de todos os passivos ambientais, pelo empreendedor, à CETESB, mas não divulgado como anexo do edital, é de responsabilidade do Poder Concedente? Em caso positivo, tal interpretação harmoniza-se com a cláusula 18 do contrato?

3 – Dispositivos de proteção e elementos de segurança. A concessionária postula a adaptação, pelo Poder Concedente, de elementos de segurança e dispositivos de proteção, a fim de que atendam às normas NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885, consoante Cláusula 15.1, (ii), do contrato.

Assim, indaga-se:

(a) A responsabilidade do Poder Concedente limita-se à execução dos projetos tal como constantes do edital, os quais seguiram as normas técnicas fixadas pelo Departamento de Estradas de rodagem – DER/SP, ou inclui eventual complementação, a fim de atender às normas NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885?

(b) Prevalece o estipulado no anexo VI, 1, d, do edital/ contrato, com oneração da CRT, ou a cláusula 15.1, (ii), do contrato determinaria que a adaptação, como acima enunciado, deve ser executada pelo Poder Concedente?

20. A respeito, a Diretoria de Assuntos Institucionais apresentou manifestação (fls. 10/22) e também a Diretoria de Investimentos acostou esclarecimentos (fls. 23/35).

21. No mais, a DERSA informou que contratou especialista para realizar uma análise técnica com objetivo de identificar eventuais anomalias detectadas no pavimento (fls. 37/40).

22. Há também nos autos análise da DIN quanto ao critério utilizado para verificação dos pontos do pavimento que exigem reparo (fls. 41/44).



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

23. No mais, a concessionária foi franqueada a apresentar suas considerações sobre as dúvidas elencadas nos autos. Contudo, já tendo à época solicitado a indicação de câmara arbitral, reservou a apresentação de suas considerações ao procedimento arbitral (fls. 58/59), de forma que os autos não tiveram prosseguimento.

Protocolo nº 401.561/2018

24. Em meados de 2018, insatisfeita com a não definição do tema na via consensual, a concessionária novamente solicitou ao poder concedente, com fulcro na cláusula 54.2 do Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014, a indicação da câmara de arbitragem (fls. 2/10).

25. A fim de cumprir o prazo contratual, a ARTESP indicou a Câmara de Arbitragem Empresarial – Brasil (CAMARB) para realização da arbitragem (fl. 72), o que foi aceito pela concessionária (fl. 77).

26. Cabe notar que a indicação da referida câmara foi precedida de manifestação por parte da Assistência de Arbitragens da Subprocuradoria Geral do Estado da Área do Contencioso (Processo GDOC 16847-398250-2018, cópia às fls. 98/100) e da Subprocuradoria Geral da Área da Consultoria (Parecer SubG-Cons nº 101/2018, cópia às fls. 101/109).

27. Outrossim, também foi ressalvado por parte da Subprocuradoria Geral da Área da Consultoria que, após a indicação da CAMARB pelo Estado, caberia à própria concessionária apresentar, diretamente para tal instituição, seu requerimento de arbitragem, sendo desnecessária a formalização de contrato pela Administração Pública (Cota SubG-Cons nº 819/2018, cópia às fls. 96/97).

28. Em nova missiva, a concessionária questionou a decisão de que caberia à própria concessionária apresentar seu requerimento de arbitragem diretamente à câmara e também a indefinição quanto aos pontos que deveriam ser submetidos à arbitragem (fls. 124/127).



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

29. Através da Cota CJ/ARTESP nº 347/2019, esta Consultoria Jurídica reforçou o entendimento externado pelo órgão superior da Procuradoria Geral do Estado e indicou que parecia conveniente que a ARTESP decidisse as controvérsias estabelecidas antes da instauração propriamente dita do procedimento arbitral (fl. 131).

30. Contudo, antes do prosseguimento dos autos e resolução do caso, a concessionária apresentou, junto à CAMARB, solicitação para formação de tribunal arbitral.

Procedimento Arbitral nº A-280/19

31. Seguindo a determinação da Procuradoria Geral do Estado, a concessionária solicitou a instauração de procedimento arbitral (número A-280/19), junto à Câmara de Arbitragem Empresarial Brasil (CAMARB), conforme solicitação de arbitragem anexa.

32. Pela solicitação é possível ver que a concessionária inclui no objeto litigioso a existência de diversos vícios, defeitos e inconformidades no trecho de planalto da SP-099, no que toca aos seguintes aspectos: (i) pavimento, (ii) taludes, (iii) drenagem, (iv) geometria, (v) obras de arte especiais (pontes e viadutos), (vi) acessos, (vii) dispositivos de proteção e elementos de segurança viários e (viii) obras complementares a cargo do poder concedente.

33. Conforme pedido formulado, a concessionária solicitou ao tribunal arbitral “que determine ao poder concedente que realize a correção, reparo, complementação, remoção ou substituição do que necessário, às suas expensas, sejam obras, equipamentos ou sistemas, decorrentes de inconformidades, vícios ou defeitos nas obras de duplicação do trecho de planalto da Rodovia dos Tamoios”.

34. No Protocolo nº 432.933/2019 a ARTESP foi notificada quanto à instauração da arbitragem e a Diretoria de Investimentos (189/204 e 238/244) e a



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Diretoria de Operações (fls. 225/229) fizeram suas manifestações em relação aos pontos incluídos no litígio.

35. Ainda tratam de certa forma do tema, de acordo com o relatório da Diretoria de Assuntos Institucionais, os protocolos ARTESP nº 292.216, 321.677, 340.889 e o Processo 022.162/2016³.

36. Diante desse panorama, a DAI solicitou neste Protocolo nº 401.561/2018 o encaminhamento dos autos a esta Consultoria Jurídica para que (i) esclarecesse qual o ente responsável pela realização dos reparos, nos termos contratuais, sem prejuízo da apuração posterior do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato; (ii) esclarecesse se a configuração de vício oculto afasta a responsabilidade contratual do poder concedente; (iii) bem como respondesse aos questionamentos apresentados pela Secretaria de Governo no Protocolo nº 392.587/18.

37. Por fim, sugeriu a Diretoria de Assuntos Institucionais “que haja votação do Conselho Diretor determinando se os itens acima descritos estão ou não em desconformidade com as normas regulatórias aplicáveis à concessão de rodovias para, em seguida, ser instaurado um procedimento administrativo próprio – para apurar a responsabilidade pelo reparo e a existência de evento desequilibrador do contrato de concessão” (fl. 155).

38. Desta feita os autos foram remetidos para análise e manifestação (fl. 165).

É o relatório. Passo a opinar.

³ O Protocolo nº 292.216 contém manifestação da concessionária indicando a não conclusão de obras complementares no trecho de planalto; o Protocolo nº 321.677 não foi localizado internamente na Agência quando solicitado por esta Consultoria Jurídica; e, finalmente, o Processo 022.162/2016 e o Protocolo nº 340.889 tratam especificamente do talude instável localizado no km 52 da SP-099.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

I – O CONTRATO DE PARCERIA PÚBLICO PRIVADA E
OS INVESTIMENTOS A CARGO DO PODER
CONCEDENTE AQUI DISCUTIDOS

39. O contrato de parceria público-privada em apreço, na modalidade concessão patrocinada, e resultante da Concorrência Internacional nº 01/2014, abrange a prestação dos serviços públicos de operação e manutenção da Rodovia dos Tamoios (SP-099), entre os quilômetros 11+500 e 83+400, das rodovias de acesso SPAs 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099, dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, além da execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 e 82+000, sendo assinado com o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, em 19/12/2014.

40. Dessa forma, conforme delimitado no artigo 5º do regulamento da concessão (Anexo I do Contrato de PPP), o projeto abrange a delegação dos serviços operacionais, de manutenção e de ampliação.

41. A principal obra de ampliação a cargo da concessionária está representada na chamada “Ampliação Principal”, consistente na “Duplicação do Trecho Serra entre os quilômetros 60+480 e 82+000” (art. 5º, III, a, do Regulamento da Concessão).

42. De outra parte, determinados investimentos destinados à ampliação do sistema rodoviário ficaram a cargo do poder concedente, quem realizou e está realizando tais obras por intermédio da DERSA. São elas:

- i) obras no Trecho de Planalto, entre os quilômetros 11+500 e 60+480 da Rodovia SP-099, incluindo obras complementares no referido trecho;
- ii) Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião.

43. Ou seja, pelo regramento contratual, tais obras são operadas e mantidas pela concessionária após sua execução por parte do poder concedente.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

44. O contrato de concessão disciplina, em sua cláusula décima quinta, o regramento atinente às obras sob responsabilidade do poder concedente, incluindo estimativa de entrega das obras. Veja-se:

15.1 Constitui obrigação do Poder Concedente Entregar ao Parceiro Privado as obras que estejam sob sua responsabilidade, observadas as seguintes condições:

(i) O sistema existente deverá ser entregue livre de entulho e detritos, comprometendo-se o Poder Concedente a realizar, às suas expensas, a remoção destes materiais para locais ambientalmente adequados até a assinatura do Termo de Transferência Inicial;

(ii) As obras a cargo do Poder Concedente deverão ser entregues devidamente sinalizadas e com equipamentos de segurança, de acordo com as normas vigentes e em condições adequadas à plena segurança do usuário;

(iii) O Parceiro Privado terá o direito de receber do Poder Concedente todos os relatórios periódicos de desenvolvimento das obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião;

(iv) Ao final das obras, o Parceiro Privado também terá o direito de receber a documentação "As Built" das obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, após a comunicação, pelo Poder Concedente, sobre o término das obras.

(v) Quando da Assinatura do Contrato de Concessão Patrocinada, o Parceiro Privado receberá do Poder Concedente a documentação "As Built" das obras do Trecho de Planalto.

(vi) Na hipótese de as obras a cargo do Poder Concedente serem entregues ao Parceiro Privado em desconformidade com os relatórios parciais de desenvolvimento das obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, com os Contratos de Empreitada apresentados no Anexo XXIII, ou com o Projeto "As Built" das obras dos Contornos ou do Trecho de Planalto, o Poder Concedente se responsabiliza pela correção, reparo, complementação, remoção, ou substituição do que necessário, às suas expensas, sejam obras equipamentos ou sistemas, em prazo a ser compactuado pelas Partes ou, em não havendo acordo entre as Partes, a ARTESP definirá o prazo razoável para tanto. O Poder Concedente se compromete a tomar todas as medidas cabíveis e pertinentes para a mais célere solução dos defeitos eventualmente



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

encontrados nas obras sob sua responsabilidade inclusive mediante execução das garantias contratuais estabelecidas nos Contratos de Empreitada, integrantes deste Contrato de Concessão Patrocinada na forma de Anexo XXIII, que tiver celebrado para a realização das obras nas quais tiverem sido identificados inconformidades, vícios ou defeito. Caso o prazo estabelecido nesta cláusula transcorra sem que os vícios tenham sido sanados, o Parceiro Privado estará autorizado a tomar as medidas cabíveis para a solução das inconformidades nas obras, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos das Cláusulas Vigésima Sétima e Vigésima Oitava deste Contrato;

(vii) Sanada a inconformidades ou não verificado qualquer defeito nas obras, o Parceiro Privado receberá e deverá inclui-las no Termo de Arrolamento Definitivo, a ser celebrado por ambas as Partes nos termos deste contrato.

(viii) Como condição ao recebimento definitivo das obras a cargo do Poder Concedente, o Poder Concedente se compromete a entregar ao Parceiro Privado todas as autorizações emitidas pelos Poderes Públicos pertinentes, incluindo, mas não se restringindo, às aprovações do corpo de bombeiros e os desenhos e projetos relativos às obras entregues.

15.1.1 A partir da aceitação pelo Parceiro Privado e inclusão das obras a cargo do Poder Concedente no Termo de Arrolamento Definitivo, nos termos da Cláusula 15.1.(vi) acima, o Parceiro Privado não poderá alegar a existência de defeitos e vícios nas obras para fins de recomposição do equilíbrio-financeiro.

15.2 O recebimento das obras sob responsabilidade do Poder Concedente não exclui a responsabilidade civil do Poder Concedente pela solidez e segurança das obras pelo prazo de 5 (cinco) anos contados do recebimento definitivo das obras, nos termos do art. 618 do Código Civil Brasileiro.

15.3 O Poder Concedente declara já ter celebrado contratos para a realização das obras sob sua responsabilidade, conforme Anexo XXIII, sendo certo que estima entregar as obras conforme o seguinte cronograma:

(i) Obras do Trecho de Planalto e obras complementares do Trecho de Planalto, especificadas nos projetos constantes do Anexo XIII, na documentação "As Built" a ser entregue ao Parceiro Privado quando da assinatura do Contrato de Concessão Patrocinada e conforme o cronograma e as atividades especificadas no Anexo VII ao presente Contrato:



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

(ii) *Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião:*

Lote 01: Fevereiro de 2016

Lote 02: Fevereiro de 2016

Lote 03: Junho de 2017

Lote 04: Junho de 2017

15.4 Caso as obras a cargo do Poder Concedente não sejam entregues nos prazos estimados ou em conformidade com a documentação "As Built" e, no caso dos Contornos, em conformidade com os relatórios parciais de desenvolvimento das obras e os Contratos de Empreitada apresentados no Anexo XXIII, em até 180 (cento e oitenta) dias após a data prevista da Cláusula 15.3 acima, será garantido ao Parceiro Privado o equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato, conforme regramento estabelecido nas Cláusulas Vigésima Sétima e Vigésima Oitava, em função dos prejuízos efetivamente comprovados pelo Parceiro Privado.

15.5 O Parceiro Privado se compromete a cooperar com a realização das obras nos Contornos, conforme acima indicado, viabilizando a operação do Sistema Rodoviário de modo a compartilhar o fluxo de veículos nos trechos de rodovias integrantes do Sistema Rodoviário com as necessidades que as obras em andamento demandarem quanto ao funcionamento das vias.

15.6 Para qualquer interdição ou restrição necessária no Sistema Rodoviário para a regular realização das obras objeto desta Cláusula, o Parceiro Privado deverá ser comunicado pelo Poder Concedente com, no mínimo 48h (quarenta e oito horas) de antecedência, a não ser quando a situação assim não permitir, comprometendo-se o Parceiro Privado a cooperar para que as intervenções ocorram da maneira mais eficiente possível, gerem menor impacto ao tráfego no Sistema Rodoviário e cessem no menor período possível.

15.7 O Poder Concedente se responsabiliza, perante o Parceiro Privado, por danos causados, por sua culpa exclusiva, aos Bens da Concessão, ao Parceiro Privado, a terceiros e Usuários decorrentes da realização das obras de que trata esta Cláusula.

45. Como não poderia ser diferente, fez parte das obrigações do poder concedente disponibilizar tais trechos ao parceiro privado, conforme previsão da cláusula 12.1, (vii):



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES DO PODER CONCEDENTE

12.1 Constituem as principais obrigações do Poder Concedente, sem prejuízo das demais obrigações expressas neste Contrato:

(...)

(vii) Disponibilizar à Concessionária os Trechos de Planalto, após a conclusão das obras de adequação da infraestrutura existente e demais investimentos, bem como disponibilizar ao Parceiro Privado, quando de sua conclusão, as obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, nas condições estabelecidas na Cláusula Décima Quinta deste Contrato, bem como nos Projetos apresentados nos Anexos XIII e XIV a este Contrato e nos Contratos de Empreitada celebrados pela DERSA para execução das obras de implantação dos Contornos, que integra o presente Contrato na forma de Anexo XXIII;

46. Completando o regramento da matéria, a cláusula 26.2 insere como risco do poder concedente a realização e entrega adequada deste conjunto de obras:

26.2 DOS RISCOS EXCLUSIVOS DO PODER CONCEDENTE

26.2.1 O Poder Concedente, sem prejuízo das demais disposições deste Contrato, assume os seguintes riscos relacionados à Concessão Patrocinada:

(...)

(ii) Realização e entrega adequada das obras no Trecho de Planalto, entre os quilômetros 11+500 Km ao 60+480 Km da Rodovia SP 099, bem como de suas obras complementares, e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, devendo disponibilizá-las nas condições estabelecidas neste Contrato e seus Anexos;

47. Ocorre que, conforme documentação acostadas nos processos administrativos acima citados, a concessionária indicou diversos itens que supostamente lhe foram entregues em desconformidade, solicitando reparos e adequações por parte do poder concedente, ou que sequer foram executados.

48. Desta feita, a arbitragem em curso, bem como o presente parecer, dizem respeito a supostas inconformidades verificadas no primeiro conjunto de obras a cargo do poder concedente – e entregues à concessionária tão logo assinado o



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

contrato – quais sejam, as obras no Trecho de Planalto, entre os quilômetros 11+500 e 60+480 da Rodovia SP-099, incluindo as chamadas obras complementares.

II – COMPETÊNCIA DA ARTESP PARA ESCLARECER
CONTROVÉRSIAS RELATIVAS A RESPONSABILIDADES
CONTRATUAIS DA CONCESSIONÁRIA E DO PODER
CONCEDENTE

49. Ainda como introdução ao tema, convém ressaltar a competência da ARTESP para dirimir o conflito na via administrativa e esclarecer controvérsias relativas a responsabilidades contratuais.

50. É certo que, na configuração original do contrato, a ARTESP assumiu unicamente o papel de fiscalizadora, conforme regramento constante da cláusula quadragésima. Isso porque, originariamente, as atribuições contratuais a cargo do poder concedente eram desempenhadas pela Secretaria de Logística e Transportes, quem assinou como Parte o contrato de concessão patrocinada.

51. Contudo, a cláusula 8.1 do Termo Aditivo e Modificativo nº 01/2017 estabeleceu que “Fica transferida a gestão do presente contrato na parte cabível a Secretaria de Logística e Transportes para a Secretaria de Governo”⁴.

52. Outrossim, e conforme já narrado, a competência para a prática dos atos de gestão contratual sofreu novas modificações em função da assinatura, pela Secretaria de Governo, do Termo de Apostilamento nº 01/2018 (transferindo a gestão contratual à SLT), e em função da assinatura do Termo de Apostilamento nº 02/2018, o qual transferiu a gestão à ARTESP.

⁴ Frise-se que tal modificação na gestão contratual foi analisada pela Manifestação SubG-Cons nº 2/2017, valendo destacar o disposto no item 15 do opinativo: “se o Governo do Estado de São Paulo pretende que os atos de gestão sejam praticados pela Secretaria de Governo, como parece ser a intenção, dado o histórico da execução contratual, o aditivo ora em análise deverá contemplar cláusula nesse sentido, eis que não há qualquer impedimento legal ou regulamentar para a transferência da gestão da PPP, uma vez que os campos funcionais de ambas as secretarias permitem a prática desses atos”.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

53. O Termo de Apostilamento nº 02/2018, especificamente, foi objeto de análise por parte do Parecer CJ/ARTESP nº 509/2018, aprovado pela Subprocuradoria Geral do Estado da Consultoria Geral, o qual pontuou o seguinte:

37. Desta forma, se o Poder Concedente quiser transferir tal atribuição à ARTESP, o que é recomendável, é perfeitamente possível e encontra-se dentro de suas atribuições institucionais.

38. No entanto, o segundo Termo de Apostilamento, ao ver desta Procuradora, não é o instrumento jurídico adequado para realização de tal delegação.

38.1. Isso porque, os argumentos jurídicos apresentados no Parecer CJ/SG nº 169/2018 (fls. 44/49 do apenso) e que deram respaldo à formalização do Termo de Apostilamento nº 01/2018, data maxima venia, não se encontram presentes para realização do segundo Termo de Apostilamento.

39. Como mencionado no relatório supra, o fundamento jurídico que permitiu a realização de apostilamento para a transferência da gestão do contrato da Secretaria de Governo para a Secretaria de Logística e Transportes foi a ausência de alteração contratual, nos termos do artigo 65, incisos I e II, da Lei federal nº 8.666/93.

40. Ora, o Poder Concedente e Contratante continuou a ser o Estado de São Paulo, sendo que a Secretaria de Estado que o representa é questão relativa à organização interna da Administração Pública, de modo que se aplicou analogicamente o disposto no artigo 65, §8º da Lei federal nº 8.666/93.

41. No caso concreto, no entanto, há patente alteração contratual, na medida em que para a ARTESP passar a representar o Poder Concedente, nos limites do artigo 29 da Lei Complementar nº 914/2002, bem como realizar a gestão do contrato, deve passar a figurar como PARTE e não simplesmente como interveniente-anuente, como está no contrato.

42. Ademais, naquilo que estiver dentro da competência funcional da ARTESP, como o exemplo citado nos itens 36 e 37 supra, entende esta Procuradora que deverá haver alteração das cláusulas contratuais para modificar as atribuições originalmente previstas ao Poder Concedente para a ARTESP, na medida em que não é possível à Agência assumir todas as obrigações relativas ao Poder Concedente, nem representá-lo em todas as situações contratualmente previstas, como já consignado neste Parecer.

43. Assim, entendo necessária a celebração de Termo Aditivo e Modificativo para, primeiramente, incluir a ARTESP como parte no contrato, conjuntamente com o Estado de São Paulo, representado pela Secretaria de Logística e Transportes, sendo que



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

o Estado permanecerá qualificado como Poder Concedente, pelos motivos já expostos.

44. No referido aditamento, deverão igualmente ser alteradas todas as cláusulas contratuais que preveem atribuições do Poder Concedente que se pretende sejam exercidas pela ARTESP, sendo que quanto à gestão contratual, recomenda-se a especialmente a alteração da subcláusula 28.12, citada no item 36 supra, de modo a tornar a apreciação do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro idêntica aos demais Contratos de Concessão comum gerenciados e fiscalizados por esta Agência.

45. Consigno, ainda, que os outros atos de gestão previstos contratualmente, em cláusulas esparsas, também deverão ser alterados no Termo Aditivo e Modificativo a ser firmado, para que seja válida e eficaz a transferência do gerenciamento do contrato à ARTESP, haja vista as atribuições de mera fiscalização previstas atualmente na Cláusula Quadragésima do Contrato (fls. 30vº/31vº do apenso).

54. Desta forma, dado que, pela conclusão do referido parecer, determinadas obrigações contratuais não poderiam ser transferidas à ARTESP, posto que reservadas ao poder concedente, se fez necessária a celebração de termo aditivo e modificativo para regular a divisão de competências do contrato.

55. Ato contínuo, seguindo a orientação desta Consultoria Jurídica, foi firmado o Termo Aditivo Modificativo nº 02/2018, o qual transferiu à ARTESP o gerenciamento, a regulamentação e a fiscalização do Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014⁵. Vale conferir a primeiras cláusulas do aditivo:

1.1 Ficam transferidos à AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO – ARTESP o gerenciamento, a regulamentação e a fiscalização do Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014, competindo-lhe exercer, conseqüentemente, todas as atribuições conferidas no ajuste ao Poder Concedente que não estejam aqui excepcionadas ou sobre as quais inexistam impedimentos legais para sua delegação por parte do Poder Concedente

1.2 As atribuições que continuam sob responsabilidade do Poder Concedente são desempenhadas pela Secretária de Logística e Transportes, que substituiu a Secretária de Governo enquanto

⁵ A minuta do aditivo teve análise no Parecer CJ/ARTESP nº 680/2018



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

gestora do ajuste, conforme Termo de Apostilamento nº 01-2018, publicado no Diário Oficial de 13 de junho de 2018.

1.3 Ficam expressamente ressalvadas das atribuições transferidas à ARTESP, conforme cláusula 1.1 supra, permanecendo a cargo do Poder Concedente, as obrigações descritas na cláusula décima segunda, alíneas (i), (ii), (vi), (vii), (viii), (ix), (x) e (xii), do Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014.

56. Dessa forma, a partir do TAM nº 02/2018, não restam dúvidas de que cabe à ARTESP praticar todos os atos inerentes à gestão contratual que não tenham sido reservados ao poder concedente.

57. E, dentre tais atos, faz parte a definição das atribuições próprias de cada parte, uma vez instalada situação de conflito entre a concessionária e o poder concedente no tocante à adequada interpretação das responsabilidades contratuais para a execução do ajuste.

58. Portanto, pela atual configuração contratual não restam dúvidas de que cabe à ARTESP decidir acerca do conflito na via administrativa.

59. Outrossim, cabe expor que a solicitação para instalação de procedimento arbitral não parece levar, no caso, à imediata paralisação do processo administrativo correlato – é dizer, inexiste prejudicialidade entre os dois feitos.

60. Ao contrário, especialmente pela gestão contratual atualmente ser desempenhada pela ARTESP, autarquia com independência técnica (art. 1º da Lei Complementar nº 914/02), parece razoável concluir que, encerradas as tratativas entre as partes feitas durante a tentativa de solução amigável do litígio, o conflito seja decidido na esfera administrativa.

61. Tal medida tanto concretiza a atuação da ARTESP como fiscalizadora e gestora do contrato de concessão, quanto retira o Estado de São Paulo de um litígio desnecessário na esfera judicial ou arbitral – muitas vezes originado pela não solução administrativa da controvérsia.



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

62. Destarte, não vislumbro qualquer impedimento ao deslinde do feito no âmbito desta Agência.

**III – DELIMITAÇÃO DO ÂMBITO DESTE PARECER E DA
RECOMENDAÇÃO DE CONDUTA À ARTESP, ANTE A
SOLICITAÇÃO DE ARBITRAGEM FEITA PELA
CONCESSIONÁRIA**

63. Pelos fatos narrados acima, fica claro que a tentativa de solução amigável da controvérsia, fundada na cláusula quinquagésima terceira do ajuste, não logrou pôr fim à divergência entre as partes.

64. De qualquer forma, transparece que a controvérsia estabelecida pelas partes pode ser analisada em diversas vertentes, notadamente: (i) uma primeira fática, consistente na confirmação de que existem inadequações na obra em apreço de responsabilidade do poder concedente, da qual decorre a adoção de providências para corrigir tais inadequações; e (ii) uma segunda de cunho jurídico, concernente à adequada interpretação contratual para a definição das responsabilidades próprias de cada parte.

65. Isso porque, como narrado, muitas divergências entre as partes não se limitaram ao aspecto fático, posto que, mesmo ante a existência de eventuais inadequações detectadas no sistema rodoviário, as partes não concordaram quanto a quem competia corrigi-las.

66. Foi esta a origem, conforme exposto, do ofício da Secretaria de Governo dirigido à Subprocuradoria Geral do Estado da Consultoria Geral com o elenco das dúvidas jurídicas que despontaram durante as tratativas.

67. Por decorrência, uma vez estabelecida a divisão de responsabilidades que a Administração entende devida, cumpre dar o tratamento respectivo para cada item conforme a separação estabelecida.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

68. Nessa linha, para as atribuições contratuais que a ARTESP conclua que incumbem ao poder concedente – e cujos itens respectivos a concessionária incluiu no procedimento arbitral – parece que não mais existirá interesse processual da concessionária em dar prosseguimento ao litígio na via arbitral.

69. Isso porque transparece do seu pleito o entendimento de que, ao não reconhecer a responsabilidade estatal pela correção das inadequações identificadas, a concessionária acabará arcando com o custo e ônus de corrigi-las por conta própria – daí inclusive o significativo valor de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais) estabelecido para a controvérsia.

70. De outro lado, reconhecido pela Administração a falta de responsabilidade contratual da concessionária em efetuar as respectivas correções, é consequência lógica que a mesma não sofrerá o ônus financeiro de corrigi-las, de maneira que não possuirá mais interesse em prosseguir com o litígio.

71. De qualquer forma, **ressalto que a análise definitiva de tal ponto compete à Assistência de Arbitragens junto à Subprocuradoria Geral do Contencioso Geral, órgão que representa o Estado de São Paulo no litígio arbitral.**

72. Logicamente que, uma vez definida a responsabilidade do poder concedente pela conduta, deverão ser estudadas as medidas mais adequadas para correção das inconformidades, podendo-se cogitar, por exemplo: (i) da correção por via direta do Estado, através dos construtores contratados para a obra; (ii) do acionamento de eventuais garantias existentes para a obra; e (iii) até mesmo da alteração do presente contrato de concessão patrocinada, a fim de conferir a obrigação à concessionária – medida que exigirá o paralelo reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro da avença. Vale mencionar que todas estas alternativas estão expressamente indicadas na cláusula 15.1, inciso (vi) do contrato. A realização destas correções pela concessionária não decorreria, assim, de uma decisão do poder concedente, mas representaria apenas a execução de previsão já contido no termo original.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

73. Isto posto, é relevante pontuar que a análise do presente parecer será restrita mormente à segunda vertente destacada acima no item 64, qual seja, a relativa à “adequada interpretação contratual para a definição das responsabilidades próprias de cada parte”. Isto porque, esgotada a análise fática do caso, a solução de tal vertente é prejudicial para a adoção das medidas seguintes destinadas a corrigir por definitivo as inconformidades detectadas no Trecho de Planalto da Rodovia dos Tamoios.

IV – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE AO PAVIMENTO DO TRECHO DUPLICADO NO
PLANALTO

74. Sobre o primeiro ponto do litígio, a concessionária alega que “os projetos de pavimento de trecho de planalto apresentados aos licitantes demonstram que 100% do pavimento do planalto sofreria uma intervenção para um horizonte de durabilidade de 10 anos, seja para construção de pavimentos novos do trecho duplicado, seja na restauração de pavimentos existentes os quais seriam aproveitados no traçado da duplicação”.

75. No entanto, pondera a concessionária que o pavimento entregue “não condizia com o previsto em projeto, pois apresenta deflexões elevadas, trincamentos, IRI acima da máxima permitida, segregação do CBUQ, espessuras inadequadas, cálculo de vida remanescente muito aquém do esperado”.

76. Sobre o assunto, conforme relatado pela DIN (fls. 192/194), relatório técnico encaminhado pela Universidade de São Paulo a pedido da DERSA (Anexo C na mídia digital à fl. 203) já identificou diversos segmentos em que o pavimento não se encontra regular, no total de 51,010km de faixa de rolamento. Ademais, há a informação de que a ARTESP acrescentou outros 5,770km que também necessitam de reparos.



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

77. Neste ponto, pelas dúvidas suscitadas pela Secretaria de Governo, é possível verificar que os questionamentos jurídicos dizem respeito: (i) ao prazo da garantia fornecida pelos contratados da obra a cargo do poder concedente; (ii) à dúvida se a garantia refere-se tanto ao trecho duplicado quanto ao já existente; e (iii) e à indagação se os parâmetros de qualidade e índices de conforto devem ser garantidos de maneira idêntica para o trecho novo – recém duplicado – e o trecho antigo; e (iv) também em relação ao procedimento para acionamento da garantia conferida pelo poder concedente.

78. Pois bem, para resolução da questão, e na linha da premissa estabelecida neste parecer – qual seja, a de separar as obrigações a cargo da concessionária daquelas a cargo do poder concedente – é possível realizar a seguinte distinção.

79. De um lado há a relação jurídica entre o poder concedente e a concessionária prevista no contrato de concessão, incluindo, no que toca ao ponto, os parâmetros e índices exigidos para o pavimento e as obrigações da concessionária relacionadas à conservação das faixas de rolamento.

80. Relação distinta é aquela estabelecida entre a DERSA e as sociedades contratadas para a execução das obras a cargo do poder concedente, incluindo as garantias que acompanharam tal relação contratual

81. Em um cenário ideal, seria conveniente que os parâmetros e índices previstos para o pavimento das obras contratadas pela DERSA, assim como a vida útil remanescente, coincidisse com as previsões do contrato de concessão. Por exemplo, construído um pavimento para uma vida útil de 5 ou 10 anos, o contrato de concessão deveria seguir tal premissa, não exigindo uma recuperação do pavimento por parte da concessionária durante o mesmo período.

82. Nos limites deste parecer, não há como se afirmar que tal congruência foi seguida, tendo em vista que esta é uma análise técnica cuja verificação depende também da análise dos contratos celebrados pela DERSA para o Trecho de Planalto, documentação que não acompanha o presente processo. No entanto, uma análise



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

técnica da questão consta às fls. 28/29 do Protocolo nº 392.587, valendo destacar os seguintes excertos:

Entendemos que existia um projeto executivo de restauração do pavimento, prevendo que a DERSA executaria tais obras com horizonte de projeto de 10 anos.

O pavimento, no período da garantia, não poderia apresentar problemas frequentes e recorrentes ao longo de um determinado trecho e/ou problemas de origem estrutural, tendo em vista que deveria ter sido restaurado, com horizonte de 10 anos, conforme projeto DERSA disponibilizado aos PROPONENTES à época da Licitação.

(...)

No prazo da garantia, apenas problemas pontuais e que não denotem falência estrutural, deveriam ser de responsabilidade da Concessionária Tamoios no âmbito da conserva de rotina.

83. Outrossim, da identicidade dos parâmetros para o pavimento novo e antigo, e também no que tange ao procedimento para execução da garantia, convém reproduzir novamente os subsídios conferidos pela Diretoria de Investimentos:

No recebimento do sistema, tanto o pavimento existente quanto o pavimento novo deveriam ter $QI < 35$ contagens/km (equivalente a $IRI < 2,70$ m/km) e Deflexão máxima ($D0$) $< 49 \times 0,01$ mm, conforme projeto DERSA disponibilizado aos PROPONENTES à época da Licitação.

(...)

Entendemos que, uma vez atendidos os parâmetros de recebimento citados inerentes ao projeto da DERSA: $QI < 35$ contagens/km (equivalente a $IRI < 2,70$ m/km) e Deflexão máxima $< 49 \times 0,01$ mm; somente os problemas que se materializarem deveriam ser objeto de acionamento de garantia e somente se tratarem-se de problemas de origem estrutural e/ou problemas frequentes/recorrentes ao longo de um determinado trecho ou ao longo de todo o trecho de planalto, pelos motivos elencados a seguir:

- A deflexão $D0$ de $49 \times 0,01$ mm estabelecida no projeto DERSA e, portanto, disponibilizada junto ao edital de Concessão, é justamente a deflexão admissível estabelecida a partir do parâmetro de tráfego atuante projetado (número N) com base na demanda de tráfego de veículos comerciais prevista para todo o horizonte de projeto de 10 anos. Depreende-se disso que, teoricamente, se tal parâmetro for atendido, as condições de



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

projeto estariam sendo satisfeitas, para um horizonte mínimo de 10 anos;

- Existem inúmeros modelos de previsão de desempenho, mas se tratam de modelos empíricos, que não são assertivos, possuem confiabilidade relativamente baixa, ou seja, possuem grande potencial de erro, e que normalmente servem apenas como referência para o planejamento de gastos com conservação e que ainda, além de tudo, precisam ser calibrados com dados históricos da rodovia que está sendo analisada. Além disso, na etapa de previsão é necessário estimar uma série de variáveis que não podem ser precisadas, ou seja, ao se adotarem-se parâmetros muito conservadores neste tipo de análise, o desempenho previsto poderá ser muito pior do que aquele que realmente irá acontecer e vice-versa. Não há como ser assertivo nesta previsão.

84. De outro lado, é certo que a relação dos investimentos exigidos no contrato de PPP por parte da concessionária estão elencados no Anexo 7 (“Serviços Correspondentes a Funções de Ampliação”). No que se refere à conservação especial do pavimento, cabe destacar o seguinte cronograma:

QUADRO – PLANO DE OBRAS E SERVIÇOS

SERVIÇOS	QTDE.	UNID.	ANO DE EXECUÇÃO
Conservação Especial de pavimento – Pista existente trecho Serra da Rodovia SP 099 (km 60+480 ao km 82+000)	1	vb	2º, 12º e 22º
Conservação Especial de pavimento – Rodovia SP 099 (planalto e nova pista em Serra), Contornos de São Sebastião e Caraguatatuba (inclui interseções e vias marginais adjacentes) até os limites da faixa de domínio	1	vb	12º e 22º
Conservação Especial de pavimento – Rodovias de Acesso (SPA 032/099, SPA 033/099, SPA 035/099, SPA 037/099)	1	vb	2º, 12 e 22º

85. Contudo, as disposições editalícias que orientaram a elaboração das propostas levam à conclusão de que as propostas não deveriam considerar que somente haveria conservação especial nos anos ali indicados. Ao contrário, o item 2.4 do Anexo 7 menciona que esse quadro “contempla os melhoramentos mínimos que



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

deverão ser implantados pelo Parceiro Privado, sendo passível de complementações, que deverão ser analisadas pelo Licitante para efeito de apresentação de Proposta”. Indica, portanto, que é um quadro referencial, não restringindo a concessionária a executar somente o que consta do quadro.

86. Ademais, o item 3.2.1 do Anexo 6 – o qual traz o regramento acerca da conservação dos pavimentos – prevê que “o intervalo mínimo entre intervenções de conservação especial será de 5 (anos)”. Assim, não parece correto afirmar que as conservações especiais ocorrerão apenas de dez em dez anos como consta do quadro reproduzido acima⁶.

87. Frise-se que o próprio cronograma de conservação especial apresentado pela concessionária junto de sua proposta confirma tal interpretação, já que traz dispêndios relacionados à conservação especial para todos os anos contratuais.

88. Ainda acerca da matéria, cabe pontuar que o único esclarecimento encontrado no edital acerca do tema é o seguinte:

Pedido de esclarecimento: A cláusula 15 do Contrato indica que serão de inteira responsabilidade do Poder Concedente todos os vícios, defeitos, incorreções e incompletudes verificados nas obras de responsabilidade do Poder Concedente, cabendo a este (Poder Concedente) entregá-las livres de entulho e detritos, bem como realizar, às suas expensas, qualquer correção, reparo, complementação, remoção ou substituição de obras, equipamentos e sistemas que se mostrem necessários para solução dos defeitos encontrados. Não obstante, o Anexo 6 do Contrato (Serviços correspondentes às funções de conservação) estabelece como obrigação do parceiro privado, tão logo assumida a administração do Sistema Rodoviário, empreender Programa Intensivo Inicial (PII), com o objetivo de sanar problemas diversos observados no Sistema Rodoviário. Dentre as obrigações previstas no PII, encontram-se os serviços de pavimentação (item 1 do Anexo 6), que compreendem a execução de programa tapa-buraco em toda a

⁶ Ressalta-se a diferenciação existente no contrato entre a conservação especial e a conservação de rotina - esta última destinada a corrigir, por exemplo, panelas, buracos, depressões e trincas surgidas no pano de rolamento, conforme Anexo 6, item 2.3, alínea a do Contrato. A conservação de rotina deve ser executada durante todo o período de concessão.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

via, correção de depressões, selagem de trincas, fresagem e recomposição do pavimento asfáltico, dentre outros serviços. Diante dessas duas previsões, entende-se que as obrigações previstas no Anexo 6 não liberam o Poder Concedente das responsabilidades que lhe são imputadas com relação às obras entregues, referenciadas na Cláusula 15 do Contrato, cabendo a este (Poder Concedente) proceder à sua entrega com a qualidade adequada para o início das operações, inclusive quanto ao atendimento dos parâmetros de pavimentação, que deverão atender aos índices mínimos exigidos pelo Anexo 6. Este entendimento está correto?

Resposta: O Sistema Existente será entregue ao Parceiro Privado no estado em que se encontra, de acordo com a situação verificada durante a vistoria técnica, respeitadas as obrigações contratualmente estabelecidas para o Poder Concedente com relação à forma de entrega das obras. Os Contornos serão entregues pelo Poder Concedente conforme os Projetos Executivos disponibilizados e o as built, observadas, em todo caso, as obrigações contratualmente estabelecidas para o Poder Concedente com relação à entrega das obras. Tais obrigações não elidem ou minimizam as responsabilidades do Parceiro Privado constantes do Contrato e seus Anexos, especialmente dos Anexos 3 e 6.

89. A resposta ao esclarecimento evidencia que a entrega do sistema rodoviário será feita no estado em que se encontrar mas respeitando-se as obrigações contratualmente estabelecidas para o poder concedente com relação à forma de entrega das obras, o que traz logo à baila as previsões da cláusula décima quinta do contrato de concessão patrocinada.

90. Dessa forma, ao que parece a obrigação do poder concedente era apenas a de entregar o pavimento com os indicadores de qualidade previstos no Edital. Não se trata, portanto, de garantir um resultado específico, ou seja, que o pavimento duraria necessariamente 10 (dez) anos.

91. Isto porque podem surgir no decorrer da vida útil do pavimento diversas circunstâncias que diminuem sua durabilidade mas que não decorrem de qualquer vício na construção. Dessa forma, entregando o poder concedente o pavimento de acordo com as características técnicas exigidas pelo projeto, passa a ser risco exclusivo



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

da concessionária garantir que o pavimento fique de acordo com as condições de conforto e suavidade exigidas no contrato de concessão, ainda que se façam necessárias intervenções dentro do prazo de 10 anos após sua entrega.

92. Essa é a conclusão que se compatibiliza (i) com a previsão da própria concessionária de realização de investimentos com conservação especial dentro do período de 10 anos após o recebimento das obras; e (ii) também com a indicação da área técnica da ARTESP de que o prazo de vida útil é um referencial teórico com baixo grau de confiabilidade, podendo ser afetado por outros fatores que não a qualidade do pavimento, como o uso da rodovia e medidas de conservação.

93. Feitas tais considerações, é possível responder às perguntas formuladas no seguinte sentido:

1 – Pavimento. A concessionária postula a realização de reparos em 85.200m de faixa de pista, pois, no seu entender, os trechos “duplicado” (trecho novo, com obras efetuadas sob responsabilidade da DERSA) e “existente” (plataforma existente desde a década de 1970, sobre a qual foram realizados serviços de intervenção) devem ser caracterizados, indistintamente, como obras novas e, por consequência, possuiriam garantia, pelo Poder Concedente, de um horizonte de durabilidade de dez anos a contar de sua conclusão.

Assim, indaga-se:

(a) qual o prazo de garantia contratual incidente sobre o pavimento do Trecho Planalto (Horizonte de durabilidade)? Aplicar-se-ia o prazo previsto na cláusula 15.2 do contrato?

R: Pela análise técnica feita pela Diretoria de Investimentos da ARTESP, os projetos elaborados pelo poder concedente foram desenvolvidos para contemplar um horizonte de durabilidade de 10 (dez) anos. Contudo, o contrato não é taxativo ao prever que a concessionária não deva realizar qualquer conservação especial nos dez primeiros anos contratuais, posto que existe indicação da necessidade de demais intervenções para conservação especial além desse prazo.

Dessa forma, aparentemente o Estado assumiu apenas uma obrigação de meio (entrega do pavimento conforme os projetos disponibilizados), e não uma obrigação de resultado (durabilidade ao menos de 10 anos), sendo esta última de risco da concessionária, desde que os padrões técnicos do pavimento



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

tenham obedecido aqueles indicados nos projetos. Como exposto acima, a própria concessionária podia, quando da licitação, complementar o quadro de investimentos, considerando isso na formulação de sua proposta (item 2.4 do Anexo 7).

De outro lado, o prazo de garantia do empreiteiro, com eventual superação do prazo legal do artigo 618 do Código Civil, depende da análise dos contratos celebrados pela DERSA. De qualquer forma, essa é uma relação entre o empreiteiro e o contratante das obras, que não se confunde com a relação entre o poder concedente e a concessionária.

(b) o prazo de garantia citado na alínea anterior aplica-se igualmente aos trechos duplicado e existente?

R: Na relação contratual estabelecida entre a DERSA e os seus contratados, o prazo exato de garantia depende de análise dos documentos de contratação da DERSA. Na relação contratual estabelecida entre o poder concedente e a concessionária, a obrigação do Estado, de acordo com a cláusula décima quinta do contrato, repousa na entrega do pavimento de acordo com os projetos disponibilizados. E, pela exposição da área técnica, os padrões técnicos previstos para o trecho duplicado e existente foram voltados para a mesma vida útil de 10 (dez) anos. Portanto, inexistente diferença de tratamento entre as duas faixas de tráfego. Contudo, ressalte-se que tal prazo de 10 (dez) anos representa uma projeção teórica de duração do pavimento, não significando que o poder concedente assumiu uma obrigação de resultado em relação a este ponto. Caso o pavimento entregue fique dentro dos parâmetros técnicos previstos no projeto – portanto, eivado de vícios –, compete à concessionária tratar intempéries que comprometam as condições de conforto e suavidade, com a conservação respectiva.

(c) os parâmetros de qualidade do pavimento, incluindo-se durabilidade, índices de conforto e irregularidades longitudinais, devem ser garantidos de maneira idêntica para os trechos duplicado e existente?

R: Novamente, ressalvando-se que tal questão é eminentemente técnica, faz-se referência à conclusão da Diretoria de Investimentos da ARTESP, transcrita acima, no sentido de que, conforme projeto disponibilizado, tanto o pavimento existente quanto o novo teriam os mesmos índices e parâmetros. De qualquer forma, pela argumentação feita acima, a garantia conferida à concessionária diz respeito à entrega das obras conforme os projetos de restauração e duplicação do pavimento, e



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

não à obrigação de fim relacionada à durabilidade do pavimento para o período de 10 (dez) anos.

(d) *qual deve ser o procedimento para acionar-se a garantia conferida pelo Poder Concedente? Em outras palavras: é necessária a comprovação da efetiva inconformidade ou seriam suficientes previsões obtidas em ensaios técnicos feitos pela CRT?*

R: Novamente, ressalta-se que tal questão depende da análise do instrumento de contrato celebrado pela DERSA, inclusive das apólices de seguro-garantia conferidas pelos empreiteiros contratados pela estatal. A análise técnica apontou as dificuldades em realizar um modelo de previsão da durabilidade do pavimento. De qualquer forma, para preservação do interesse público, é conveniente que a ARTESP notifique o poder concedente sempre que detectar que o pavimento não está de acordo com os padrões técnicos contratados. Isto porque a análise quanto à possibilidade de acionar garantias conferidas pelos empreiteiros compete eminentemente à própria DERSA. Assim, até que a companhia informe que as garantias foram superadas ou forneça informações em sentido contrário, recomendo que a ARTESP informe a estatal também de previsões que apontem o término antecipado da vida útil do pavimento e que seja decorrente da execução do pavimento em desconformidade com os padrões técnicos exigidos nos projetos respectivos.

94. Assim, no que toca aos pavimentos, recomenda-se que seja reconhecida a falta de responsabilidade da concessionária em restaurar o pavimento no Trecho de Planalto da SP-099 nos trechos em que a Diretoria de Investimentos identificou que os índices técnicos não se mostram em conformidade com aqueles esperados para a duplicação da via, ainda que já superada eventual garantia conferida pelo empreiteiro contratado para execução das obras a cargo do poder concedente.

95. Uma vez definida tal premissa, incumbe à ARTESP verificar as medidas seguintes a serem adotadas, que no caso parecem ser: (i) confirmação, junto à SLT/DERSA, do prazo de garantia do pavimento constante das apólices do contrato celebrado entre a DERSA e o construtor da via; (ii) notificação à DERSA e à SLT para acionamento da garantia sempre que trechos do pavimento apresentarem índices ou componentes técnicos abaixo daqueles contratados; e (iii) por último, caso se faça



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

necessário reparar o pavimento por problemas surgidos após o esgotamento da garantia do construtor, avaliação quanto à necessidade de adequação do cronograma físico-financeiro da concessão no que toca à conservação especial do pavimento, no caso dos trechos entregues com desconformidade reconhecida.

V – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE TANGE AOS TALUDES

96. Passando para a análise das responsabilidades contratuais no que se refere aos taludes, nota-se que a concessionária separou a questão em quatro tópicos distintos na solicitação inicial de arbitragem, quais sejam:

- i) taludes que foram intervidos na duplicação do Planalto e que apresentam instabilidades;
- ii) taludes antigos incorretamente não intervidos pela DERSA, mas que deveriam ter sido tratados e estabilizados conforme previsto no EIA/RIMA do DERSA do trecho de Planalto;
- iii) taludes que não foram executados conforme os projetos de estabilizações previstos no Edital de Licitação
- iv) taludes sem revestimento vegetal.

97. Assim, convém analisar as responsabilidades de forma separada.

98. No que se refere aos taludes ditos “novos”, ou seja, aqueles que, nas palavras da concessionária, “foram intervidos na duplicação do Planalto e que apresentam instabilidades”, cabe considerar que, por integrarem as obras a cargo do poder concedente no Trecho de Planalto, há incidência da já reproduzida cláusula 15.1 (vi) do contrato, assegurando a entrega da obra livre de vícios, defeitos e inconformidades.

99. De outro lado, o Anexo 6 do contrato traz as seguintes previsões acerca da matéria:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

1. PROGRAMA INTENSIVO INICIAL - PII

A CONCESSIONÁRIA, tão logo assuma a administração do Sistema Rodoviário existente, deverá empreender um Programa Intensivo Inicial – PII que terá por objetivo identificar e sanar os problemas diversos observados no SISTEMA RODOVIÁRIO, dentro dos limites da faixa de domínio.

- Descrição do PII

O PII deverá abranger um conjunto de providências dentro da faixa de domínio do SISTEMA RODOVIÁRIO existente dentre as quais se pode destacar:

(...)

b. Faixa de domínio

- Remoção de detritos, lixo e entulhos das plataformas;
- Poda do revestimento vegetal em toda extensão e largura da faixa de domínio, inclusive nos locais como Praças de Pedágio, balança, trevos, Polícia Militar Rodoviária - PMRv, Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU etc.;
- Limpeza geral de pistas, acostamentos, canteiro central e nas laterais de faixa de domínio;
- Remoção de pichações em toda a faixa de domínio, tal como barreiras de concreto, Obras de Arte Especiais, placas de sinalização, muros, taludes etc.;
- Recuperação de erosões de corte e aterro (emergencial deverá ser feito em 24 horas e definitivo em até 12 meses);
- Remoção de árvores e arbustos que representem perigo à segurança viária ou que comprometam o sistema de drenagem.

2. CONSERVAÇÃO DE ROTINA

2.1. Conceitos Básicos

Conservação/Manutenção de Rotina

É conceituada como o conjunto de serviços que são executados, em uma rodovia em operação, de acordo com padrões ou níveis pré-estabelecidos, visando manter os elementos construtivos da rodovia tão próximos quanto possível, técnica e economicamente, das condições originais em que foram construídos ou reconstruídos, objetivando preservar os investimentos, garantindo a segurança do tráfego, o conforto do Usuário, além de manter o fluxo racional e econômico dos veículos.

(...)

2.3. Descrição e Padrões para os Programas

(...)

b. Faixa de Domínio

Os taludes de corte ou aterro devem ser limpos e recompostos inclusive quanto à drenagem e revestimento vegetal. Poderão ser admitidas novas configurações de seções transversais, desde que devidamente justificadas.



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

(...)

b.3. Erosões

Em erosões de corte ou aterro, os serviços emergenciais de limpeza de plataforma, remoção do material erodido, proteção do talude, desvio das águas e sinalização devem ser providenciados no máximo em 24 horas.

(...)

2.4.4. Sistema de Monitoramento de Taludes / Encostas propensos à Instabilidade

O LICITANTE, com base na inspeção realizada previamente à apresentação de sua Proposta, deverá estimar as quantidades relativas à implantação de sistema de monitoramento de taludes e encostas propensos à instabilidade, especialmente no trecho de serra existente. O monitoramento consistirá na instrumentação de taludes e encostas com maiores riscos de deslizamentos, e o desenvolvimento de um sistema de monitoramento efetivo à detecção de eventuais problemas em tempo hábil por parte da Concessionária, especialmente após as chuvas.

Deverá ser apresentado um relatório anual à ARTESP com a interpretação de um Geólogo e de um Engenheiro Geotécnico dos dados resultantes do monitoramento. Eventuais problemas detectados deverão ser priorizados nos programas de Conservação / Manutenção de rotina e emergencial da Concessionária.

3. CONSERVAÇÃO/MANUTENÇÃO ESPECIAL

(...)

3.2.2. Recuperação de Obras de Arte Especiais, Correntes e Passarelas

(...)

e. Taludes dos encontros das OAE's

A CONCESSIONÁRIA deverá recompor os taludes dos encontros das OAE's que se apresentarem erodidos, implantando os dispositivos de drenagem a montante da OAE e que conduzam as águas pluviais talude abaixo com baixa energia até um local que não mais interfira com os mesmos. Deverá também proteger os taludes com revestimentos em concreto e /ou obras de contenções que impeçam erosões e/ou fazer uso de obras de contenções nos casos se apresente tecnicamente necessário.

No caso das Pontes a CONCESSIONÁRIA deverá identificar o nível d'água de enchente máx. para intervir com obras que garantam a estabilidade e durabilidade dos taludes dos encontros. O prazo das adequações deverá estar de acordo com a classificação dada em inspeções para a OAE.

(...)

3.2.5. Outras Recuperações



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

O LICITANTE, com base na inspeção realizada previamente à apresentação de sua Proposta, deverá estimar as quantidades de serviços prioritários relativos a outros melhoramentos a saber:

- Correções e adequações do sistema de drenagem;
- Reconformação e estabilização de taludes de corte e aterro.
- Padrões
- Padrões e Especificações
- De acordo com o item 3.1 do presente documento

100. Ou seja, há claras disposições no Anexo 6 que remetem a programas específicos que a concessionária deve fazer relacionados à conservação dos taludes, com vistas a evitar erosões e instabilidades, bem como a corrigir eventuais inconformidades identificáveis por ocasião da vistoria técnica.

101. Portanto, a interpretação sistemática do contrato, e que compatibiliza tais previsões, parece ser a seguinte: (i) em relação aos taludes que sofreram intervenção pela DERSA, e que atualmente apresentam instabilidades decorrentes de vícios, defeitos e inconformidades do projeto ou de sua execução, o ônus para a correção das instabilidades não recai sobre a concessionária, em face da cláusula décima quinta do contrato; (ii) já em relação aos taludes para os quais não foram identificados erros de projeto ou vícios na execução, e que, ao contrário, a instabilidade deve-se à falta de manutenção da concessionária, incumbe a ela própria arcar com os custos para os reparos.

102. De qualquer forma, não há nos autos uma análise da área técnica que faça tal separação. Isso porque o Anexo E ao Relatório DIN nº 0028/19 aponta somente a relação dos taludes que estariam com inconformidades.

103. Dessa feita, convém que a área técnica reexamine o feito esclarecendo se é possível fazer tal separação e, na possibilidade, indicar quais taludes com inconformidades pertenceriam a cada categoria.

104. Já sobre os taludes ditos "antigos", a concessionária alega que a estatal, de forma incorreta, não realizou intervenção neles, ao contrário do que indicava o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do Trecho de Planalto.



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

105. Para uma análise a respeito de tais taludes, é necessário fazer menção à divisão de responsabilidades contratuais referentes ao licenciamento ambiental e a consequente previsão da matriz de riscos sobre a matéria:

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA – DO LICENCIAMENTO E DA GESTÃO AMBIENTAIS

18.1 O Licenciamento Ambiental do Sistema Rodoviário obedecerá às disposições desta Cláusula, não obstante as demais disposições deste Contrato, especialmente as seguintes diretrizes e o quanto estabelecido no Capítulo 5 do Anexo VI.

(i) O Licenciamento Ambiental do Trecho de Planalto, compreendido entre os quilômetros 11+500 Km ao 60+480 Km da Rodovia SP 099, será de integral responsabilidade do Poder Concedente, que se obriga a entregar as obras ao Parceiro Privado com Licença de Operação vigente, restando o Parceiro Privado encarregado das condicionantes, medidas mitigadoras e programas ambientais relativos à operação do Sistema Rodoviário, nos termos do Anexo VI a este Contrato.

18.2 Obtidas as Licenças Ambientais, as Partes serão responsáveis, respectivamente, por sua conta e risco, por mantê-las conforme o caso, em atendimento à legislação ambiental, incluindo autorizações, certidões, alvarás, de qualquer natureza, necessários ao regular desenvolvimento de suas atividades perante os órgãos públicos municipais, estaduais e federais competentes. Conforme os trechos do Sistema Rodoviário forem transferidos ao Parceiro Privado, este será o único responsável pela manutenção e renovação das Licenças Ambientais relativas ao Sistema Rodoviário.

18.3 No cumprimento de suas obrigações relacionadas ao Licenciamento Ambiental, o Parceiro Privado deverá:

(i) Atender às condicionantes que forem estabelecidas ao longo do procedimento de licenciamento ambiental e/ou geradas durante todo o Prazo de Concessão, nos termos do Anexo VI;

(ii) Realizar os estudos, desenvolvimento de programas de mitigação e de compensação ambientais, considerando as variáveis e exigências apresentadas no curso do licenciamento ambiental, nos termos da Cláusula 18.5 abaixo e do Anexo VI a este Contrato.

(iii) Realizar levantamento detalhado de todos os passivos ambientais do Sistema Rodoviário para adoção de medidas de mitigação e compensação ambientais, apresentando relatório, com



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

a periodicidade que o Poder Concedente determinar, sobre as ações tomadas para sua eliminação ou mitigação.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA - ALOCAÇÃO DE RISCOS

26.1 DOS RISCOS EXCLUSIVOS DO PARCEIRO PRIVADO

26.1.1 Com exceção às hipóteses expressamente indicadas nas Cláusula 26.2, 26.3, 26.4 e 26.5, o Parceiro Privado é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à presente Concessão, salvo disposição expressa em contrário, incluindo os seguintes riscos:

(ii) A obtenção das aprovações e das Licenças Ambientais, conforme estabelecido na Cláusula Décima Oitava deste Contrato e no Anexo VI;

(...)

(iv) Passivos e/ou irregularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado após a celebração do Termo de Transferência Inicial descrita na Cláusula Décima Sexta, e que não estejam relacionados com as obras de responsabilidade do Poder Concedente, conforme o disposto na Cláusula Décima Quinta.

26.1 DOS RISCOS EXCLUSIVOS DO PODER CONCEDENTE

26.2.1 O Poder Concedente, sem prejuízo das demais disposições deste Contrato, assume os seguintes riscos relacionados à Concessão Patrocinada:

(i) Obtenção das Licenças Ambientais de sua responsabilidade e o cumprimento das obrigações relacionadas, conforme estabelecido na Cláusula Décima Oitava e no Anexo VI;

(...)

(viii) Passivos e/ou irregularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado antes da celebração do Termo de Transferência Inicial ou outros especificados neste Contrato.

106. Outrossim, também existe regramento próprio relacionado ao licenciamento ambiental no Anexo 6:

5. SERVIÇOS CORRESPONDENTES A MEIO AMBIENTE

5.1.1. Rodovia dos Tamoios - Sub-trecho Planalto.

A responsabilidade pela obtenção da Licença Ambiental de Operação (LO) do Sub-Trecho Planalto é da Poder Concedente.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

A Concessionária, entretanto, deverá arcar com os custos de todos os programas ambientais e medidas de mitigação de impactos ambientais da etapa de operação do Sub-Trecho Planalto, previstos no EIA/RIMA, nos Pareceres Técnicos acima relacionados, na Deliberação CONSEMA e na legislação, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA.

5.3.2. Da CONCESSIONÁRIA

b. Na Execução dos Serviços

(...)

A CONCESSIONÁRIA arcará com todos os custos relacionados com os estudos e licenciamentos de sua responsabilidade, bem como aqueles decorrentes do processo de licenciamento, construção e operação da Ampliação Principal (obras de implantação da duplicação do Trecho Serra) e da etapa de operação do Sub-Trecho Planalto, Contorno Norte de Caraguatatuba, Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião e da pista existente do Trecho Serra, implementando todas as providências e investimentos necessários para atender às exigências, em prazos e valores estabelecidos pelos órgãos competentes e pela ARTESP ou Poder Concedente.

107. Tais dispositivos contratuais são claros no sentido de que a obtenção da licença operacional do Trecho de Planalto é de incumbência do poder concedente; de outra parte, o atendimento a todas as condicionantes ambientais, os programas ambientais e medidas de mitigação de impacto estabelecidas na licença incumbe à própria concessionária.

108. Dessa forma, é necessário que a área técnica verifique se o tratamento dos taludes antigos representa um requisito à emissão da licença operacional ou se, ao contrário, representa condicionante, programa ou medida imposta pela própria licença operacional – pois, nesse último caso, a responsabilidade pelo tratamento incumbirá à concessionária.

109. Ademais, parece claro que o contrato traz um regramento específico acerca do risco relacionado às medidas estabelecidas nas licenças ambientais.

110. Isto é, parece-me que o tratamento dos riscos relacionados na cláusula 26.1.1 (iv) e 26.2.1 (viii) – riscos referentes aos passivos cujos fatos geradores



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

tenham se materializado antes ou depois do termo de transferência inicial – tem aplicabilidade somente para aqueles passivos ambientais que não se encontram descritos nas licenças ambientais.

111. Isto porque os passivos que possuem tratamento nas licenças contam com um regramento completo e específico no contrato, o qual deve ser observado com preferência – seguindo o axioma interpretativo de que a regra específica prevalece sobre a regra geral.

112. Outrossim, é possível ver que tal interpretação foi referendada pela resposta a diversos pedidos de esclarecimentos efetuados na licitação:

Pedido de esclarecimento: Entendemos que as cláusulas 11.1.(xxxix) e 26.2.1.(vii) são incompatíveis. Todo o contrato de concessão é estruturado de maneira a atribuir ao Poder Concedente o risco por passivos e/ou regularidades ambientais cujo fato gerador tenha se materializado anteriormente à celebração do Termo de Transferência Inicial. Assim, entendemos que a responsabilidade do Parceiro Privado quanto à prevenção e/ou correção de danos ambientais está restrita àqueles passivos e/ou irregularidades ambientais, cujo fato gerador tenha se materializado após a celebração do Termo de Transferência Inicial. Esse entendimento está correto?

Resposta: O entendimento não está correto. O Contrato estabelece as obrigações do Parceiro Privado na Cláusula Décima Primeira e, no tocante ao passivo ambiental, em seus itens (iii), (xxviii) e (xxxix).

A repartição de responsabilidades ambientais entre Parceiro Privado e Poder Concedente no âmbito desta PPP leva em conta, além das disposições contratuais, o tratamento específico conferido ao tema no item 5 do Anexo VI ao Contrato de Concessão, sendo certo, ainda, que o Programa Inicial a ser conduzido no início do Prazo da Concessão estabelece que o Parceiro Privado se responsabiliza pela realização de levantamento detalhado dos passivos ambientais visíveis e já verificáveis em toda a extensão da Rodovia a ele concedida, bem como elaboração e cumprimento de programa de recuperação para tratamento dos referidos passivos.

Desse modo, o Poder Concedente é responsável pelos passivos ambientais cujo fato gerador tenha se materializado antes da celebração do Termo de Transferência Inicial e não sejam visíveis



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

ou verificáveis na extensão da Rodovia concedida, além daqueles relacionados com as obras previstas na Cláusula Décima Quinta.

Pedido de esclarecimento: Considerando as disposições previstas no âmbito das cláusulas 11.1.(xxxix), 26.1.1.(iv) e 26.2.1 da Minuta do Contrato de Concessão, entende-se que não obstante o Parceiro Privado possuir a obrigação de "cumprir e fazer cumprir toda a legislação de proteção ao meio ambiente, tomando todas as medidas necessárias à prevenção e/ou correção de eventuais danos ambientais, independente se o fato gerador tenha se consumado antes ou após a posse dos Bens Reversíveis", os custos relacionados à adoção das medidas necessárias à correção de eventuais passivos ambientais, cuja materialização tenha ocorrido antes da celebração do Termo de Transferência Inicial, serão assumidos exclusivamente pelo Poder Concedente, em razão do disposto nas cláusulas 26.1.1.(iv) e 26.2.1.(vii) do Contrato de Concessão. Favor confirmar se este entendimento está correto.

Resposta: O entendimento não está correto. O Contrato estabelece as obrigações do Parceiro Privado na Cláusula Décima Primeira e, no tocante ao passivo ambiental, em seus itens (iii), (xxviii) e (xxxix).

A repartição de responsabilidades ambientais entre Parceiro Privado e Poder Concedente no âmbito desta PPP leva em conta, além das disposições contratuais, o tratamento específico conferido ao tema no item 5 do Anexo VI ao Contrato de Concessão, sendo certo, ainda, que o Programa Inicial a ser conduzido no início do Prazo da Concessão estabelece que o Parceiro Privado se responsabiliza pela realização de levantamento detalhado dos passivos ambientais visíveis e já verificáveis em toda a extensão da Rodovia a ele concedida, bem como elaboração e cumprimento de programa de recuperação para tratamento dos referidos passivos.

Desse modo, o Poder Concedente é responsável pelos passivos ambientais cujo fato gerador tenha se materializado antes da celebração do Termo de Transferência Inicial e não sejam visíveis ou verificáveis na extensão da Rodovia concedida, além daqueles relacionados com as obras previstas na Cláusula Décima Quinta.

Pedido de esclarecimento: Considerado que o Parceiro Privado é o responsável pelo passivo ambiental cujo fato gerador tenha se materializado após a celebração do Termo de Transferência Inicial, entende-se que serão do Poder Concedente as obrigações e custos resultantes dos passivos já conhecidos ou ainda desconhecidos, mas cujos fatos geradores sejam anteriores à



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

referida celebração do Termo de Transferência Inicial. Confirma este entendimento?

Resposta: O entendimento não está correto. O Contrato estabelece as obrigações do Parceiro Privado na Cláusula Décima Primeira e, no tocante ao passivo ambiental, em seus itens (iii), (xxviii) e (xxxix).

A repartição de responsabilidades ambientais entre Parceiro Privado e Poder Concedente no âmbito desta PPP leva em conta, além das disposições contratuais, o tratamento específico conferido ao tema no item 5 do Anexo VI ao Contrato de Concessão, sendo certo, ainda, que o Programa Inicial a ser conduzido no início do Prazo da Concessão estabelece que o Parceiro Privado se responsabiliza pela realização de levantamento detalhado dos passivos ambientais visíveis e já verificáveis em toda a extensão da Rodovia a ele concedida, bem como elaboração e cumprimento de programa de recuperação para tratamento dos referidos passivos.

Desse modo, o Poder Concedente é responsável pelos passivos ambientais cujo fato gerador tenha se materializado antes da celebração do Termo de Transferência Inicial e não sejam visíveis ou verificáveis na extensão da Rodovia concedida, além daqueles relacionados com as obras previstas na Cláusula Décima Quinta.

113. Ou seja, fica bem claro em tais respostas que o risco atribuído ao poder concedente na cláusula 26.2.1 (viii) não elide a concessionária de executar todas as obrigações estabelecidas no item 5 do Anexo VI, entre as quais a execução das condicionantes, medidas mitigadoras e programas ambientais estabelecidos na licença de operação do Trecho de Planalto.

114. Faz-se a ressalva de que não foi apresentada neste momento a respectiva licença operacional para que tal análise fosse feita por esta Consultoria Jurídica.

115. Outrossim, há dúvidas de que a licença operacional para o Trecho do Planalto já tenha sido de fato emitida. Isto porque, ao menos quando da emissão do Parecer CJ/ARTESP nº 395/2016, havia sido obtida apenas licença operacional a título precário para o trecho, conforme análise constante do opinativo:

7. Examinando-se a disciplina legal vigente sobre o tema verifica-se que tanto a Resolução CONAMA nº 237/1997, como o Decreto



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

e. nº 47.397/2002⁷, estabelecem que a Licença de Operação não será concedida sem o cumprimento das exigências constantes das licenças anteriores, bem como se não forem adotadas as medidas condicionantes da adequada operação (com o tratamento das consequências poluentes da atividade):

“Art. 8º - O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

III - Licença de Operação (LO) - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.”

“Artigo 65 - Não será emitida Licença de Operação se não tiverem sido cumpridas todas as exigências determinadas por ocasião da expedição da Licença de Instalação, ou houver indícios ou evidências de liberação ou lançamento de poluentes nas águas, no ar ou no solo.

Parágrafo único - Da Licença de Operação emitida deverão constar:

1. as exigências e condicionantes técnicas a serem cumpridas pela fonte de poluição durante sua operação;
2. os processos produtivos licenciados e as respectivas capacidades de produção;
3. referência aos equipamentos e sistemas de controle de poluição instalados;
4. no caso de se tratar de atividades minerárias, a descrição completa do módulo a ser explorado.”

8. Já a Licença de Operação a Título Precário, nos termos da redação estabelecida pelo Decreto e. nº 47.397/2002, constitui autorização com validade máxima de 180 dias, a ser outorgada nos casos em que é necessária a operação do empreendimento “para testar a eficiência do sistema de controle de poluição do meio ambiente”:

“Artigo 64 - Poderá ser emitida Licença de Operação a título precário, cujo prazo de validade não poderá ser superior a 180 (cento e oitenta) dias, nos casos em que o funcionamento ou operação da fonte, forem necessários para testar a eficiência do sistema de controle de poluição do meio ambiente.”

9. Trata-se, portanto, de permitir a operação – no caso, operação do trecho rodoviário – pelo prazo que se entende necessário e adequado para confirmar se as medidas mitigadoras, ou de

⁷ Que estabeleceu nova redação para o Título V, do Regulamento da Lei n.º 997, de 31 de maio de 1976, aprovado pelo Decreto n.º 8.468, de 8 de setembro de 1976.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

controle, adotadas, são de fato suficientes à adequada proteção do meio ambiente. Confirmando-se a eficiência do sistema implantado a partir de avaliação, poderá ser emitida a Licença de Operação. Nesse sentido é também explicação obtida no sítio da CETESB: <http://licenciamento.cetesb.sp.gov.br/cetesb/fases.asp>

10. O expediente não contém cópia da “correspondência GERMA 110/2016” a que se referiu o OF.DIN.0014/16 (fl. 03), tampouco da Licença de Operação a Título Precário nº 2294, ali referida. É imprescindível que a instrução dos autos seja complementada com tais elementos.

11. Sem prejuízo disso, partindo-se das informações prestadas pela Diretoria de Investimentos à fl. 09 (FD.DIN.31432/16), pode-se desde logo pontuar que, de acordo com a disciplina contratual, uma vez esgotada a vigência da Licença de Operação Concedida a Título Precário, cabe ao Poder Concedente obter a Licença de Operação.

116. De qualquer maneira, ainda que tal licença não tenha sido obtida, é possível seguir a mesma linha de argumentação, qual seja: apenas o tratamento dos taludes que representem requisito prévio à emissão da licença operacional é de incumbência do poder concedente. Logicamente, essa análise deve ser conduzida pela área técnica respectiva da Agência.

117. Ademais, cabe pontuar que, se o poder concedente tem responsabilidade somente em relação ao tratamento dos taludes antigos (que não sofreram intervenção pela DERSA) cuja intervenção era necessária para a emissão da licença ambiental, com mais razão não lhe assiste responsabilidade em relação aos taludes antigos e que sequer tiveram qualquer apontamento de questões ambientais.

118. Para tais taludes, sequer incide a cláusula décima quinta do contrato, tendo em vista que tal regramento diz respeito apenas a obras realizadas pelo poder concedente quando da recente intervenção para duplicação do Trecho de Planalto, e não para todo e qualquer elemento rodoviário já constante da via.

119. Passando para a análise dos “taludes que não foram executados conforme o projeto”, convém fazer as seguintes considerações.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

120. Novamente, o regramento da matéria se encontra na famigerada cláusula 15.1 (vi), a qual garante à concessionária a entrega das obras no Trecho do Planalto em conformidade com o Projeto "As Built", bem como na cláusula 12.1 (vii) – garantindo à concessionária a disponibilização das obras do Trecho de Planalto conforme os projetos constantes do Anexo 13.

121. Logicamente, inexistente a obrigação do poder concedente em executar as obras seguindo fielmente os projetos disponibilizados no Anexo 13 do edital, e isso por uma razão muito simples: há a prerrogativa estatal de modificá-los para melhor atender suas necessidades ou de até concluir que não se faz mais necessária a execução de determinada obra.

122. Ademais, salvo melhor juízo projetos disponibilizados no Anexo 13 são em boa parte projetos funcionais, os quais, obviamente, estão suscetíveis a modificações quando da elaboração do projeto executivo e sequer trazem consigo todos os elementos para a execução completa da obra.

123. No entanto, a lógica estabelecida no contrato – ao prever na cláusula 26.2.1 (ii) que o poder concedente assume os riscos de realizar a entrega adequada das obras no Trecho de Planalto nas condições estabelecidas no Contrato e Anexos – foi conferir à contratada a segurança de que as obras ali descritas não seriam executadas por sua conta, e também a segurança de que o trecho lhe seria entregue com determinadas condições operacionais, decorrentes das características técnicas das obras assumidas pelo poder concedente.

124. Isso é diferente, obviamente, de garantir à concessionária um direito subjetivo de exigir a entrega das obras exatamente nas condições descritas nos projetos. Ou seja: pode o poder concedente realizar modificações nos projetos por si contratados; de qualquer forma, permanece o direito da concessionária de receber as obras livres de vícios, defeitos e inconformidades, de não ser compelida a executá-las por sua conta e risco, e de ter o contrato reequilibrado caso destas modificações decorra, comprovadamente, impacto sobre a equação econômico-financeira da concessão.



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

125. Com tais premissas, pode-se concluir que, muito embora as obras descritas no Edital não sejam de observância compulsória pelo poder concedente, inexistente responsabilidade da concessionária em corrigir obras que estejam em desconformidade com os respectivos projetos, ou em executar obras a cargo do poder concedente que por ventura não tenham sido realizadas.

126. Caso, para preservação das condições de segurança e estabilização dos taludes, seja tecnicamente necessária a execução de obras que originalmente estavam previstas no contrato de concessão mas que não foram realizadas, tal responsabilidade será inequivocamente do poder concedente, podendo adimplir esta obrigação por quaisquer dos meios previstos na cláusula 15.1, inciso (vi), a saber: execução direta ou invocação de garantia nos contratos celebrados pela DERSA, restando, na omissão de qualquer iniciativa de saneamento, a alternativa de solução do problema pela própria concessionária, com o subsequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

127. Novamente, convém à área técnica fazer a relação das obras que estejam nessas condições, a fim de que a deliberação da ARTESP possa reconhecer a falta de responsabilidade da concessionária nesse ponto e já identificar concretamente quais obras se encaixam nesta categoria.

128. Finalmente, acerca dos taludes sem revestimento vegetal, convém apontar o seguinte regramento contido no Anexo 6 do contrato:

5. SERVIÇOS CORRESPONDENTES A MEIO AMBIENTE

5.3.2. Da CONCESSIONÁRIA

(...)

d. Na Conservação do Sistema

d.2. Deverá ser implantado o revestimento vegetal em toda a faixa de domínio onde não houver cobertura vegetal, priorizando áreas suscetíveis a processos erosivos, inclusive nos cortes e taludes do Sub-Trecho Planalto, Contorno Norte de Caraguatatuba, Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião onde ocorrerem falhas no processo de hidrossemeadura executado pela Poder Concedente;



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

129. Na visão da concessionária, haveria uma contrariedade entre tal regramento e a previsão da cláusula 15.1 (vi), já que não cabe à concessionária corrigir qualquer vício, defeito ou desconformidade na obra.

130. Contudo, me parece que não há contrariedade entre as disposições pelas seguintes razões: (i) a previsão do item 5.3.2, *d* do Anexo 6, antes de se referir propriamente a vícios ou defeitos de uma obra, faz referência a uma consequência do investimento que, por infortúnios diversos, pode não se materializar da forma como esperada. Ou seja, o simples fato do revestimento vegetal não ter coberto todo o talude não quer dizer que o projeto não foi executado com perícia – mas sim que naturalmente pode haver partes em que as sementes não florescem como a princípio se esperava. Ademais, (ii) mesmo que se admita por argumentação que há contrariedade entre as previsões de tal item e da cláusula 15.1 (vi), parece-me que tal disposição é mais específica do que a regra geral do contrato e, nesse sentido, deve ser preservada. Isso porque é atividade normal da interpretação compatibilizar disposições que a princípio se mostram em contradição. Nesse sentido, a interpretação que exsurge é a de que o poder concedente já previu na licitação que algumas localidades acabariam sem revestimento vegetal – sem que isso fosse considerado um vício do projeto propriamente dito –, de forma que entendeu conveniente repassar tal obrigação à concessionária.

131. Portanto, neste ponto permanece a obrigação da concessionária indicada no item 5.3.2, *d* do Anexo 6.

132. Feitas tais considerações, é possível responder às questões formuladas no seguinte sentido:

2 – Taludes. A concessionária postula a realização de obras complementares para estabilização dos “taludes novos” (constantes do edital como passíveis de intervenção pela DERSA), em razão de alegada falha de concepção nos respectivos projetos executivos, bem como dos “taludes antigos” (não referidos no edital), porquanto estes últimos constaram do Estudo de Impacto Ambiental – EIA das obras do Trecho Planalto, não integrante do edital, mas apresentado, pelo empreendedor, à CETESB.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

Assim, indaga-se:

(a) em relação aos taludes novos, a execução dos projetos pelo Poder Concedente, nos exatos termos em que divulgados no edital, pode-lhe gerar responsabilidade diante de erosão/ instabilidade verificada na vigência do contrato de concessão?

R: Sim, caso os projetos sejam executados nos exatos termos em que divulgados, mas sejam apontados vícios na solução proposta para a obra ou na sua execução, que justifiquem sua correção, aplica-se a cláusula 15.1 (vi) do contrato, materializando-se, conseqüentemente, o risco descrito na cláusula 26.2.1 (ii) do ajuste. Contudo, caberá à área técnica confirmar a existência da inconformidade, vício ou defeito bem como a necessidade do novo investimento. Faz-se a ressalva no tocante à falta de revestimento vegetal por falha na hidrossemeadura, obrigação expressamente conferida à concessionária pelo contrato de concessão patrocinada e que não parece estar em conflito com as previsões da cláusula décima quinta.

(b) prevalece o estipulado no Anexo VI, 1, b, do edital/contrato, com oneração da CRT, ou a Cláusula 15.1, (vi), do contrato determinaria que obras complementares, como acima enunciado, devem ser custeadas pelo Poder Concedente?

R: Interpretando-se o contrato sistematicamente, tem-se que as atividades relacionadas ao saneamento de erosões de corte e aterro destacadas no Programa Intensivo Inicial pelo Anexo 6 destinam-se mormente aos Trechos de Planalto em que não foram feitas intervenções pela DERSA. Para os pontos em que a DERSA executou obras, e que apresentem erosões decorrentes de inconformidades, vícios e/ou defeitos – e não decorrentes de falta de manutenção – prevalece o estipulado na cláusula 15.1 (vi). Novamente, ressalta-se que incumbe à área técnica definir as obras a cargo da DERSA que foram entregues com vício, defeito ou inconformidade, distinguindo-as dos pontos que, mesmo sofrendo intervenção pela DERSA, apresentam problemas decorrentes de falta de manutenção contratualmente conferida à concessionária.

(c) em relação aos taludes antigos, a correção/ mitigação de todos os passivos ambientais, pelo empreendedor, à CETESB, mas não divulgado como anexo do edital, é de responsabilidade do Poder Concedente? Em caso positivo, tal interpretação harmoniza-se com a cláusula 18 do contrato?

R: De acordo com as responsabilidades descritas na cláusula décima oitava do contrato, bem como repartição de riscos prevista



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

nas cláusulas 26.1.1 (ii) e 26.2.1 (i), a correção/mitigação dos taludes antigos dependerá da análise da licença operacional. As correções que foram impostas como requisitos prévios para a emissão da licença operacional são de incumbência do poder concedente, ao passo que as medidas mitigadoras e condicionantes estabelecidos na licença são de incumbência da concessionária. Finalmente, a correção dos taludes antigos que não tiveram qualquer intervenção por parte do poder concedente e dos quais não foi exigido tratamento para emissão das licenças ambientais, é de responsabilidade da concessionária.

133. Assim, no que toca aos taludes, recomendo que seja reconhecida (i) a falta de responsabilidade da concessionária em relação aos taludes a serem apontados pela DIN como não executados ou executados em desconformidade com os projetos disponibilizados no edital, bem como aqueles que, executados conforme o projeto, apresentem vícios, defeitos ou inconformidades não relacionados à manutenção a cargo da concessionária; (ii) em relação aos taludes antigos, a responsabilidade do poder concedente para com aqueles que tiveram intervenção apontada como requisito prévio para emissão da licença operacional, ficando os demais de responsabilidade da concessionária; e (iii) a responsabilidade da concessionária em relação aos taludes que demandem simples revestimento vegetal, implantando a cobertura vegetal respectiva.

**VI – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE À DRENAGEM**

134. Neste ponto, aponta a concessionária que existiriam vícios, defeitos e incorreções no trecho duplicado do planalto em virtude de drenagens não executadas ou incompletas, drenagens mal executadas e drenagens subdimensionadas.

135. A normativa contratual sobre o tema estabelece o seguinte no Anexo 6 – tratando-se, conseqüentemente, de atividades atinentes à conservação, tema própria deste anexo:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

1. PROGRAMA INTENSIVO INICIAL - PII

A CONCESSIONÁRIA, tão logo assuma a administração do Sistema Rodoviário existente, deverá empreender um Programa Intensivo Inicial – PII que terá por objetivo identificar e sanar os problemas diversos observados no SISTEMA RODOVIÁRIO, dentro dos limites da faixa de domínio.

- Descrição do PII

O PII deverá abranger um conjunto de providências dentro da faixa de domínio do SISTEMA RODOVIÁRIO existente dentre as quais se pode destacar:

(...)

c. Drenagem

- Desobstrução de bueiros e elementos de drenagem superficial;

- Reparos em elementos de drenagem;

- Colocação de grelhas e tampas de caixas de captação.

2. CONSERVAÇÃO DE ROTINA

(...)

2.3. Descrição e Padrões para os Programas:

(...)

c. Drenagem

- Descrição

Este programa compreende os serviços de desobstrução e limpeza de todo o sistema de drenagem superficial existente na plataforma e fora da plataforma das rodovias, bem como de interseções, instalações prediais, áreas de lazer, paradas de ônibus, etc.

O sistema de drenagem é fundamentalmente composto por sarjetas, canaletas, caixas de passagem, bocas de lobo, bueiros de plataforma e profundos, galerias, drenos sub horizontais etc.

Neste serviço inclui-se também a reposição de grelhas e tampas de caixas de captação.

- Padrões

c.1. Drenagem superficial de plataforma

- Limpeza geral, no mínimo 4 (quatro) vezes ao ano.

- Reparo de elementos de drenagem: prazo máximo para execução, 01 mês.

- Conformação Lateral: Sempre que o segmento em terra lateral ultrapassar a altura do acostamento ou do refúgio central: correção em no máximo 01 mês.

c.2. Drenagem superficial fora de plataforma

- Drenagem fora de plataforma: limpeza geral, no mínimo uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 31 de outubro de cada ano, para o sistema em geral.

- Drenagem fora de plataforma: limpeza geral quatro vezes ao ano nos trechos de serra.

- Reparo de elementos de drenagem: correção em no máximo 01 mês.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

c.3. Bueiros, Galerias e Drenos

- Limpeza geral, no mínimo uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 31 de outubro de cada ano.
- Reparo de elementos de drenagem: correção em no máximo 01 mês.

c.4. Caixas de Captação

- Limpeza geral, no mínimo 04 vezes ao ano.
- Reparo de elementos de drenagem: correção em no máximo 01 mês.

c.5. Drenagem de túneis

- Limpeza geral: no mínimo a cada três meses.
- Reparo de elementos de drenagem: a ocorrência de água na pista, no interior do túnel, deverá ser eliminada no prazo máximo de 01 mês.

2.4.2. Relatório Anual de Drenagem

Com base no inventário rodoviário de drenagem, a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar o "Relatório de Drenagem" e suas condições de conservação, inclusive relatório fotográfico de todas as travessias sob as pistas e alças da rodovia e acessos, que será entregue formalmente à ARTESP, em uma via impressa e uma cópia em meio magnético em tecnologia mais atualizada, até o dia 31 do mês de maio de cada ano.

Os problemas constatados deverão estar totalmente solucionados de acordo com os prazos estabelecidos no item 2.3 – Descrição e Padrões para os Programas – Programa "C" – Drenagem, deste Anexo.

3.2.5. Outras Recuperações

O LICITANTE, com base na inspeção realizada previamente à apresentação de sua Proposta, deverá estimar as quantidades de serviços prioritários relativos a outros melhoramentos a saber:

- Correções e adequações do sistema de drenagem;
- Reconformação e estabilização de taludes de corte e aterro.
- Padrões
- Padrões e Especificações
- De acordo com o item 3.1 do presente documento

136. Há também previsão de realização de investimentos em drenagem pela concessionária no Anexo 7:

2.3.12. Outros Melhoramentos

O LICITANTE com base nas inspeções realizadas previamente à apresentação da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO deverá



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

estimar as quantidades de serviços relativos a melhoramentos que não se enquadrem em nenhum dos tópicos anteriores, além dos relacionados abaixo:

- Adequação de sistema de drenagem;

137. Outrossim, a Diretoria de Investimentos informou que está de acordo com o diagnóstico da situação feito durante a tentativa de solução amigável do litígio, que indica os pontos de drenagem como pendentes de execução pelo poder concedente (fls. 241/244, com versão digitalizada do relatório de drenagem juntada no Protocolo nº 346.852).

138. Nesse panorama, o mesmo raciocínio estabelecido para os outros itens se aplica aqui: (i) os investimentos que a concessionária necessita estimar em relação ao sistema de drenagem (item 2.3.12 do Anexo 7) não englobam a correção de vícios, defeitos e inconformidades no sistema de drenagem executado pela DERSA, mas sim em outros pontos de drenagem; (ii) as conservações e reparos em drenagens indicadas no contrato não significam que a concessionária tenha que reparar eventuais vícios, defeitos e inconformidades relacionados à drenagem nas obras executadas pela DERSA; e (iii) finalmente, eventuais problemas de drenagem existentes devido à falta de conservação pela concessionária nos moldes descritos no contrato acarretam sua responsabilidade em relação aos reparos devidos. Dessa forma, é possível harmonizar todos dispositivos relacionados ao tema.

139. Ou seja, os investimentos de responsabilidade da concessionária envolvem: (i) os trechos nos quais não havia qualquer intervenção da DERSA (Trecho de Serra); ou (ii) para os trechos nos quais havia intervenção (Planalto), apenas investimentos apontados como obrigatórios nos documentos da licitação ou que a concessionária julgasse necessários, em sua visita técnica, para além dos previstos pela DERSA nas contratações realizadas. Não envolve, em consequência, a correção de vícios das obras realizadas pelo poder concedente.

140. Quanto à conservação, é possível esclarecer a questão a partir da seguinte distinção: (i) os custos adicionais com conservações e reparos ocasionados por



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

problemas de projeto ou de execução são de responsabilidade do poder concedente; (ii) de outro lado, os custos com conservações e reparos decorrentes do transcurso da vida útil, de deterioração do sistema de drenagem ou de políticas de manutenção preventiva ou corretiva são de responsabilidade da concessionária.

141. De qualquer forma, a Diretoria de Investimentos informou também que “não é possível afirmar que houve erro de projeto ou de execução dos elementos de drenagem, pois na maioria dos casos o processo erosivo está adiantado e a área descaracterizada, não permitindo uma avaliação precisa” (fl. 243).

142. Assim, aparentemente só será possível reconhecer, no que toca à drenagem, a falta de responsabilização da concessionária pela execução dos pontos de drenagem cuja execução estava pendente e que estão indicados no relatório juntado ao Protocolo nº 346.852.

**VII – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE À GEOMETRIA DA VIA**

143. Passando para a análise do questionamento relacionado à geometria da via, a concessionária aponta que “diversos dispositivos, como as faixas de mudança de velocidade, raios de curvas de dispositivos de retornos, pontos de ônibus, nível de serviço de entrelaçamento, dentre outros elementos geométricos, foram implantados de forma inadequada”.

144. No Relatório Técnico DIN.0028/19 há realmente a indicação de que existem faixas de mudança de velocidade, entrelaçamento de faixas, pontos de ônibus e geometria de dispositivos que não teriam sido implantados pelo poder concedente conforme normas técnicas respectivas (fls. 189/192).

145. A respeito, do ponto de vista jurídico a cláusula 15.1 (ii) é clara no sentido de que “as obras a cargo do poder concedente deverão ser entregues de



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

acordo com as normas vigentes e em condições adequadas à plena segurança dos usuários”.

146. Logicamente, é questão eminentemente técnica avaliar se existe no local situação fática intransponível que impeça a adequação desses pontos e também se existe realmente a necessidade de adequação de tais elementos.

147. Outrossim, também cabe considerar que as normas técnicas aplicáveis acerca da geometria devem ser consideradas de acordo com a classe própria da via. É que, no que tange à classificação da Rodovia dos Tamoios como “Classe 0”, os esclarecimentos da área técnica são os seguintes (fl. 225):

Rodovia dos Tamoios NÃO é uma rodovia denominada de Classe Zero e nunca será. A duplicação ocorreu em conformidade com as características e o traçado existentes que já não eram classe zero. A concepção da Rodovia dos Tamoios, SP-99, quando da implantação, já não apresentava características de classe zero, tais como:

- *velocidade diretriz – altas velocidades para percorrer grandes distâncias;*
- *geometria*
- *função da via*
- *controle total de acessos às propriedades lindeiras*
- *canteiro central*
- *Etc.*

As rodovias de classe de projeto zero são rodovias do mais elevado padrão técnico, com pista dupla e controle total de acessos.

Nas rodovias de (projeto) Classe Zero, o item acesso às propriedades lindeiras é considerado nas normas e especificações técnicas como sendo de “controle total de acesso”, isto é, não é permitido acesso direto à faixa de domínio da rodovia, sendo este permitido somente através dos trechos implantados conforme projeto original da rodovia, preservando dessa forma, a sua função estrutural de via arterial principal, com alta mobilidade e baixa acessibilidade.

Portanto, a classe de projeto da Rodovia dos Tamoios – PLANALTO – É Classe 1-A, ou seja, rodovia de pista dupla com controle parcial de acessos.

148. Portanto, aparentemente houve erro material no edital ao mencionar a Rodovia dos Tamoios como Classe 0, de modo que as não conformidades



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

técnicas devem ser avaliadas em relação à classe que mais se assemelha à via, qual seja, a Classe I-A.

149. De qualquer forma, pelo regramento contratual fica clara a possibilidade de reconhecer a falta de obrigação contratual da concessionária em adequar, no que tange à geometria, as faixas de mudança de velocidade, raios de curva, pontos de ônibus, entrelaçamento de faixas e elementos geométricos cujas obras realizadas pelo poder concedente na duplicação do Trecho de Planalto não seguiram as normas técnicas vigentes da respectiva classe da via.

150. Outrossim, foge ao âmbito da presente análise avaliar se as normas exigidas pela DERSA em sua contratação coincidiram plenamente com aquelas exigidas pela ARTESP. Em caso de coincidência, pode-se cogitar do acionamento de garantias contratuais pela estatal.

151. Outrossim, se houver inadequação às normas técnicas, é necessário analisar, posteriormente, se é imprescindível a adequação (*e.g.*, por razões de segurança). Se for imprescindível a adaptação, então o poder concedente deve assumir os custos com a adequação.

152. Se não for imprescindível a adequação, então deve-se avaliar se é possível e conveniente, neste momento, fazer a adequação, ou se é preferível conviver com a via em situação tecnicamente inadequada.

153. Em qualquer hipótese, as conclusões são: (i) a concessionária não pode ser obrigada a fazer investimentos para adequação da via nos pontos em que entregues em desconformidade com as normas técnicas da via; (ii) a concessionária não pode sofrer custos adicionais, de operação e/ou manutenção, em razão da inadequação da via; e (iii) se for necessária a adequação da via, todo o impacto deve ser arcado pelo poder concedente.

154. Outrossim, também deve ser avaliado tecnicamente se realmente existem circunstâncias fáticas na via que representem fato insuperável para a



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

adequação. De qualquer forma, tais questões podem ser tratadas em autos próprios após deliberação em relação à divisão de responsabilidades ora tratada.

**VIII – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE ÀS OBRAS DE ARTES ESPECIAIS**

155. Passando para este tópico, vale notar que a concessionária subdividiu o assunto em quatro tópicos diversos:

- i) Necessidade de adaptação ao Trem Tipo TB45 em 3 (três) obras de arte especiais;
- ii) Reparos de patologias submersas em 4 Obras de Arte Especiais;
- iii) Obras de Artes Especiais novas com vícios construtivos;
- iv) Obras de Arte Especiais existentes (“antigas”) com vícios inseridos pela obra de duplicação.

156. O extenso regramento específico sobre a recuperação de obras de arte especiais, corrente e passarelas consta do item 3.2.2 do Anexo 6, cuja descrição inicial é a seguinte:

3.2.2. Recuperação de Obras de Arte Especiais, Correntes e Passarelas.

- Descrição

A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir a ET-00.000.000-0-C21/002 – Rev.1, para Conservação Especial de OAEs e Passarelas, durante todo tempo de CONCESSÃO, e que os custos das recuperações destas obras sejam integralmente assumidos pela CONCESSIONÁRIA.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um programa de monitoração e gerenciamento, até os primeiros 06 (seis) meses, para aplicá-lo durante todo Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, das Obras de Arte Especiais e Passarelas, garantindo a manutenção e adequação da segurança e funcionalidade requeridas nos moldes da Especificação Técnica



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

para Manutenção e Gerenciamento de OAE's "CONTROLE DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1" da ARTESP/FISCALIZAÇÃO.

157. Outrossim, há nos autos minuciosa análise pela DIN em relação a cada uma das obras de arte especiais apontadas, destacando os vícios encontrados e a necessidade de reforço estrutural em cada uma (fls. 195/200).

158. Pois bem, sobre o primeiro grupo citado pela concessionária, cabe fazer referência à explanação do assunto feita pela no RT.DIN.0028/19 às fls. 199/200:

A ET-00.000.000-0-C21/002-R01 prevê em relação à OBRAS SEM PATOLOGIAS ESTRUTURAIS que poderão exigir recuperações e reparos mais alargamento quando

No caso de recuperações e reparos, necessários à OAE, mantem-se o trem tipo existente da Obra.

Em caso de alargamento, para obras SEM PATOLOGIAS, o projeto executivo deverá prever o dimensionamento completo da obra para TB-45, como orienta a NBR7188. Caso o projeto a ser apresentado resulte em necessidade de reforço estrutural, sem que a OAE apresente patologias estruturais a serem recuperadas, serão abertas duas fases: a primeira com execução da parte nova da obra, conforme projeto e a existente será submetida apenas a recuperação de reparos. A segunda fase, que prevê reforço da estrutura existente, poderá ser recuperada quando do surgimento de anomalias na mesma. As duas fases deverão estar mostradas de forma clara no projeto executivo.

Na mesma Especificação Técnica, em obras COM PATOLOGIAS ESTRUTURAIS, há previsão de que se a patologia "gerar necessidade de verificações teóricas que comprovem a necessidade de intervenções que alterem a forma e/ou armação de elementos estruturais, a classe da obra deverá ser elevada ao TB 45 tf, tanto para o caso de recuperação como para o caso de alargamento".

Tais premissas justificam a NÃO adequação imediata ao TB-45 da OAE Km 21+550 Sul – Ponte sobre o Ribeirão Pantanhão. As patologias apresentadas por esta OAE NÃO justificam a adequação imediata ao TB45, como citado no item "a)" do inciso V da solicitação de arbitragem.

As mesmas premissas apontadas na ET-00.000.000-0-C21/002-R01 referente a adequação de obras quando da existência ou não de patologias estruturais valida a necessidade de adequação ao TB45



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

178. Assim, os mesmos fundamentos expostos para os itens anteriores são aqui aplicáveis: (i) se as obras de arte especiais foram implantadas pelo poder concedente na duplicação do Trecho de Planalto e na visão da área técnica se encontram com vícios, defeitos ou inconformidades, não cabe à concessionária corrigir tais pontos; ademais; (ii) se a pavimentação da obra de duplicação atingiu inadequadamente obras de arte especiais antigas, também descabe impor a correção à concessionária, conclusões que se baseiam na cláusula décima quinta do contrato.

179. Portanto, no que tange às obras de arte especiais recomenda-se que seja reconhecida (i) a falta de responsabilidade da concessionária em executar o reforço nas obras de arte especiais indicadas pela DIN que já deveriam ter sido adaptadas ao Trem Tipo TB45 quando da transferência inicial; (ii) a falta de responsabilidade da concessionária em reparar as patologias submersas das obras indicadas pela DIN que necessitam de reforço estrutural; (iii) a falta de responsabilidade da concessionária em corrigir vícios construtivos das OAE's novas e (iv) a falta de responsabilidade da concessionária em corrigir o asfaltamento indevido feito durante a obra de duplicação de juntas transversais de OAE's antigas.

**IX – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE AOS ACESSOS**

180. Sobre a questão dos acessos, a argumentação da concessionária é a seguinte:

No Edital de Licitação, objeto da presente concessão rodoviária, é mencionado que a Rodovia dos Tamoios, após a conclusão das obras de duplicação a cargo do Poder Concedente, seria classificada como uma Rodovia Classe-0, ou seja, haveria uma ordenação para o controle total dos acessos por parte do Poder Concedente, quando da entrega do trecho de Planalto ao Parceiro Privado.

No Anexo 7 do mesmo edital de licitação, consta que o Poder Concedente se comprometeu em realizar mais de 60



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

acessos/marginais complementares ao projeto executivo aludido em Edital, os quais não foram integralmente executados.

Ademais, no mesmo Edital de Licitação, constam inúmeros projetos funcionais (F06), demonstrando esta complementação ao projeto executivo a ser implantado pelo Poder Concedente.

Dessas implantações, verifica-se a inexecução de 18 (dezoito) acessos e de marginal, dentre esses a marginal entre o km 35+000 e 35+300 norte.

Assim sendo, a Tamoios espera o reconhecimento do Poder Concedente que a responsabilidade pela execução da marginal do km 35+100 norte não recai para a Concessionária, razão pela qual deverá ser prontamente executada por quem de direito, restando que todos os demais acessos sejam de responsabilidade dos interessados/lindeiros.

181. Sobre a classificação da Rodovia dos Tamoios como “Classe 0”, e seguindo a explanação técnica já transcrita acima, novamente aponta-se que o contrato conteve erro material nesse ponto, ao indicar que seria “Classe 0” uma rodovia completamente desprovida das características que a elevam a tal patamar.

182. Por conseguinte, reconhecido este ponto pela área técnica, parece que a simples solução é esclarecer a verdadeira classe da rodovia ao menos no Trecho de Planalto – como indicado, “Classe 1-A” – com as consequências daí decorrentes.

183. Isso porque a qualificação de uma rodovia como “Classe 0” não é de livre estipulação do poder concedente, dado que demanda inúmeras características técnicas próprias, como traçado, geometria, raios de curvatura horizontal e vertical etc. Assim, a concessionária tinha evidentes condições de identificar, pela visita técnica da rodovia e avaliação dos projetos constantes do edital, que as obras contratadas jamais elevariam a rodovia a este patamar, não podendo, neste momento, se valer apenas desta indicação do edital, com evidente erro material, para exigir investimentos que alterassem a qualificação técnica da rodovia.

184. Em relação à falta de execução de acessos, e mais especificamente sobre a marginal entre o km 35+000 e 35+300 norte, a Diretoria de Operações fez as seguintes considerações:



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Os acessos relacionados pela DERSA como passíveis de execução pelo Poder Concedente somam a 69 acessos, os quais estão praticamente concluídos, conforme o projeto executivo F02, contratado. Restam pequenos ajustes que, em vistoria realizada em conjunto pela Concessionária Rodovia dos Tamoios, ARTESP, DERSA e empreiteiras contratadas pela DERSA para sua execução, ficou combinado que as empreiteiras iriam realizar os devidos ajustes.

Ademais, no mesmo Edital de Licitação, constam inúmeros projetos funcionais (F06), demonstrando esta complementação ao projeto executivo a ser implantado pelo Poder Concedente.

Dessas implantações, verifica-se a inexecução de 18 (dezoito) acessos e de marginal, dentre esses a marginal entre o km 35+000 e 35+300, norte.

Assim sendo, a Tamoios espera o reconhecimento do Poder Concedente que a responsabilidade pela execução da marginal do km 35+100, norte, não recai para a Concessionária, razão pela qual deverá ser prontamente executada por quem de direito, restando que todos os demais acessos sejam de responsabilidade dos interessados/lindeiros.

A concessionária parte da premissa que as obras elencadas no projeto funcional, classe F06 de Geometria do edital de licitação e elaborado pela DERSA, são aquelas referidas nos 66 acessos a serem construídos pelo Poder Concedente.

Essa premissa não é compartilhada pela ARTESP, pelos seguintes motivos:

- O projeto "FUNCIONAL", classe F06, é, por definição, um anteprojeto ou planejamento e, nesse sentido, não necessariamente o que será efetivamente executado, definido, aí sim, pelo projeto classe F02 – Geométrico.

Reforçando: o projeto funcional serve como base para delimitação de todo projeto executivo, seriam uma condição desejada de ser executada ao longo do tempo e não quer dizer, por definição que será executada no projeto executivo.

- A DERSA, autora e executora do projeto e da duplicação da Rodovia dos Tamoios, apresentou, de forma oficial, a relação dos acessos listados como "a serem construídos pelo Poder Concedente", constante do edital de licitação. Constam dessa relação 69 acessos, os quais estão praticamente concluídos.

- A concessionária, quando na condição de participante da licitação, deveria, caso houvessem as dívidas, agora colocadas, ter questionado a ARTESP, sobre o assunto.

- No caso específico da via marginal coletora a ser construída (km 35+100 – norte), se necessário, unindo acessos elencados no projeto F06 que é o Projeto Funcional sobre Ortofoto e serve como base para o Projeto Executivo, a responsabilidade é sim da



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

concessionária, conforme previsto no Anexo 05, item 4.2.6.1.7. Gestão de acessos à faixa de domínio das rodovias.

185. Posteriormente, em face do pedido de complementação feito por esta Consultoria Jurídica, a DOP (fls. 248/249) ainda esclareceu que:

- i) Os projetos disponibilizados como Anexo 13 ao Edital de Concorrência nº 01/2014 eram os funcionais (F06) e os executivos (F02) das obras do Trecho do Planalto.*
- ii) A marginal coletora entre os km 35+000m e 35+300m fazia parte dos projetos funcionais (F06) disponibilizados.*

186. Tratando do tema, o item 4.2.6.1 do Anexo 5, por sua vez, contém a seguinte descrição:

4.2.6.1. Gestão de acessos a faixa de domínio das rodovias.

O Parceiro Privado deverá elaborar um Plano de gestão operacional de acessos que consiste em um conjunto de ações para regularização e ordenamento de acessos às propriedades limdeiras, visando a preservação do meio ambiente e a segurança dos Usuários. Esse plano deverá ser apresentado, no prazo de 18 meses, contados a partir da assinatura de contrato, contendo no mínimo os seguintes itens:

(...)

7. No caso da necessidade de uma via marginal coletora para viabilizar a regularização do acesso a ser implantada dentro da faixa de domínio para os proprietários limdeiros que não possuem alternativa de acesso senão pela rodovia, a via marginal coletora em questão será projetada, executada e implantada sob inteira responsabilidade e expensas do Parceiro Privado, inclusive a sua manutenção, conservação e a operação.

Quanto ao projeto e obras necessárias para a regularização do acesso a via marginal coletora, essas deverão ser de inteira responsabilidade e expensas do interessado de conformidade com a legislação vigente.

187. Nesse cenário, fica claro que a premissa que o poder concedente forneceu aos licitantes, como já comentado acima, foi de que a responsabilidade pela execução dos projetos das obras de duplicação do Trecho de Planalto não recairia sobre a concessionária.



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

188. Contudo, e como esclarecido pela área técnica, o Anexo 13 continha tanto projetos funcionais da via quanto projeto executivos. Diante desse cenário, e considerando que são os projetos executivos que trazem todos os elementos necessários e suficientes à execução completa da obra (art. 6º, X, da Lei nº 8.666/93), parece crível concluir que os licitantes deveriam se basear nos projetos executivos para elaboração de suas propostas. Isto é, a garantia contida no edital foi a de que as obras constantes dos projetos executivos seriam integralmente realizadas pelo poder concedente e não seriam transferidas à concessionária ou entregues com vícios, defeitos e inconformidades.

189. Contudo, não há no edital a garantia de que os projetos funcionais seriam efetivamente executados em sua totalidade – e isso justamente pela própria natureza do projeto funcional, posto que representa um simples planejamento inicial da obra, não refletindo a totalidade dos elementos que serão inseridos na obra.

190. E, nessa linha de argumentação, explica a DOP que a marginal do km 35+000 ao km 35+300 constava do projeto funcional mas não do projeto executivo elaborado pela DERSA. Logo, os licitantes não deveriam presumir em suas propostas que esta marginal seria efetivamente executada.

191. Por consequência, aplica-se ao caso a regra geral do contrato referente à implantação de marginais para viabilizar acessos, transcrita acima do Anexo 5 – regra essa que claramente impõe a responsabilidade à própria concessionária.

192. Portanto, em relação aos acessos recomendo que a Administração reconheça que (i) a Rodovia SP-090 classifica-se no Trecho de Planalto tecnicamente como uma rodovia “Classe I-A” e não como uma rodovia “Classe 0”; e (ii) que a execução da marginal do km 35+000 ao km 35+300 é de responsabilidade e ônus da concessionária.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

X – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE AOS DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO E
ELEMENTOS DE SEGURANÇA

193. Neste tópico, a concessionária sustenta que todos os pontos detectados na rodovia que não atendem às normas NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885 da Associação Brasileira de Normas Técnicas precisam ser readequados.

194. Sobre o ponto, é novamente conveniente reproduzir a explicação fornecidas pela Diretoria de Operações (fl. 228):

A Rodovia dos Tamoios começou a ser duplicada em meio de 2012 e em 16 de abril de 2015 foi assinado o Termo de Transferência do empreendimento à Concessionária Tamoios S.A. Durante a execução das obras, segmentos da rodovia, assim que concluídos, eram reabertos ao tráfego e essas liberações foram feitas em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro (artigo 88) e em sua maioria, a implantação dos elementos de contenção obedeceu aos critérios estabelecidos no projeto, norteados pela NBR 6971/1999 que, na ocasião, acatava o descrito na Especificação Técnica do Departamento de Estradas de Rodagens/DER-SP - ET-DE-L00/008, a qual estabelece as características e condições mínimas para o fornecimento e implantação de defensas metálicas nas obras rodoviárias, assim como a ET-DE-C00/007, que define critérios que orientam a execução, aceitação e medição dos dispositivos de proteção (barreira de concreto), definindo quanto à forma e resistência por regulamentação normativa específica ou por configurações típicas de uso consagrado pelo DER/SP.

Em que pese, no decorrer da obra a norma NBR 6971/99 que orientava a implantação dos dispositivos assou por revisão e em 12/05/2012 (NBR 6971/2012) sua nova versão passou a vigorar o, o mesmo ocorreu a outra norma mencionada, a NBR 15.486/2007, que em 09 de março de 2016 passou a vigorar a nova edição (NBR 15.486/2016). Ressaltamos que os dispositivos que já haviam sido implantados não foram readequados às normas vigentes e atualmente deve-se considerar a necessidade de sua adequação.

195. No contrato, a principal normativa da matéria se encontra no Anexo 06, impondo à concessionária o dever de adaptar as defensas metálicas e barreiras de concreto às normas técnicas vigentes:



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

2.3. Descrição e Padrões para os Programas

(...)

d. Segurança Rodoviária

(...)

A conservação das defensas metálicas compreende especialmente os serviços relativos à correção de situações que não estejam de acordo com as especificações e padrões contidos nas normas técnicas pertinentes; à substituição e realinhamento de defensas avariadas por acidente; e à substituição de componentes (postes, lâminas, garras, espaçadores, cintas e elementos de fixação) comprometidos por corrosão ou em final de vida útil.

A conservação das barreiras de concreto compreende especialmente os serviços relativos à correção de situações que elas não estejam de acordo com as especificações contidas nas normas técnicas pertinentes; e aos reparos de segmentos avariados por acidentes de trânsito.

196. A par da recorrente aplicação da cláusula 15.1 (ii) do contrato, cabem fazer as seguintes considerações.

197. A NBR 15486, especificamente, sofreu revisão após o termo de transferência inicial do sistema, como esclarecido pela DOP, de forma que sua adaptação incumbe à concessionária.

198. Quanto às demais, caso as obras feitas pelo poder concedente tenham sido entregues em desconformidade com as normas técnicas então vigentes, a concessionária não pode ser compelida a realizar as respectivas adequações às suas custas.

199. De resto, nos trechos em que não houve intervenção do poder concedente, a adequação às normas técnicas é de incumbência da concessionária, posto que a cláusula 15.1 (ii) é aplicável exclusivamente para as obras sob responsabilidade do poder concedente, e não para o Trecho de Planalto como um todo.

200. Com tais considerações é possível responder aos questionamentos sobre a matéria da seguinte maneira:



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

3 – Dispositivos de proteção e elementos de segurança. A concessionária postula a adaptação, pelo Poder Concedente, de elementos de segurança e dispositivos de proteção, a fim de que atendam às normas NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885, consoante Cláusula 15.1, (ii), do contrato.

Assim, indaga-se:

(a) *A responsabilidade do Poder Concedente limita-se à execução dos projetos tal como constantes do edital, os quais seguiram as normas técnicas fixadas pelo Departamento de Estradas de rodagem – DER/SP, ou inclui eventual complementação, a fim de atender às normas NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885?*

R: A cláusula 15.1 (ii) do contrato de concessão patrocinada garante a entrega das obras de duplicação do Trecho de Planalto segundo as normas vigentes. Assim, a execução dos projetos tais como constantes do edital não impõe que a adaptação às normas vigentes seja feita pela própria concessionária. Ressalva-se que a NBR 15486 sofreu revisão posteriormente à entrega das obras, de forma que a implantação da última versão compete à concessionária.

(b) *Prevalece o estipulado no anexo VI, 1, d, do edital/ contrato, com oneração da CRT, ou a cláusula 15.1, (ii), do contrato determinaria que a adaptação, como acima enunciado, deve ser executada pelo Poder Concedente?*

R: Harmonizando os dispositivos, conclui-se que a concessionária deve realizar as adaptações nos dispositivos de proteção e elementos de segurança que não foram executados pelo poder concedente através da DERSA; de outra forma, os dispositivos e elementos que já faziam parte do antigo sistema rodoviário devem ser adaptados às novas normas pela concessionária.

201. Portanto, no que tange aos dispositivos de proteção e elementos de segurança recomenda-se o reconhecimento da falta de responsabilidade da concessionária em adaptar aqueles dispositivos e elementos implantados pelo poder concedente nas obras de duplicação do Trecho de Planalto e entregues em desconformidade com as normas então vigentes, ressaltando-se as normas técnicas que sofreram revisão após o termo de transferência inicial.



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

XI – DAS RESPONSABILIDADES DAS PARTES NO QUE
TANGE ÀS OBRAS COMPLEMENTARES

202. Finalmente, no que tange às chamadas “Obras Complementares” a cargo do poder concedente, a concessionária aponta que “(i) diversas obras foram iniciadas; (ii) obras foram iniciadas e paralisadas; (iii) algumas passarelas e acessos foram implantados, repetindo-se os mesmos problemas de vícios, defeitos e inconformidades”.

203. A respeito do assunto, o relatório elaborado pela Diretoria de Investimento apontou que há pendências de responsabilidade do poder concedente no que tange ao término de acessos, passarelas e passagem superior de fauna (fls. 201/202).

204. Cabe ainda ressaltar que o Anexo 7 do contrato possui a seguinte previsão no que toca às Obras Complementares:

QUADRO – OBRAS COMPLEMENTARES A CARGO DO PODER CONCEDENTE
DO TRECHO PLANALTO

OBJETO	PREVISÃO DE EXECUÇÃO	
	ÍNICIO	TÉRMINO
OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DE IMPLANTAÇÃO DE ACESSOS NAS PROPRIEDADES LINDEIRAS ÀS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA DOS TAMOIOS - TRECHO PLANALTO (66 PONTOS)	Nov-13	Abr-14
PASSARELAS PARA TRAVESSIAS DOS PEDESTRES QUE EMBARCAM E DESMARCAM NOS PONTOS DE ÔNIBUS DA SP-099 TOTAL - 15 UNIDADES EM EXECUÇÃO - 03 UNIDADES À LICITAR - 12 UNIDADES	Fev/14	Jul-14
ACESSIBILIDADE DE PEDESTRES VIA PASSAGENS INFERIORES (09 LOCAIS)	Mar-14	Dez-14
BAIAS DE PARADAS DE ÔNIBUS (48 UNIDADES)	Mar-14	Dez-14



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

OBJETO	PREVISÃO DE EXECUÇÃO	
	ÍNICIO	TÉRMINO
INFRAESTRUTURA PARA INSTALAR UMA UNIDADE DE SAU (SERVIÇOS DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO) (01 UNIDADE)	Mar-14	Set-14
INFRAESTRUTURA PARA INSTALAR UMA UNIDADE PMRv (POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA) (01 UNIDADE)	Mar-14	Set-14
BAIAS PARA VEÍCULOS COM CARGAS DE PRODUTOS PERIGOSOS (04 UNIDADES)	Mar-14	Nov-14
CAIXAS DE CONTENÇÃO DE PRODUTOS PERIGOSOS (21 UNIDADES)	Mar-14	Dez-14
BAIAS PARA VEÍCULOS COM CARGAS ESPECIAIS OU EXCEDENTES (04 UNIDADES)	Mar-14	Dez-14
PATIO PARA VEÍCULOS COM RESTRIÇÃO DE TRÁFEGO (01 UNIDADE)	Mar-14	Dez-14
REFORMA POSTO DE PESAGEM	Mar-14	Set-14

205. Não foram suscitadas dúvidas específicas sobre a questão e as disposições da cláusula décima quinta do contrato se aplicam igualmente ao ponto.

206. Sobre os acessos, faz-se apenas a ressalva de que a marginal do km 35+000 ao 35+300 foi tratada no tópico IX, aplicando-se a conclusão lá contida.

207. Dessa forma, no que toca às obras complementares, recomenda-se que seja reconhecida a falta de responsabilidade da concessionária em relação ao término da relação de obras previstas à fl. 31 do Anexo 7, bem como eventuais correções relacionadas à entrega de tais obras com vícios, defeitos ou inconformidades.

208. Logicamente, também cabem aqui as mesmas considerações feitas em relação aos taludes: inexistente direito subjetivo da concessionária de exigir a entrega das obras exatamente nas condições descritas nos projetos. Ou seja: pode o poder concedente realizar modificações no projeto destas obras; de qualquer forma, permanece o



**PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO**

direito da concessionária de receber as obras livres de vícios, defeitos e inconformidades e de não ser compelida a executá-las por sua conta e risco.

209. Outrossim, como já comentado acima, pode o poder concedente decidir se é conveniente ou não realizar tais obras neste momento, arcando com eventuais prejuízos que isso cause à concessionária. Não cabe à concessionária exigir que as obras sejam necessariamente executadas; lhe assiste apenas o direito de não sofrer o ônus de executá-las e de ser ressarcida caso sofra prejuízos decorrente da não execução das obras pelo Estado.

210. Ademais, pode o poder concedente adimplir suas obrigações por quaisquer dos meios previstos na cláusula 15.1, inciso (vi), a saber: execução direta ou invocação de garantia nos contratos celebrados pela DERSA, restando, na omissão de qualquer iniciativa de saneamento, a alternativa de solução do problema pela própria concessionária, com o subsequente reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

XII – CONCLUSÃO

211. Isto posto, ficam respondidas as dúvidas jurídicas suscitadas e expostas as recomendações relacionadas à solução do litígio na esfera administrativa no que tange aos passivos decorrentes das obras sob responsabilidade do poder concedente no Trecho de Planalto da Rodovia dos Tamoios.

212. Para deliberação do Conselho Diretor acerca do assunto aparentemente se encontram pendentes apenas (i) a elaboração pela DIN da relação de taludes não executados ou executados em desconformidade com os projetos disponibilizados no edital, bem como aqueles que, executados conforme o projeto, apresentem vícios, defeitos ou inconformidades não relacionados à manutenção a cargo da concessionária; e (ii) a juntada por parte da DIN dos documentos que



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
CONSULTORIA JURÍDICA DA AGÊNCIA REGULADORA
DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

PROTOCOLADO	
401.561	
Folha	Nome/Rubrica
201	Carreira

demonstram o conhecimento da DERSA das patologias submersas nas obras de arte especiais, tal como comentado no tópico V desta manifestação.

213. Após a deliberação, parece conveniente abrir um processo próprio para cada item tratado aqui para avaliação das medidas subsequentes a serem tomadas uma vez estabelecida a divisão de responsabilidades.

214. Outrossim, deliberado o assunto conforme recomendado, sugere-se também que seja elaborado um orçamento estimativo dos itens que, na interpretação aqui contida, permanecerão de responsabilidade e custeio da concessionária, quais sejam: (i) taludes sem revestimento vegetal; (ii) taludes com inconformidades devido à falta manutenção; (iii) reparos dos pontos de drenagem já executados mas que apresentam inconformidades; (iv) execução da marginal do km 35+000 ao km 35+300; e (v) adaptação dos dispositivos de proteção e elementos de segurança à revisão da NBR 15486. Isto porque este será o valor representativo do litígio na via arbitral após a deliberação do tema na esfera administrativa.

215. Finalmente, uma vez deliberado o assunto por parte do Conselho Diretor, com a urgência que o caso requer, recomenda-se o envio imediato da documentação respectiva à Assistência de Arbitragens da Subprocuradoria Geral do Estado da Área do Contencioso.

216. Antes da devolução dos autos, porém, considerando a relevância do assunto, o valor envolvido na controvérsia e também a submissão do objeto a procedimento arbitral, submeto o parecer para apreciação da Subprocuradoria Geral do Estado da Área da Consultoria, nos termos do artigo 2º, II e III da Portaria Sub-Cons nº 01/2015.

É o parecer.

São Paulo, 28 de maio de 2019.

Guilherme Martins Pellegrini
GUILHERME MARTINS PELLEGRINI
PROCURADOR DO ESTADO CHEFE

EM BRANCO



PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
SUBPROCURADORIA GERAL DA CONSULTORIA GERAL

PROTOCOLADO	
401.561	
Folha 210	Nome/Rubrica Cassia

PROCESSO: 401.561/2018

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA RODOVIA DOS TAMOIOS S/A

ASSUNTO: REF.: CONTRATO SLT N° 008/2014 - CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS NA RODOVIA DOS TAMOIOS - PASSIVOS DECORRENTES DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DO TRECHO DE PLANALTO DA RODOVIA DOS TAMOIOS - NOTIFICAÇÃO DE FORMAÇÃO DE TRIBUNAL ARBITRAL.

PARECER: CJ/ARTESP n.º 200/2019

TMN

1. Aprovo o Parecer CJ/ARTESP n° 200/2019, pelos seus próprios fundamentos.
2. Devolva-se os autos à Consultoria Jurídica da ARTESP.

SubG-Consultoria, 29 de maio de 2019.

Eugenia Mauella
EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA
 SUBPROCURADORA GERAL DO ESTADO
 CONSULTORIA GERAL

+

EM BRANCO

EM BRANCH



Diário Oficial

Estado de São Paulo

João Doria - Governador

Poder Executivo
seção I
imprensaoficial
GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Palácio dos Bandeirantes • Av. Morumbi 4.500 • Morumbi • São Paulo • CEP 05650-000 • Tel. 2193-8000

Volume 129 • Número 113 • São Paulo, sexta-feira, 14 de junho de 2019

www.imprensaoficial.com.br

GOVERNO

GRANFITE DO SECRETARIO

Resolução de 13-6-2019
Designando, com fundamento nos § 5º, 3º e 4º do art. 5º do Dec. 61.981-2016, as a seguir indicadas para comporem a comissão de análise de Manifestação de Interesse Social - MIS, na qualidade de representantes:

- i) como membros fixos:
 - a) da Secretaria de Governo: Marcos D'Aurino Mitsidieri, RG 46.005.918-X, e Mayra de Oliveira Giamari, RG 50.059.588-4, respectivamente como titular e suplente;
 - b) da Secretaria de Desempenho Regional: Ricardo Pinheiro Santana, RG 23.262.679-1, e Juliana Maria Ogawa, RG 26.729.274-0, respectivamente como titular e suplente;
 - c) da Secretaria da Fazenda e Planejamento: Fernando Janotti Moreira, RG 5.584.947, e Erico Mariano Lopes, RG 8.385.865-9, respectivamente como titular e suplente;
 - d) como membros eventuais, a depender do objeto da MIS da Secretaria da Administração Penitenciária: Cassio Martins Santos Silva, RG 7.225.323-X, e Inae Almeida de Mattos, RG 35.204.277-1, respectivamente como titular e suplente;
 - e) da Secretaria de Agricultura e Abastecimento: Omar Cassim Neto, RG 13.129.999, e Maria Tereza Romani Vendramini, RG 35.349.794-0, respectivamente como titular e suplente;
 - f) da Casa Civil do Gabinete do Governador: Flávia Teófilo de Melo, RG 15.324.771-2, e Celso Soares de Souza, RG 18.198.516-4, respectivamente como titular e suplente;
 - g) Casa Militar e Defesa Civil: Helio Antonio da Silva, RG 20.507.658-0, e Alex Gai Paiva, RG 28.062.663, respectivamente como titular e suplente;
 - h) da Secretaria da Cultura e Economia Criativa: Claudia Maria Mendes de Almeida Pedozo, RG 11.878.359-6, JF-PR, e Priscila Maria Mazarandini, RG 20.590.296-6, DE-RAN-R, respectivamente como titular e suplente;
 - i) da Secretaria de Desenvolvimento Social: Márcia Ferrari Paiva Ribeiro, RG 12.310.539-X, e Camila Alexandrina Rocha, RG 42.259.002-2, respectivamente como titular e suplente;
 - j) da Secretaria dos Direitos da Pessoa com Deficiência: Bruna Brusio de Oliveira, RG 34.791.402-C, e Samantha Jane Adriano Ogbonna, RG 30.009.619-5, respectivamente como titular e suplente;
 - k) da Secretaria da Educação: Manoela de Souza Pereira, RG 6.697.364-SDS-PE, e Daniela Helena Oliveira Godoy, RG 28.718.005-3, respectivamente como titular e suplente;
 - l) da Secretaria da Habitação: Fernando Guadagnino Rosa, RG 48.582.588-0, e André Rocha Kuramoto, RG 25.136.837-3, respectivamente como titular e suplente;
 - m) da Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente: Raíana Di Fonzo Oliveira, RG 29.448.963-0, e Mairo Cristina Yamamoto, RG 28.126.326-7, respectivamente como titular e suplente;
 - n) da Secretaria da Justiça e Cidadania: Graziella Fazzari Pavão, RG 28.961.283-2, e Rhyazir Brunet Alves Souza, RG 42.635.883-4, respectivamente como titular e suplente;
 - o) da Secretaria de Logística e Transportes: Waldimir Gabriel Junior, RG 8.470.645-4, e Antônio Fernando Gimenez, RG 4.644.804, respectivamente como titular e suplente;
 - p) da Procuradoria Geral do Estado: Flávia Sallia Coletta Pereira, RG 20.421.157-9, e Alessandra Obara Soares da Silva, RG 30.228.361-4, respectivamente como titular e suplente;
 - q) da Secretaria da Saúde: Vanessa Rodrigues Afonso, RG 28.965.574-5, e Cicero Costa Viana Campinho, RG 1.730.544 - 05, respectivamente como titular e suplente;
 - r) da Secretaria da Segurança Pública: Ana Lucia de Paula Cintra, RG 20.282.987-4, e Maria Julia Pivato de Oliveira, RG 16.407.992, respectivamente como titular e suplente;
 - s) da Secretaria de Turismo: Rodrigo Ramos dos Santos, RG 24.380.594-9, e Vanilson Fickert Gracioso, RG 19.774.866, respectivamente como titular e suplente;
 - t) da Agência Reguladora de Saneamento e Energia do Estado de São Paulo - ARSESP: Maria Eugênia Bonomi Trindade, RG 11.115.407-8, e Gustavo Martins de Oliveira, RG 27.142.939-2, respectivamente como titular e suplente;
 - u) da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo - ARTESP: Fernando Gomes de Oliveira Daltro, RG 32.881.987-5, e Afara Odete de Mello Tavares, RG 12.147.054-4, respectivamente como titular e suplente;
 - v) da Casa Beneficente da Polícia Militar de São Paulo - CRPM: Agnaldo Nobre de Melo, RG 18.303.349-X, e Edson Ferreira Pinto, RG 19.189.707-X, respectivamente como titular e suplente;
 - w) do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo: Ana Rita Anone, RG 24.154.673-4, e Aine Fernandes Costa Pereira, CPF 387.177.328-08, respectivamente como titular e suplente;
 - x) do Instituto de Medicina Social e de Criminologia de São Paulo - IMESC: Francisca Henriqueta de Oliveira, RG 7.272.729-9, e Vira Lucia Alves de Sant'Ana Martins, RG 6.020.276-2, respectivamente como titular e suplente;
 - y) do Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo - IPEM-SP: Marcelo Estelê Nery, RG 20.972.935-1, e José da Silva Gull, RG 41.968.320-3, respectivamente como titular e suplente;
 - z) da Superintendência de Planejamento: José Roberto de Moraes, RG 4.619.010-7, e Reinaldo dos Santos Lima, RG 18.384.754-4, respectivamente como titular e suplente;
 - aa) da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" - UNESP: José Ceiso Freire Junior, RG 11.563.980-9, e Nelsa Paço, RG 40.268.297-X, respectivamente como titular e suplente;

COORDENADORIA DE ADMINISTRAÇÃO

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

Extrato de Termo de Doação

Processo - 56.1133731-2019 - Termo de Doação - 12-2019
- Parecer - C/SG 37-2019 - Doador - Mistral Importadora Ltda. - Donatário - Estado de São Paulo - Secretaria de Governo - Objeto - Doação de 80 itens de bens móveis discriminados no Processo 56.1133731-2019 - Valor Total - R\$ 8.265,55 - Assinatura - 12-6-2019

COMISSÃO ESTADUAL DE ACESSO À INFORMAÇÃO

Comunicado

Ata da 38ª Reunião Ordinária da Comissão Estadual de Acesso à Informação - CEAI, instituída pelo Dec. 10.144-2014, realizada às 09:00 horas do dia 12-6-2019, no sede do Arquivo Público do Estado de São Paulo, sito à Rua Voluntários da Pátria, 596, no Bairro de Santana, na Cidade de São Paulo, de acordo com o Comunicado publicado no D.O. de 7-6-2019, sob a presidência de Ieda Pimenta Bernardes, da Unidade do Arquivo Público do Estado, com a presença dos membros Renata Santiago Pugliese, da Procuradoria Geral do Estado e Eunice Aparecida de Jesus Prudente, da Ouvidoria Geral do Estado. Thais Lina Vieira, da Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania justificou sua ausência. A Presidência registrou, ainda, que, consoante deliberado na última reunião ordinária, o Classificador da Polícia Militar foi convocado para comparecimento nesta reunião ordinária, inicialmente agendada para o dia 7-6-2019, tendo comparecido ao local designado. Em seguida, diante do reagendamento da reunião para esta data, conforme comunicado publicado em 7-6-2019, e da impossibilidade de comparecimento do Classificador em virtude de outros compromissos assumidos, a Secretaria Executiva o oficiou novamente para comparecimento na próxima reunião. A Presidência informou que recebeu o Comunicado 1.2019, do Conselho de Reitores das Universidades Estaduais Paulistas - CRUESP bem como de Ofícios dos Reitores de USP, UNICAMP e UNESP solicitando o desligamento do sistema SIC, SP A USP e a UNICAMP solicitarem seu desligamento imediato, pois ambos possuem sistemas próprios de Acesso à Informação e a UNESP solicitou a permanência até o mês de julho, tempo necessário ao desenvolvimento de sistema próprio. Vale registrar que o posicionamento das Universidades encontra respaldo no Parecer PA 38-2016, da Procuradoria Geral do Estado, que opinou pela inaplicabilidade, às Universidades Paulistas, das instâncias recursais da Administração Direta prevista no Dec. 08.052-2012. A Presidência abriu a "Ordem do Dia" e o seu início ao julgamento dos Protocolos: 741011810347, que voltou de diligência, para o qual conheceu o recurso e lhe deu provimento; a Comissão por unanimidade acompanhou a proposta da relatora, 4423189865, que voltou de diligência da Secretaria da Fazenda, para o qual conheceu o recurso e negou provimento; a Comissão por unanimidade acompanhou a proposta da relatora. Nos termos da Deliberação CEAI 4-2018, art. 1º e seus incisos, julgou os Protocolos: 640881821788, 619161821842, 6199401821843, 634921821848, 842461821345, 64455119411, 603521821516, 646751820548, 603221819371, 543101817789, 668831719016, 534771816357, para os quais deixou de conhecer dos recursos; a Comissão por unanimidade acompanhou a proposta da relatora, Protocolo 842418218111, para o qual conheceu o recurso e negou provimento; a Comissão por unanimidade acompanhou a proposta da relatora. A Secretaria Executiva esclarece que o Protocolo 4749018406, da relatoria de Eunice Aparecida de Jesus Prudente, lhe havia sido julgado em 13-11-2018, e o Protocolo 6976187890, pautado por Renata Santiago Pugliese, foi julgado em 4-12-2018. Em seguida, a pautinha foi concedida à Renata Santiago Pugliese, como relatora dos Protocolos: 5907418426, que retornou de diligência, para o qual conheceu o recurso e negou provimento; a Comissão por unanimidade acompanhou a proposta da relatora, Protocolo 46404191444, para o qual conheceu o recurso e negou provimento; a Comissão por unanimidade acompanhou a proposta da relatora. A próxima reunião da CEAI ficou agendada para o dia 28-6-2019. Nada mais para constar. Eu, Cristina Faqueline, convocada para secretariar a reunião, levo a presente ata, que lida e aprovada, segue assinada por mim, e pelos membros.

Ieda Pimenta Bernardes
Presidente

Renata Santiago Pugliese
Procuradoria Geral do Estado

Eunice Aparecida de Jesus Prudente
Ouvidoria Geral do Estado

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

CONSELHO DIRETOR

Deliberações de 13-6-2019

PROCESSO Artep 033.078/2019
(Protocolo Artep 435.578/19)
Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 033.078/2019 (Protocolo 435.578/19), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos: APROVA as sete especificações técnicas, as quais regulamentam o disposto na Portaria Artep 26, de 28-05-2019, nos termos das minutas apresentadas às Rs. 09113x, 2440, 239251, que detalham os procedimentos administrativos para aprovação dos indicadores de desempenho, do coeficiente de desempenho

de serviços prestados (CSP) e do índice de qualidade e desempenho (IQD), estipulados nos Contratos de Concessão da Empresa Concessionária de Rodovias S.A. e da ViaSulista S.A. e demais concessões futuras.

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos da Comissão e da Diretoria de Operações, resultantes nas manifestações Ata de reunião da Comissão Responsável pela Normalização e Execução dos Trabalhos para Levantamento Mensal do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados às Rs. (225/238), FD DOP 31757/19 (fs. 252/253); FD DOP 31761/19 (fs. 254);

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 020.068/2015) (Protocolo Artep 310.534/15)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 020.068/2015 (Protocolo 310.534/15), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos:

DEFERE o plano de regularização econômico-financeira do Contrato de Concessão PRO-0066 requerido pela Concessionária Autovias SPA, decorrente da implantação da Sinalização Institucional nas rodovias de seu lote, considerando o reconhecimento do desequilíbrio consolidado, em VPL, de R\$ 103 mil, em valores de julho/97, do Edital de Concessões 018/CIC/97.

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos das Diretorias de Operações, Investimentos, Controle Econômico e Financeiro, Assuntos Institucionais e DO Consultoria Jurídica, resultantes nas manifestações: cópia CIR DOP 00511/15 (fs. 03); cópia CIR DOP 001406 (fs. 44); cópia CIR DOP PRO-0050 Artep 005.501/2006 (fs. 46/47); cópia CIR DOP 002406 (fs. 48); FD DOP 219031/18 (fs. 21); FD DOP 272521/18 (fs. 219); FD DN 841867/18 (fs. 234); FD DN 844117/18 (fs. 235); RT DOP 004718 (fs. 245/249); FD DOP 000051/18 (fs. 259); RT DOP 002321/18 (fs. 261); FD DCE 143631/18 (fs. 266); FD DCE 143931/18 (fs. 262); FD DN 07761/18 (fs. 266); FD DOP 009128/18 (fs. 268); FD DOP 100037/18 (fs. 269); FD DCE 19088/18 (fs. 270); FD DCE 19119/18 (fs. 270); FD DOP 31043/18 (fs. 272); FD DOP 321001/18 (fs. 273); cópia CT DCE 009818 (fs. 274); FD DCE 207301/18 (fs. 279/280); FD DCE 207691/18 (fs. 280); FD DCE 213661/18 (fs. 290/291); FD DCE 213681/18 (fs. 291); cópia FD DOP 705801/18 (fs. 294); FD DA 473191/18 (fs. 295/299); FD DA 473581/18 (fs. 300); FD DA 517621/18 (fs. 310); FD DA 519221/18 (fs. 311); cópia FD DOP 14544/10 (fs. 410/411); FD DOP 02726/19 (fs. 410/421); FD DOP 09665/19 (fs. 422); FD DOP 272681/19 (fs. 437/438); FD DOP 28442/19 (fs. 439); Parecer C/Artep 747/2019 (fs. 302/308); Parecer C/Artep 138/2019 (fs. 424/428).

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 02.680/2006) (Protocolo Artep 82.680/06)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 005.501/2006 (Protocolo 82.680/06), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos: CANCELA a autorização de acesso cultural, do tipo Posto de Abastecimento, localizado na altura do Km 297+400m, pista sul da Rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP-326), nos termos do inciso II do Artigo 24 e Incisos IV e VI do Artigo 26 do Decreto 30.374/89.

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos das Diretorias de Operações e Assuntos Institucionais, resultantes nas manifestações: FD DOP 0126/03 (fs. 03/04); FD DOP 020019/18 (fs. 35); CT DOP 0026/09 (fs. 36); cópia OF DOP 011/09 (fs. 37/38); FD DOP 3365/09 (fs. 51); cópia OF DOP 0109/09 (fs. 52/53); FD DOP 3735/09 (fs. 54); CT DOP 0332/09 (fs. 57); FD DOP 9492/09 (fs. 105); CT DOP 0888/09 (fs. 106); cópia OF DOP 0193/09 (fs. 107); FD DOP 9591/09 (fs. 108); FD DOP 17021/19 (fs. 172); FD DOP 18955/19 (fs. 173); FD DOP 096531/19 (fs. 174/175); FD DA 093201/19 (fs. 175); RT DOP 04191/19 (fs. 177/178); FD DOP 25186/19 (fs. 180/181); FD DOP 26357/19 (fs. 182).

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 024.106/2017) (Protocolo Artep 361.946/17)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 024.106/2017 (Protocolo 361.946/17), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos: a) CONHECE o recurso interposto pela Concessionária Rota das Bandeiras S/A, em conformidade com a Lei Estadual 10.177/98, em face da decisão do Diretor de Operações, identificada como DI DOP 0081/18, que não acolheu a Defesa Prévia e as Alegações Finais relativas a notificação NOT DOP 0042/17; b) NO MÉRITO, NEGA-LHE PROVIMENTO, mantendo a decisão administrativa proferida pelo Diretor de Operações.

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos das Diretorias de Operações, Assuntos Institucionais e DO Consultoria Jurídica, resultantes nas manifestações: cópia DOP 0341/17 (fs. 03); cópia NOT DOP 0042/17 (fs. 04/05); RT DOP 02331/17 (fs. 06/11); FD DOP 64087/17 (fs. 47); FD DOP 64292/17 (fs. 48); RT DOP 02831/17 (fs. 51/55); FD DOP 66986/17 (fs. 65); RT DOP 03451/17 (fs. 66/67); FD DOP 66993/17 (fs. 68); FD DOP 67417/17 (fs. 69); FD DA 224571/17 (fs. 90); FD DA 225347/17 (fs. 91); FD DOP 68856/17 (fs. 93); FD DOP 69364/17 (fs. 94); FD DA 28141/17 (fs. 95/99); FD DA 28309/17 (fs. 99); FD DA 344411/18 (fs. 108); FD DA 34688/18 (fs. 108); FD DOP 17164/18 (fs. 110); FD DOP 17224/18 (fs. 111); DI DOP 0081/18 (fs. 121/131); FD DOP 191631/18 (fs. 116); FD DOP 20001/18 (fs. 117); FD DOP 051631/18 (fs. 118); FD DOP 29123/18 (fs. 142); FD DOP 29327/18 (fs. 143); FD DOP 29933/18 (fs. 145); FD DOP 31791/18 (fs. 146); FD DA 424591/18 (fs. 147/148); FD DA 42562/18 (fs. 148); FD DA 093811/19 (fs. 157); FD DA 096371/19

(fs. 157); FD DOP 25313/19 (fs. 159/160); FD DOP 25351/19 (fs. 161); FD DOP 26182/19 (fs. 162); Parecer C/Artep 288/2018 (fs. 101/106); Cota C/Artep 439/2018 (fs. 151); cópia do Parecer Referencial C/Artep 11/2018 (fs. 152/155), uma vez que o caso se enquadra nos parâmetros e pressupostos do aludido parecer jurídico referencial.

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 024.246/2017) (Protocolo Artep 362.880/17)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 024.246/2017 (Protocolo 362.880/17), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos: a) CONHECE o recurso interposto pela Concessionária Auto Raposo Tavares S/A - CART, em conformidade com a Lei Estadual 10.177/98, em face da decisão do Diretor de Operações, identificada como DI DOP 0034/18, que não acolheu a Defesa Prévia e as Alegações Finais relativas a notificação NOT DOP 0043/17; b) NO MÉRITO, NEGA-LHE PROVIMENTO, mantendo a decisão administrativa proferida pelo Diretor de Operações.

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos das Diretorias de Operações, Assuntos Institucionais e DO Consultoria Jurídica, resultantes nas manifestações: CI DOP 03571/17 (fs. 03); cópia NOT DOP 0043/17 (fs. 04/05); RT DOP 02441/17 (fs. 06/12); FD DOP 647607/17 (fs. 28); FD DOP 64866/17 (fs. 29); RT DOP 0291/17 (fs. 31/33); FD DOP 66607/17 (fs. 47); RT DOP 03381/17 (fs. 48/49); FD DOP 66842/17 (fs. 50); FD DOP 672471/17 (fs. 51); FD DA 22989/17 (fs. 52/54); FD DA 231101/17 (fs. 55); FD DA 31224/18 (fs. 62); FD DA 31285/18 (fs. 62); FD DOP 068271/18 (fs. 64); FD DOP 06832/18 (fs. 65); DI DOP 00341/18 (fs. 66/67); FD DOP 092271/18 (fs. 70); FD DOP 095971/18 (fs. 71); cópia CT DOP 02821/18 (fs. 72); FD DOP 11943/18 (fs. 84); FD DOP 12153/18 (fs. 85); FD DOP 13250/18 (fs. 86); FD DA 36752/18 (fs. 87/88); FD DA 37049/18 (fs. 88); FD DA 08881/18 (fs. 107); FD DA 09639/19 (fs. 107); FD DOP 25591/19 (fs. 109/110); FD DOP 25715/19 (fs. 111); FD DOP 26191/19 (fs. 112); Parecer C/Artep 119/2018 (fs. 57/62); Cota C/Artep 145/2018 (fs. 90); Cota C/Artep 437/2018 (fs. 101); cópia do Parecer Referencial C/Artep 11/2018 (fs. 102/105), uma vez que o caso se enquadra nos parâmetros e pressupostos do aludido parecer jurídico referencial.

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 020.327/2016) (Protocolo Artep 313.409/16)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 020.327/2016 (Protocolo 313.409/16), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos: ERICAMINHA, do Secretário de Governo, minuta de Declaração de Utilidade Pública, que altera o Decreto n. 61.979, de 19-05-2016, para fins de desapropriação, a cargo da Varionord Concessionária de Rodovias S/A, as imóveis necessários às obras de implantação do dispositivo (lote 2 - trombeta sem retorno) do Km 558+900 da Rodovia Marechal Rondon, SP-300, Município de Guararapes e Rubiácea e Comarca de Guararapes, com área total de 34.615,19 m² (trinta e quatro mil, seiscentos e quinze metros quadrados e dezesseis decímetros quadrados).

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos das Diretorias de Operações, Assuntos Institucionais e DO Consultoria Jurídica, resultantes nas manifestações: FD DN 084651/19 (fs. 409); FD DN 13206/19 (fs. 410); FD DN 16318/19 (fs. 421); FD DA 01737/19 (fs. 421); cópia FD DA 01856/19 (fs. 421); FD DA 053071/19 (fs. 425); FD DA 05476/19 (fs. 425); FD DN 16060/19 (fs. 451); FD DN 16531/19 (fs. 453); FD DN 22663/19 (fs. 454); FD DA 06791/19 (fs. 461); FD DA 09312/19 (fs. 467); FD DA 09313/19 (fs. 467); FD DA 10225/19 (fs. 473); FD DA 10344/19 (fs. 473); FD DN 39219/19 (fs. 481/482); Parecer Técnico Institucional 0006/19 (fs. 422/424); cópia do Parecer Referencial C/Artep 125/2018 (fs. 416/420); cópia da Cota C/Artep 63/2019 (fs. 421).

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 032.378/2019) (Protocolo Artep 429.949/19)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 032.378/2019 (Protocolo 429.949/19), o Conselho Diretor da Artep, diante dos elementos de instrução do feito, que fundamentam a presente, Delibera nos seguintes termos: ERICAMINHA, do Secretário de Governo, minuta de Decreto de Declaração de Utilidade Pública, para fins de desapropriação a cargo da Concessionária Rodovias do TMB S/A, o imóvel necessário à execução das obras de implantação do dispositivo (lote 5 - parâmetro rotatório) do Km 32+000 da Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Pereira, SP-101, localizado no Município e Comarca de Monte Mor, com área total de 1.775,05 m² (um mil, setecentos e setenta e cinco metros quadrados e cinco decímetros quadrados).

Tudo conforme a instrução dos autos, especialmente os pronunciamentos das Diretorias de Operações, Assuntos Institucionais e DO Consultoria Jurídica, resultantes nas manifestações: FD DN 13414/19 (fs. 56); FD DN 29137/19 (fs. 57); FD DN 30338/19 (fs. 60); cópia FD DA 01737/19 (fs. 69); cópia FD DA 01856/19 (fs. 69); FD DA 10020/19 (fs. 72); FD DA 10243/19 (fs. 72); FD DN 38914/19 (fs. 74/75); Parecer Técnico Institucional 0010/19 (fs. 70/71); cópia do Parecer Referencial C/Artep 125/2018 (fs. 64/66); cópia da Cota C/Artep 63/2019 (fs. 99).

Fica ratificada toda a instrução processual e determinada a adoção das medidas pertinentes pelas áreas técnicas da Artep. Houve aprovação dos presentes por unanimidade de votos. (Protocolo Artep 011.172/2014) (Protocolo Artep 270.126/14)

Visto, relatado e discutido o assunto tratado nos autos do Processo Artep 017.172/2014 (Protocolo 270.126/14), o Conselho

Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010
Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014
Anexo V
Relação de Taludes Falhados



EM BRANCO

Talude	ANO	km inicial	km final	Sentido	Solução proposta	Status Recobrimento Vegetal
TLD 04	1	13+400	13+800	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 06	1	13+950	14+300	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 08	5	14+900	15+100	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 09	2	15+100	15+580	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 12	4	16+300	16+600	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 13	4	18+100	18+310	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 14	2	18+400	19+200	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 15	3	20+300	21+000	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 17	2	23+700	24+150	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 18	5	24+350	24+600	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 20	3	24+900	24+970	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 29	1	29+000	29+700	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 40	3	36+700	36+950	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 45	3	39+100	39+300	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 47	1	40+000	40+400	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 48	5	40+800	41+000	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 49	3	41+200	41+700	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 52	5	43+350	43+600	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 53	4	43+680	43+800	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 55	4	45+100	45+200	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 56	1	45+300	45+800	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 57	2	45+850	46+100	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 58	3	47+400	47+700	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 62	5	51+075	51+400	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 63	5	51+800	52+100	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 65	4	53+040	53+700	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 66	3	53+800	54+300	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 69	5	56+100	56+400	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 70	3	57+900	58+100	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado



Talude	ANO	km inicial	km final	Sentido	Solução proposta	Status Recobrimento Vegetal
TLD 73	5	59+780	59+900	Sul	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 75	4	58+400	58+700	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 77	4	56+700	57+050	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 89	5	48+900	48+700	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 91	3	47+670	47+200	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 94	2	44+900	44+700	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 96	5	43+700	43+050	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 99	2	40+390	40+050	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 100	3	39+350	39+200	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 106	2	33+400	33+200	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 107	2	32+900	32+700	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 110	4	30+200	30+000	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 111	3	29+700	28+400	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 112	4	29+300	29+060	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 121	5	19+300	19+100	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 124	2	17+700	17+550	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 125	1	17+550	17+300	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 129	5	11+500	11+700	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado
TLD 130	4	20+400	20+600	Norte	Biomanta + Tratamento do Solo + Hidrossemeadura	Falhado

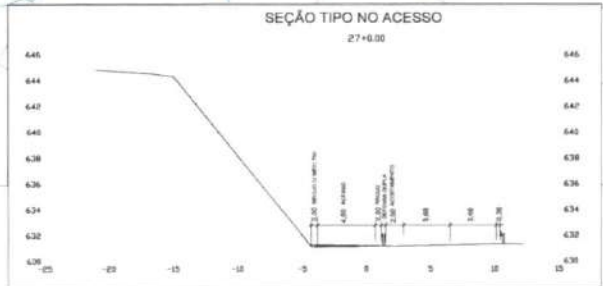


Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010
Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014
Anexo VI
Projeto da Marginal do Km35

T



EM BRANCO



- LEGENDA**
- █ PAVIMENTO: BSB+CAPA
 - █ PAVIMENTO: CAPA
 - DEFENSA METÁLICA (DUPLA PROPRIETA)
 - DEFENSA METÁLICA (SIMPLES PROPRIETA)
 - FARRA DE DORMINDO EXISTENTE (DEFENSA)
 - MURTO DE PROPRIEDADE

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO

TAMOIOS

PROJETISTA				AUTENTICAÇÃO				ARQUIVO				PROJETO PARA REGULARIZAÇÃO DE ACESSO				DER SP	
Nº 01/2014 DATA: 15/04/2014 PROJETO: TAMOIOS LOCAL: TAMOIOS				Nº 01/2014 DATA: 15/04/2014 PROJETO: TAMOIOS LOCAL: TAMOIOS				Nº 01/2014 DATA: 15/04/2014 PROJETO: TAMOIOS LOCAL: TAMOIOS				Nº 01/2014 DATA: 15/04/2014 PROJETO: TAMOIOS LOCAL: TAMOIOS				Nº 01/2014 DATA: 15/04/2014	

EM BRANCO

Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010
Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014
Anexo VII
Cronograma de execução do PARCEIRO PRIVADO

Handwritten signature and initials in blue ink.

EM BRANCO

ITEM	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	2020												2021												2022												2023												2024												2025															
		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ				
1	Implantação da Marginal km 35 norte																																																																												
2	Manutenção dos índices do Pavimento do Planalto (exceto 56,78 km)																																																																												
3	Revegetação do taludes falhados																																																																												

K

EM BRANCO


Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010

Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014

Anexo VIII











**Taludes Antigos que tiveram adequação apontada como
requisito prévio para emissão da Licença Ambiental da
Duplicação do Trecho de Planalto**
















✕


EM BRANCO

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Trilide	km inicial	km final	Sentido	Projeto de Edição	Imagem	Descrição da Situação
TLD 01.1	11-900	12+400	Sul			<p>em EIA do trecho de planejamento - Passivo Ambiental EIA - Planalto Alto 5 - Folha 02 de 37</p> <p>- Planalto Alto 5 - Folha 02 de 37</p> <p>Não realizado o tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planejamento - Passivo Ambiental EIA</p>
TLD 16	23+090	24+150				<p>Planalto Alto 5 - Folha 08 de 37</p> <p>realização do tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planejamento - Passivo Ambiental EIA - Planalto Alto 5 - Folha 08 de 37</p> <p>Talude em solo em ângulo inadequado. Não</p>
TLD 22	25+600	26+200	Sul			<p>- Planalto Alto 5 - Folha 08 de 37</p> <p>em EIA do trecho de planejamento - Passivo Ambiental EIA</p> <p>Não realizado o tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planejamento - Passivo Ambiental EIA</p>
TLD 28	28+100	28+800	Sul			<p>de 37.</p> <p>Passivo Ambiental EIA - Planalto Alto 5 - Folha 11</p> <p>Passivo Ambiental EIA do trecho de planejamento - Não tratado</p> <p>Corte de solo em ângulo inadequado - Não tratado</p>
TLD 33	31+500	32+200	Sul			<p>Folha 16 de 37</p> <p>Planalto Alto 5 - Passivo Ambiental EIA - Planalto Alto 5 -</p> <p>Passivo Ambiental EIA do trecho de planejamento - Não tratado o passivo ambiental do EIA do trecho de planejamento com o projeto - trecho em curva desconfirmando em</p> <p>Corte de solo em ângulo inadequado em</p>

TLD 61	49+600	50+500	Sul	 		Não realização do tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planalto - Passivo Ambiental EIA - Planalto Anexo 8 - Folha 34 de 37
TLD 105	34+800	34+000	Norte	 		Não realização do tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planalto - Passivo Ambiental EIA - Planalto Anexo 9 - Folha 19 de 37.
TLD 118	21+600	21+300	Norte	 		Ombeira do talude sendo afetado por passivo ambiental não tratado. Não realização do tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planalto - Passivo Ambiental EIA - Planalto Anexo 9 - Folha 7 de 37
TLD 120	19+950	19+400	Norte	 		Não realização do tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planalto - Passivo Ambiental EIA - Planalto Anexo 8 - Folha 5 de 37
TLD 123	17+850	18+000	Norte	 		Não realização do tratamento / estabilização prevista em EIA do trecho de planalto - Passivo Ambiental EIA - Planalto Anexo 8 - Folha 4 de 37

A



Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PS-12+170

Coordenadas UTM:
23 K 0417490 E, 7425309 S

km 12+170 **Pista Sul**

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

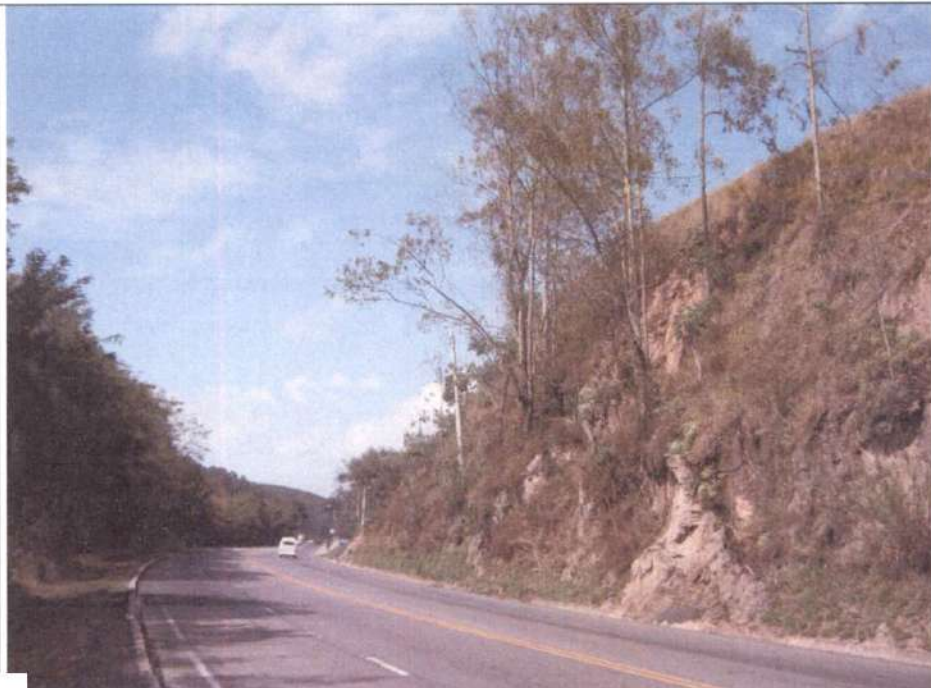
Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais



Descrição:

Talude de corte instável, apresentando processos erosivos devido a ausência de drenagem superficial e controle de parâmetros geométricos.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Carreamento de material para a pista, o que pode comprometer o tráfego de usuários na Rodovia. Além disso, o sedimento acumulado está obstruindo o sistema de drenagem da rodovia e há risco de transporte de sedimentos para canais fluviais a jusante.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PNS-18+000

Coordenadas UTM:
23 K 0421655 E, 7422026 S

km 18+000 **Pista Norte/Sul**

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais



Descrição:

Tratam-se de taludes de corte que foram executados durante as obras de duplicação da ponte do Km 18+050 e que não apresentam forração vegetal.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Formação de processos erosivos e risco de carreamento de material para a pista, o que pode comprometer o tráfego de usuários na Rodovia. Além disso, o sedimento pode ser transportado para canais fluviais a jusante.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PN-19+500

Coordenadas UTM:
23 K 0422716 E, 7421508 S

km 19+500 Pista Norte

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais



Descrição:

Talude de corte instável, apresentando processos erosivos devido a ausência de drenagem superficial e controle de parâmetros geométricos.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Carreamento de material para a pista, o que pode comprometer o tráfego de usuários na Rodovia. Além disso, o sedimento acumulado pode obstruir o sistema de drenagem da rodovia e ser transportado para canais fluviais a jusante.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PN-21+520

Coordenadas UTM:

23 K 0424408 E, 7420610 S

km 21+520

Pista Norte

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

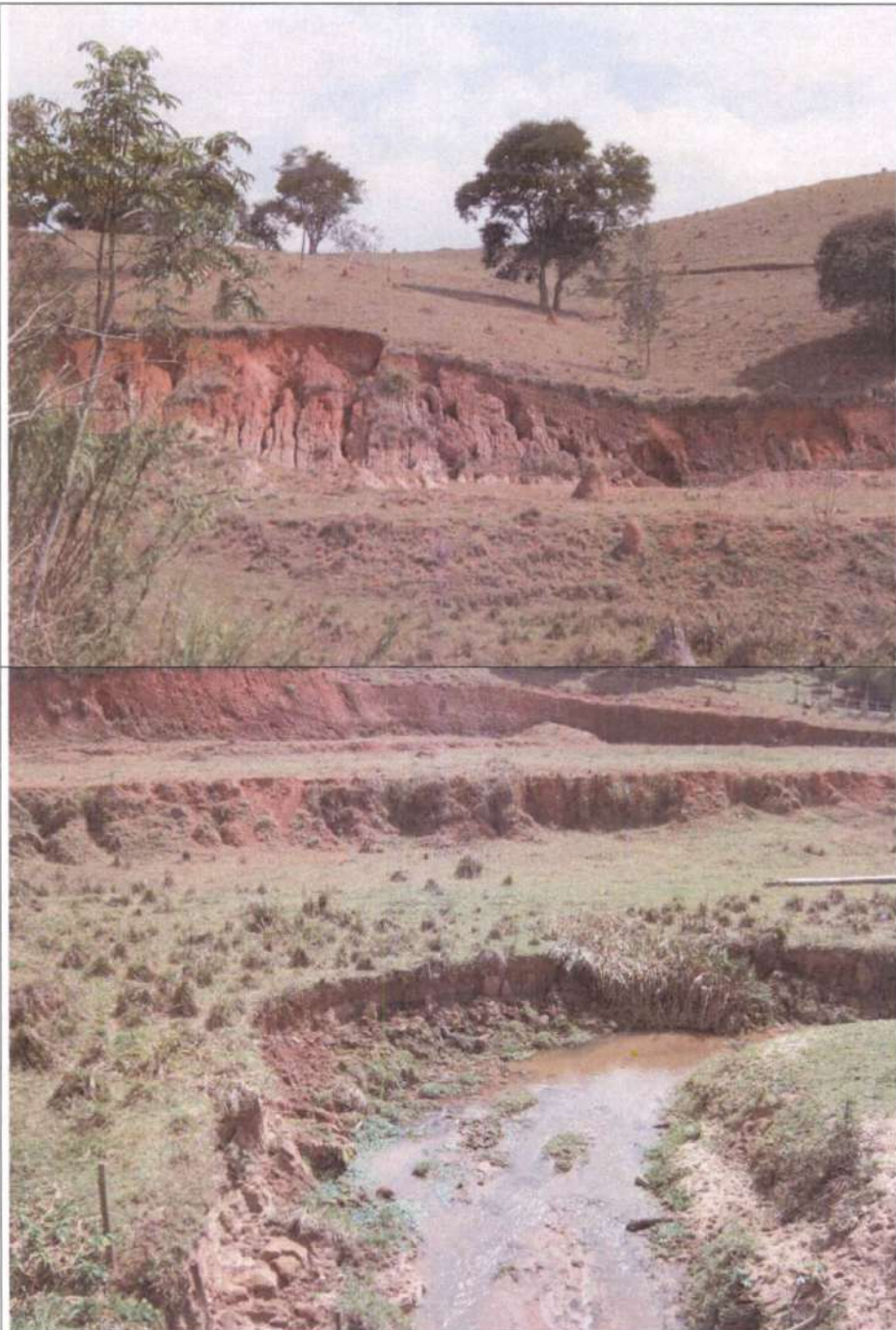
Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais



Descrição:

Talude de corte instável, apresentando processos erosivos devido a ausência de drenagem superficial.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Carreamento de material e risco de assoreamento do curso d'água a jusante, que é travessia da rodovia.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

✕

**Descrição:**

Talude de corte instável, próximo ao acesso para o município de Jambéiro, apresentando processos erosivos devido a ausência de drenagem superficial e controle de parâmetros geométricos.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Carreamento de material para pista e canais fluviais a jusante.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-OS-23+090

Coordenadas UTM:

23 K 0425823 E, 7421051 S

km 23+090

Pista Sul

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PS-25+120

Coordenadas UTM:
23 K 0426935 E, 7419564 S

km 25+120 **Pista Sul**

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

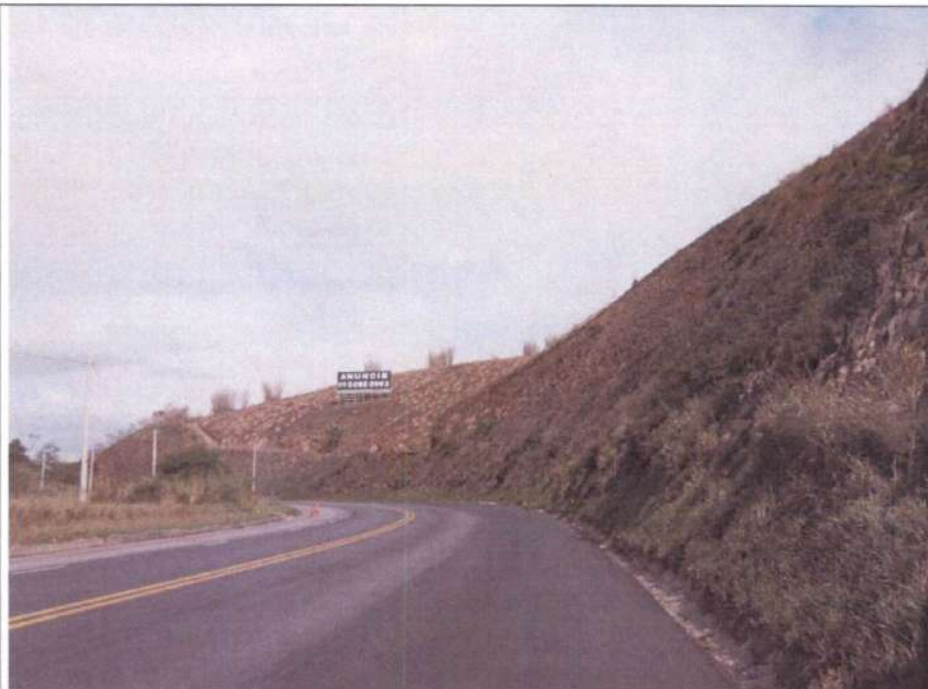
Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais



Descrição:

Talude de corte instável, apresentando processos erosivos devido a ausência de drenagem superficial e controle de parâmetros geométricos.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Carreamento de material para pista, com risco de comprometimento do tráfego dos usuários da Rodovia. Além disso, há risco de transporte de sedimentos para canais fluviais a jusante.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não



Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PNS-28+100

Coordenadas UTM:

23 K 427676 E, 7417447 S

km 28+100 Pista Norte e Sul

Data: 24/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

- Na ADA
- Fora da ADA

Tipo de Passivo

- talude de corte instável
- talude de aterro instável
- Erosão na FD com formação de:
 - sulcos erosivos
 - ravinamento
 - voçoroca
- assoreamento de curso d'água na FD
- deposição de lixo/entulho
- deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação
- área de apoio não recuperada na FD
- ocupação irregular da FD
- Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

Causa geradora

- Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia
- Obra Existente
- Terceiros
- Eventos Naturais

Descrição:

Obras existentes na ponte no km 28+000, pistas sentido Norte e Sul.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Nível de risco da situação:

- emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

- estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
- não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

- recomposição estabilização manutenção e conserva
- remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

- Sim Não

[Handwritten signature]

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PNS-31+820

Coordenadas UTM:
23 K 0430761 E, 7415431 S

km 31+820 **Pista Norte/Sul**

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

Na ADA

Fora da ADA

Tipo de Passivo

talude de corte instável

talude de aterro instável

Erosão na FD com formação de:

sulcos erosivos

ravinamento

voçoroca

assoreamento de curso d'água na FD

deposição de lixo/entulho

deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação

área de apoio não recuperada na FD

ocupação irregular da FD

Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

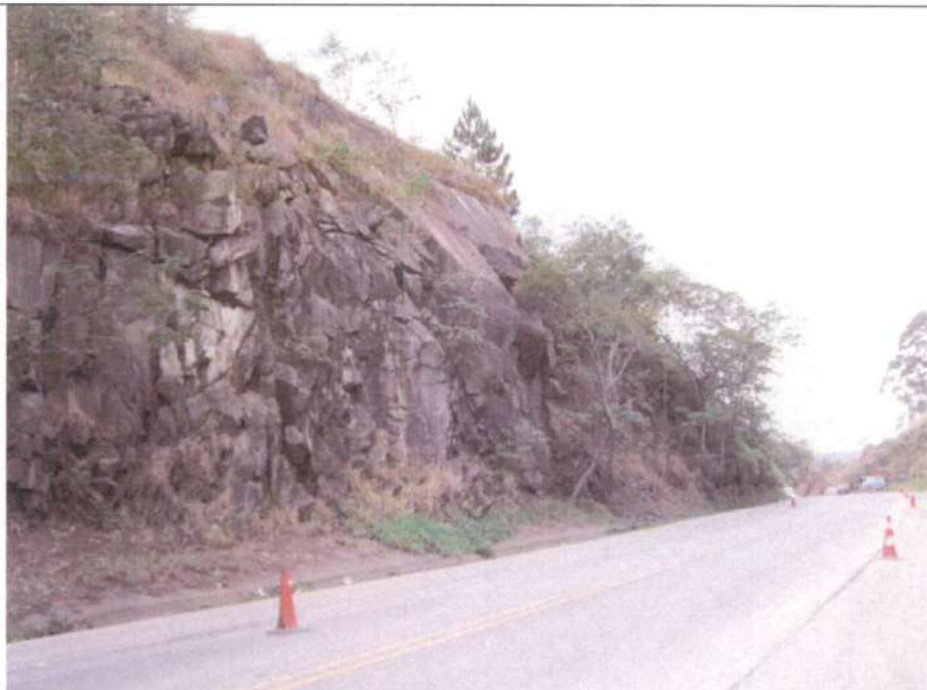
Causa geradora

Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia

Obra Existente

Terceiros

Eventos Naturais



Descrição:

Talude de corte constituído que apresenta risco de desmonte de blocos de rocha do maciço.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Deslizamento de blocos de rocha para pista, com risco de comprometimento do tráfego dos usuários da Rodovia.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

Inventário de Passivos Ambientais

Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099) – Sub-Trecho Planalto (Km 11+500 ao 60+480)

Ficha de Caracterização

Código: 99-PN-34+600

Coordenadas UTM:
23 K 0432649 E, 7413570 S

km 34+600 **Pista Norte**

Data: 23/08/2011

Posição em Relação à Duplicação:

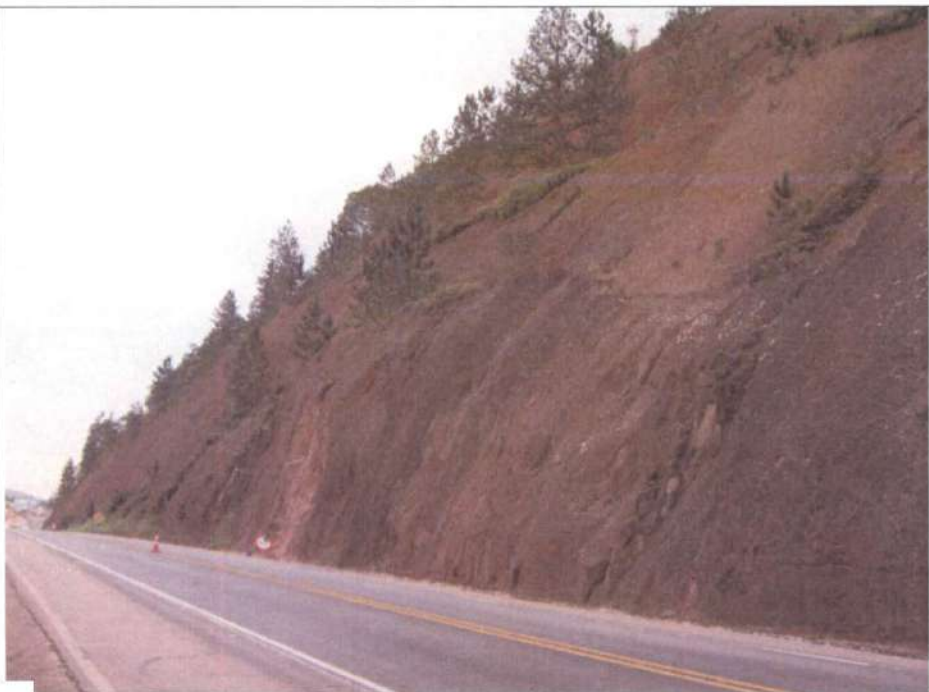
- Na ADA
 Fora da ADA

Tipo de Passivo

- talude de corte instável
 talude de aterro instável
- Erosão na FD com formação de:
- sulcos erosivos
 ravinamento
 voçoroca
- assoreamento de curso d'água na FD
 deposição de lixo/entulho
 deposição de resíduos potencialmente tóxicos ou sinais de contaminação
 área de apoio não recuperada na FD
 ocupação irregular da FD
 Vegetação oferecendo risco aos usuários da Rodovia

Causa geradora

- Ausência de Manutenção/Conserva na Rodovia
 Obra Existente
 Terceiros
 Eventos Naturais



Descrição:

Talude de corte instável, apresentando processos erosivos devido a ausência de drenagem superficial e controle de parâmetros geométricos.

Impactos e processos de degradação ambiental:

Carreamento de material para pista, com risco de comprometimento do tráfego dos usuários da Rodovia. Além disso, há risco de transporte de sedimentos para canais fluviais a jusante.

Nível de risco da situação:

emergencial não emergencial sem risco aparente

Dinâmica atual:

estável estável/sujeito à recorrência ativo/baixa intensidade ativo/intenso
 não aplicável

Diretrizes técnicas para recuperação / remediação:

recomposição estabilização manutenção e conserva
 remanejamento/desocupação da FD monitoramento

Necessidade de intervenção além da faixa de domínio:

Sim Não

Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010
Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014
Anexo IX
Relação de Obras de Artes Especiais



EM BRANCO

As informações presentes neste Anexo foram extraídas do Relatório RT.DIN.0028/19, emitido no Expediente ARTESP nº 432.933/19, estando as partes de acordo com seus termos.

ANEXO 09 – OAES (Obras de Artes Especiais)

Considerou-se para análise as constatações da Concessionária Tamoios e inspeções realizadas pela ARTESP para as seguintes Obras de Arte Especiais:

1. Km 21+550 Sul – Ponte sobre o Ribeirão Pantanhão

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, necessidade de recuperação do muro de contenção, execução de complemento de passeio com substituição do guarda corpo, implantação de barreiras rígida, tratamento de concreto deslocado, tratamento de fissuras do concreto.

Foram feitas novas vistorias pela ARTESP, em agosto/2018, e apontou-se as seguintes necessidades:

- . Tratamento de concreto desagregado, com ou sem armadura oxidada nas lajes em balanço, no pilar P3 e na barreira rígida BR2;
- . Tratamento de fissuras em todas as vigas longarinas, nas barreiras rígidas e na travessa TR2;
- . Recuperação de região de concreto segregado com, ou sem armadura oxidada nas vigas longarinas, vigas transversinas, pilares, cortinas CT1 e CT2, nas vigas travessas TR1 e TR2;
- . Recuperação dos furos provenientes da extração de corpos de prova na laje do tabuleiro, na viga longarina VL3 e nos pilares P1 e P3;
- . Desobstrução dos aparelhos de apoio
- . Recuperação de vazios sobre as alas AL1 e AL3, nas cortinas CT1 e CT2 e ambos os taludes;
- . Tratamento e recuperação das trincas/rupturas no muro de contenção de ambos os encontros;
- . Tratamento de fissuras no pavimento;



- . Implantação de revestimento de proteção em ambos os taludes;
- . Remoção de vegetação nos taludes;
- . Foram verificadas as flechas nas longarinas e constatou-se que são construtivas.

OBS.: Diante das patologias apresentadas, a obra não apresenta necessidade de reforço estrutural.

2. Km 28+080 Norte – Ponte sobre o Rio Paraíba do Sul

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, tratamento de segregação e fissuras do concreto, reparo do berço e junta de dilatação, e implantação de contenções nos encontros.

Foram feitas novas vistorias pela ARTESP, em agosto/2018, e apontou-se as seguintes necessidades:

- . Recuperação das regiões que apresentam concreto segregado com/ou sem armaduras expostas e oxidadas na viga longarina VL1 (vão 1) e nos pilares P5, P7, P9 E P11;
- . Recuperação das regiões que apresentam concreto desagregado com ou sem armaduras expostas e oxidadas na viga VL1 (vão 5), na laje do tabuleiro (vãos 1 e 5) e na barreira rígida BR1;
- . Tratamento de fissuras com/ou sem eflorescência na laje do tabuleiro, lajes em balanço, viga longarina VL1 (todos os vãos) e barreira rígida BR2;
- . Tratamento de juntas de dilatação;
- . Desobstrução de aparelhos de apoio sobre os pilares P2, P3, P5, P7, P9, P11, P13 e P14;
- . Tratamento das regiões com oxidação no encamisamento metálico dos pilares (P4, P6, P8 e P10) e na fixação das barreiras rígidas pré moldadas (lado Leste);
- . Limpeza mediante hidrojateamento da região com mancha de fuligem no pilar P3;

- . Preenchimento dos vazios sob os muros de ala AL1 e AL3;
- . Aplicação de revestimento em concreto sob as cortinas e nos taludes.

OBS.: Diante das patologias apresentadas, a obra não apresenta necessidade de reforço estrutural.

3. Km 35+500 Norte – Ponte sobre o Rio Paraibuna

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, necessidade de recuperação da junta de dilatação coberta por pavimento asfáltico, recuperação de pontos com armadura exposta e segregação de concreto, implantação de contenção junto ao encontro.

Foram feitas novas vistorias pela ARTESP, em agosto/2018, e apontou-se as seguintes necessidades:

- . Limpeza mediante hidrojateamento dos pontos com manchas de umidade e/ou fuligem nas vigas transversinas VT24 e VT25, na laje (vãos 1 e 5), nos pilares P2, P3 e P4, nas vigas travessas TR1, TR4 e TR6 e na cortina CT2;
- . Recuperação das armaduras expostas oxidadas em todas as vigas transversinas e vigas longarinas (vão6) e na barreira rígida BR2;
- . Recuperação do concreto desagregado com armadura exposta oxidada no pilar P10;
- . Recuperação do concreto segregado com ou sem armadura exposta oxidada em todas as vigas transversinas dos vãos (4,5 e 6) e nas longarinas VL2, VL3 e VL5 (vãos 5 e 6), e na viga transversina VT25, na viga longarina VL4 (vão 5), na laje (vão 1), nos pilares P5, P6, P7, P9, P10 e P11, nas vigas travessas TR2 e TR5, na viga de travamento dos pilares P7 e P8;
- . Tratamento das fissuras com eflorescências na laje em balanço LB1 (vão 5);
- . Tratamento e recuperação das juntas de dilatação;
- . Desobstrução dos aparelhos de apoio;
- . Tratamento de fissuras no pavimento flexível junto ao encontro Sul e em ambas as barreiras rígidas;
- . Recuperação dos pontos com desagregação no pavimento flexível;

. Implantação de revestimento de proteção no talude Norte e recomposição do carreamento de solo sob a estrutura do encontro Norte.

OBS.: Diante das patologias apresentadas, a obra não apresenta necessidade de reforço estrutural.

4. Km38+450 Norte – Ponte sobre o Rio Fartura

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, tratamento em juntas de dilatação, concreto segregado e fissuras, adequação do sistema de drenagem e revestimento do talude.

Foram feitas novas vistorias pela ARTESP, em agosto/18, e apontou-se as seguintes necessidades:

- . Implantação de tampas nas janelas de manutenção abertas nos vãos 01 e 03;
- . Tratamento das fissuras nas vigas longarinas em todos os vãos, na laje de ambas as seções celulares, em todos os vãos nas vigas transversinas VT2 e VT3 e em ambos os balanços (lajes);
- . Recuperação do concreto desagregado com/ou sem armadura exposta oxidada, na viga longarina VL4, no vão 1, no pilar P1, em ambas as vigas travessas e nas placas de piso de ambos os passeios;
- . Limpeza mediante hidrojateamento dos pontos com manchas de umidade e eflorescência, nas lajes em balanço, nas vigas longarinas, em todas as vigas travessas e em ambas as cortinas;
- . Desobstrução das juntas de dilatação e dos aparelhos de apoio;
- . Recomposição do furo decorrente de extração do corpo de prova no pilar P3;
- . Preenchimento do vazio sob a viga travessa TR4;
- . Recuperação das fissuras no pavimento flexível;
- . Adequação de buzinotes curtos;
- . Adequação dos desníveis nos acessos de ambos os passeios;
- . Contenção da erosão em ambos os taludes;
- . Implantação do revestimento de concreto em ambos os taludes;
- . Remoção da vegetação em ambos os taludes.

OBS.: Há necessidade de recuperação estrutural e adequação ao TB45

5. Km 48+200 Norte – Ponte sobre o Reservatório Paraibuna 1

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, necessidade de reforço estrutural no bloco de fundação que apresenta trincas, tratamento das fissuras e recuperação da canaleta de drenagem.

Diante das vistorias atualizadas e de conhecimento da ARTESP, há necessidade de:

- . Reforço estrutural dos blocos de fundações – com trincas – Na nova vistoria não foi possível nova verificação dos blocos de fundação devido ao nível da água.
- . Limpeza mediante hidrojateamento dos pontos com manchas de umidade ou eflorescência, na viga transversina VT6, vão 6 e na VT1, vão 1, nas longarinas VL1 e VL6, em todos os vãos, em ambas as lajes em balanço, em todas as vigas travessas, em todos os pilares e nas cortinas;
- . Recuperação do concreto desagregado com armadura exposta oxidada na viga transversina VT6, vão 6, no consolo da viga travessa TR1 e na barreira rígida BR1;
- . Desobstrução das juntas de dilatação;
- . Melhoramento das possíveis evoluções das anomalias apontadas no aparelho de apoio sobre a viga travessa TR7;
- . Remoção dos pontos com vegetação em todas as vigas travessas;
- . Tratamento das fissuras em ambas as vigas travessas;
- . Tratamento das fissuras no pavimento flexível;
- . Implantação do revestimento em ambos os taludes;
- . Contenção da erosão no talude Sul.

OBS.: A obra necessita de recuperação estrutural de blocos da infraestrutura.

6. Km 57+550 Sul – Ponte sobre o Reservatório Paraibuna 3

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, necessidade de tratamento das juntas de dilatação e melhoramento no sistema de drenagem, tratamento superficial e na região do deslocamento de concreto, reposição de módulos de guarda-corpos.

Diante das vistorias atualizadas e de conhecimento da ARTESP, há necessidade de:

- . Reforço estrutural dos blocos de fundações – com trincas – Na nova vistoria não foi possível nova verificação dos blocos de fundação devido ao nível da água.
- . Limpeza mediante hidrojateamento das regiões com manchas de umidade com ou sem eflorescência nas vigas VL1/VL6 (todos os vãos), vigas travessas e pilares.
- . Recuperação das regiões que apresentam concreto segregado nas vigas longarinas e vigas transversinas;
- . Remoção das pontas de ferro nas vigas transversinas VT1 e VT6 (todos os vãos), viga travessa TR4 e pilar P4;
- . Desobstrução de juntas de dilatação;
- . Desobstrução dos aparelhos de apoio sobre a viga travessa TR9;
- . Recuperação das regiões com armaduras expostas oxidadas nos pilares P1, P2 e P6;
- . Recuperação das regiões com desagregação no pavimento flexível;
- . Adequação de buzinetes;
- . Recuperação das regiões que apresentam concreto desagregado com armaduras expostas e oxidadas nos guarda corpos e na barreira rígida BR1;
- . Remoção dos pontos com vegetação sobre as vigas travessas;
- . Tratamento das fissuras aleatórias na viga travessa TR1 e no encontro Norte.

OBS.: A obra necessita de recuperação estrutural de blocos da infraestrutura.

7. Km 33+900 Sul – Passagem Inferior Rua Taubaté

A Concessionária alega, no cronograma apresentado em 2018, necessidade reforço estrutural da superestrutura, tratamento de fissuras, trincas, e deslocamento do concreto, instalação de pingadeiras, colmatação de trincas do pavimento flexível.

Foram feitas novas vistorias pela ARTESP, em agosto/2018, e apontou-se as seguintes necessidades:

- . Tratamento das fissuras com ou sem eflorescência nas vigas longarinas, nas vigas transversinas, na laje do tabuleiro, na laje em balanço LB1 e nas barreiras rígidas;
- . Recuperação das regiões com concreto segregado com armaduras expostas e oxidadas nas lajes em balanço, na laje do tabuleiro, na viga transversina VT2 e na cortina CT1;
- . Desobstrução dos aparelhos de apoio;
- . Recuperação do pavimento flexível nas regiões com fissuras e desagregação;
- . Recuperação das regiões com concreto desagregado com armaduras oxidadas no guarda-corpo
- . Recuperação do revestimento do talude Norte.

OBS.: Há necessidade de recuperação estrutural e adequação ao TB45



EM BRANCO

Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010

Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014

Anexo X

Relatório Técnico de Diagnóstico atual dos dispositivos e elementos de segurança viária – RT-SP-0000099-011.061-001-A09/006 emitido em 24/02/2015, Análise do Relatório RT-SP-0000099-011.061-001-A09/006 pela Diretoria de Operações e anexo; Relatório elaborado pela Diretoria de Operações da ARTESP, encaminhado por meio do Ofício OF.DGR.0014/17, integrante do processo nº 022.779/2017 entre as folhas 249/258, e filmagens do Sistema Rodoviário



EM BRANCO



Código
RT-SP0000099-011.061.001-A09/006

REV.
01

Emissão
24/02/15

Folha
01 de 67

ÁREA EMITENTE:



Resp. Técnico / Projetista

Res. Técnico / Concessionária
Diego Chapini

Lote:
001

Rodovia:
SP 099

DE - DER

Trecho:
km 11+500 ao km 60+400

Verificado - ARTESP

Objeto:
Relatório Técnico de Diagnóstico Atual dos Elementos de
Segurança Viária

Aprovado - ARTESP

Documentos Resultantes

Observação: Trata-se do relatório da revisão do RT-SP0000099-011.061.001-A09/006 revisão 0, no qual retirou-se todos os itens que não estão relacionados e dispositivos e elementos de segurança.

Rev	Data	Resp. Técnico	Coord. Emit.	DE-DER	Ver - ARTESP	Aprovado - ARTESP
01	02/01/2019	Robinson Avila				
00	19/03/15					

CONCESSIONÁRIA RODOVIA DOS TAMOIOS S.A.

Levantamento e Diagnóstico de Pontos Críticos

Rodovia dos Tamoios SP-099 - Trecho km 11,5 ao km 60,4

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA VIÁRIA



2/67

1. INTRODUÇÃO

Este relatório técnico tem por objetivo apresentar à ARTESP uma avaliação do estado atual e análise dos pontos desconformes dos dispositivos de segurança da Rodovia dos Tamoios (SP-099) no trecho compreendido entre o km 11,5 ao km 60,4, segmento recentemente duplicado pelo DERSA incluindo os dispositivos de entroncamento.

2. LEVANTAMENTO DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES

Para o levantamento da sinalização existente foi realizado a visita de campo na Rodovia dos Tamoios, dos ramos e alças dos dispositivos de entroncamento nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março de 2015. Nesta visita foram registradas as marcações do hodômetro do veículo (a cada 100m) partindo de um marco quilométrico da rodovia, ou de um ponto físico no caso dos ramos de entroncamento.

Os dispositivos de segurança também foram registrados em desenhos, sendo identificados através de legendas as defensas metálicas, barreiras rígidas e muretas de proteção existentes.

Estes desenhos com o levantamento dos dispositivos de segurança existentes estão apresentados no Anexo I deste relatório.



3. AVALIAÇÃO DOS ELEMENTOS E DISPOSITIVOS EXISTENTE E ANÁLISE DE PONTOS CRÍTICOS

Com base na vista de campo, juntamente com os desenhos do cadastro existente foi elaborado este diagnóstico da situação atual e análise dos pontos desconformes e com pendências dos dispositivos de segurança da rodovia.

Para análise da sinalização e dos dispositivos de segurança foram verificadas as normas, manuais e instruções de projeto utilizados pela ARTESP e DER-SP, abaixo relacionadas:

- ✓ Instrução de Projeto – Dispositivos de Contenção Viária – Projetos e Aplicações (IP.DIN/003) da ARTESP;
- ✓ Instrução de Projeto – Faixas de Aceleração e Desaceleração (IP.DIN/002) da ARTESP;
- ✓ Manuais de Sinalização Rodoviária do DER/SP;
- ✓ NBR 15486 - Segurança no Tráfego - Dispositivos de contenção – Diretrizes;
- ✓ NBR14885 -Segurança no Tráfego – Barreiras de concreto;
- ✓ NBR 6971 – Segurança no Tráfego – Defensas Metálicas – Implantação;

A seguir nos itens 3.1 e 3.2 são apresentados o diagnóstico dos principais elementos e dispositivos de segurança.

3.1 RODOVIAS DE ACESSO, ENTRONCAMENTOS, RETORNOS E ACESSOS

Na sequência estão apresentados a relação destes dispositivos e rodovias de acesso, com a indicação do quilometro de referência na rodovia, o tipo e as condições e observações sobre a sinalização horizontal, vertical e dos dispositivos de segurança.

Km de Referência	Pista	Tipo	Pendências de	Observações
			Dispositivo de Segurança	
14+100	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	-	Acesso à AVIBRAS e Retorno
17+100	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	. Falta defesa para proteção de postes de concreto no ramo da pista sul	Acesso à Rosa Mystica e Retorno
18+400	Sul	Acesso em nível	-	Acesso à Rosa Mystica. Ramo de acesso no antigo traçado da rodovia.
20+100	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	-	Retorno e acesso a propriedades particulares
22+000	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	Faltam defensas para proteção de aterros, barreiras rígidas e postes de concreto	Acesso à Parque Industrial e Retorno. Acesso ao condomínio e ao restaurante Sta. Barbara pela via marginal (de sentido duplo) paralela a pista sul
23+000	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	Faltam defensas para proteção de barreiras rígidas	Acesso à Jambreiro e Retorno
29+000	Sul	Acesso em nível	Faltam defensas para proteção de barreiras rígidas e postes de concreto	Acesso a propriedades particulares
29+600	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	-	Acesso a Estr. Municipal, Santa Branca e Retorno
32+400	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	-	Acesso a Paraibuna e a rodovia SPA-032/099
32+400	Sul	Rodovia SPA-032/099	Postes nos passeios sem dispositivos de proteção	Rodovia em trecho urbanizado com meio-fio e passeios
34+000	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	-	Acesso a rodovia SPA-033-099 e Retorno. Ramos de acesso urbanizados com residências e comércio

Km de Referência	Pista	Tipo	Pendências da	Observações
			Dispositivo de Segurança	
34+000	Norte	Rodovia SPA-033/099	Postes de concreto ao longo da rodovia sem proteção	Trecho inicial urbanizado com meio fio e passeios (aproximadamente de 1 km)
35+600	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	Não apresenta dispositivos de proteção para os postes, afloramento rochoso e barreira rígida	Acesso a Paraibuna e Av. B. N. Santos. Acesso pela rodovia SPA-035/099 até o centro de Paraibuna
35+600	Norte	Rodovia SPA-035/099	Postes nos passeios sem dispositivos de proteção. Barreira rígida sem proteção	A rodovia SPA035/099 compreende o trecho entre a bifurcação próximo viaduto da rodovia até a Av. São José. Rodovia em trecho urbanizado com meio-fio e passeios. Passeios com larguras reduzidas e vários cruzamentos com ruas locais. Residências e comércio ao longo da via
36+900	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	-	Retorno
38+100	Sul/Norte	Acesso em nível	Não apresenta dispositivos de proteção para os postes e afloramento rochoso próximo as alças e para a passarela na ilha central	Acesso ao Bairro do Espírito Santo
38+100	Norte	Rodovia SPA-037/099	Postes nos passeios sem dispositivos de proteção. Pontilhões sobre córrego com mureta de proteção (sem barreira rígida)	A rodovia SPA037/099 apresenta cerca de 8,0 km de extensão com trecho urbanizado próximo a rodovia (cerca de 2km).

Km de Referência	Pista	Tipo	Pendências de	Observações
			Dispositivo de Segurança	
39+300	Sul/Norte	Interseção em desnível	-	Retorno e CESP
41+800	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Inferior)	Postes de concreto sem proteção	Retorno e acesso ao residencial Quinta dos Lagos
42+600	Norte	Acesso em nível	-	Acesso ao Bairro dos Telles
43+200	Sul	Acesso em nível	Não apresenta dispositivos de proteção para as árvores e postes de iluminação	Acesso ao Restaurante Fazenda da Comadre
44+400	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	Não apresenta defesa entre as pistas e as marginais sul e norte e para proteção de postes de concreto e para a barreira rígida junto a passarela	Retorno e acesso aos restaurantes Ranchinho e Fazendão e ao residencial Village Paraibuna
49+600	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	Faltam defensas para proteção de aterro	Retorno
51+800	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	Faltam defensas para proteção de aterro	Retorno
55+100	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	Apresenta defensas para proteção de aterro	Acesso a Salesópolis, Mogi das Cruzes e Retorno
58+200	Sul/Norte	Interseção em desnível (Passagem Superior)	Apresenta defensas para proteção de aterro	Retorno



3.2 DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA DA RODOVIA

Para a avaliação e diagnóstico da situação atual dos dispositivos de segurança da rodovia foram observadas as diretrizes do IP.DIN/003 (Instrução de Projeto – Dispositivos de Contenção Viária – Projetos e Aplicações) da ARTESP que detalha a utilização das normas brasileiras NBR 15486, NBR 14885, NBR 6971:2012 entre outras.

Segundo a NBR 15486 (Segurança no Tráfego - Dispositivos de contenção – Diretrizes) os dispositivos de contenção podem ser necessários em função das seguintes situações:

- ✓ Em função da existência de obstáculos fixos;
- ✓ Em função da existência de taludes críticos, não recuperáveis e não transpassáveis;
- ✓ Em função das estruturas de drenagem lateral;
- ✓ Em função da presença de usuários vulneráveis (pedestres e ciclistas);
- ✓ Em função de qualquer outra situação que exija a contenção de veículos errantes.

Na visita em campo foram verificados ao longo da rodovia diversos obstáculos fixos, naturais (árvores, rochas, etc.) e construídos (postes, pilares, suportes, elementos de drenagem, taludes irregulares, cortes em rochas, etc.) que não apresentam proteção e/ou estão inadequadas.

Além disso, foi observado que todas as defensas metálicas estão instaladas diferentes da norma NBR 6971:2012, onde se prevê a instalação de atenuadores de impacto e em alguns casos, os postes de fixação estão instalados contrários ao fluxo de veículos. Em todas as barreiras rígidas são necessárias as adequações para receber os elementos de transição (tripla onda) e/ou atenuadores de impacto. Segue abaixo foto ilustrativa dos casos mencionados. Para esses casos, será apresentado uma planilha com a relação dos pontos desconforme com as normas.



[Handwritten signature]

[Handwritten initials]











Postes de fixação instalados contrários ao fluxo dos veículos











Barreira Rígida (Pendente adequação para instalação de tripla onda e atenuador de impacto)

Na sequência está apresentado a relação dos locais identificados ao longo da rodovia com pendência de implantação de dispositivo de contenção viária para segurança do tráfego. Os locais indicados nesta relação estão listados de acordo com o sentido de tráfego, ou seja, crescente para a pista sul e decrescente para a pista norte. Além dos locais são indicados/sugeridos os dispositivos a serem implantados, o motivo da intervenção e uma foto ilustrando o local indicado.





Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
11+560	11+580	Sul	Atenuador de Impacto	Proteção de barreira rígida (lado esquerdo da pista Sul)	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
14+500	14+600	Sul	Defensa Metálica	Proteção de aterro	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
15+840	15+920	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
16+200	16+280	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	





Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
17+800	17+900	Sul	Defensa Metálica	Proteção de aterro	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
17+960	17+980	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida da ponte	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
18+200	-	Sul	Defensa Metálica	Proteção de suporte de placa (semi-pórtico)	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
18+500	18+720	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	

Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
21+480	21+500	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
21+580	21+600	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
22+320	22+340	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
23+000	23+020	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	

Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
25+780	25+800	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
26+000	26+020	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
27+000	27+020	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
27+960	27+980	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	






 13/67






Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
29+020	29+040	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
29+600	29+620	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
30+700	30+720	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida - fechamento de acesso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
31+180	31+260	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	





Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
31+700	31+780	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
32+370	32+390	Sul	Atenuador de Impacto	Proteção de barreira rígida na bifurcação do entroncamento	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
32+600	32+800	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
33+015	33+020	Sul	Defensa Metálica	Continuação da defesa existente até barreira rígida existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	





[Handwritten signature]





15/6/2015
[Handwritten initials]

Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
33+460	33+580	Sul	Defensa Metálica	Proteção de aterro - até barreira rígida da ponte existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
33+880	33+900	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
34+120	34+170	Sul	Defensa Metálica	Proteção de árvores e estacionamento	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
34+580	34+600	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
35+160	35+180	Sul	Defensa Metálica	Continuação da defesa existente até barreira rígida existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
36+850	36+950	Sul	Defensa Metálica	Proteção de talude de corte	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
37+300	37+600	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
37+860	37+960	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	

Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
38+200	38+330	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso até barreira rígida existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
39+120	39+140	Sul	Atenuador de Impacto	Proteção de barreira rígida na bifurcação do entroncamento	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
42+100	42+300	Sul	Defensa Metálica	Proteção de muro contenção - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
42+950	43+180	Sul	Defensa Metálica	Proteção de aterro	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
43+450	43+650	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
44+350	44+450	Sul	Defensa Metálica	Proteção de muro contenção do viaduto	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
47+980	48+000	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida da ponte	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
48+730	49+200	Sul	Barreira Rígida	Proteção de afloramento rochoso - continuação da barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	


Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
49+260	49+300	Sul	Defensa Metálica	Proteção de aterro - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
49+700	49+800	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
50+100	50+300	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
51+100	51+300	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	

[Handwritten signature]
[Handwritten mark]
[Handwritten mark]

Km inicia	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
51+600	51+620	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida da ponte	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
51+900	52+100	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
52+320	52+360	Sul	-	Retirada da barreira existente e implantação ilha de canalização	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
52+600	52+780	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	

[Handwritten signature]





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
52+800	53+000	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
54+700	54+860	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - até defesa metálica existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
55+340	55+580	Sul	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	
57+340	57+360	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
58+360	58+380	Sul	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP NBR 15486	

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
59+800	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de dispositivo de drenagem	IP.DIN/003-ARTESP	
59+700	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de dispositivo de drenagem	IP.DIN/003-ARTESP	
59+560	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de dispositivo de drenagem	IP.DIN/003-ARTESP	
58+000	57+980	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
57+390	57+310	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
56+980	56+940	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
55+600	55+340	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
54+800	54+750	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	





[Handwritten signature]

25/67





[Handwritten mark]

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
52+960	52+880	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
52+700	52+540	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
52+020	51+920	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
50+820	50+740	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
50+300	50+200	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
49+720	49+640	Norte	Defensa Metálica	Proteção de aterro	IP.DIN/003-ARTESP	
49+320	48+990	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes e afloramento rochoso - até defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
48+940	48+600	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes e afloramento rochoso - até defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
48+220	48+200	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
47+820	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto	IP.DIN/003-ARTESP	
47+200	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto	IP.DIN/003-ARTESP	
47+100	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto	IP.DIN/003-ARTESP	

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
46+920	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto	IP.DIN/003-ARTESP	
46+800	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto	IP.DIN/003-ARTESP	
45+800	45+700	Norte	Defensa Metálica	Proteção de via marginal - adequação saída de posto de combustível	IP.DIN/003-ARTESP	
45+400	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de árvore	IP.DIN/003-ARTESP	

[Handwritten signature]
29/67

[Handwritten mark]





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
45+350	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de árvore	IP.DIN/003-ARTESP	
45+000	44+500	Norte	Defensa Metálica	Proteção de via marginal	IP.DIN/003-ARTESP	
44+450	44+300	Sul	Defensa Metálica	Proteção de muro contenção do viaduto	IP.DIN/003-ARTESP	
44+150	43+700	Norte	Defensa Metálica	Proteção de via marginal	IP.DIN/003-ARTESP	





[Handwritten signature]
[Handwritten initials]
[Handwritten mark]





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
43+700	43+600	Norte	Defensa Metálica	Proteção de aterro junto a alça de acesso a pista	IP.DIN/003-ARTESP	
42+400	42+380	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
42+220	42+200	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto - até defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
39+220	39+200	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	





[Assinatura]





[Assinatura]

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
38+800	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de árvore	IP.DIN/003-ARTESP	
38+450	38+430	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
38+340	38+240	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
38+000	37+980	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida - continuação das barreiras existentes	IP.DIN/003-ARTESP	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
36+880	36+860	Norte	Defensa Metálica	Proteção de postes de concreto - até defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
36+800	36+780	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
36+080	36+070	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
35+580	35+560	Norte	-	Adequação das barreiras existentes	IP.DIN/003-ARTESP	

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
34+060	33+990	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
33+800	33+780	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
33+500	33+400	Norte	Defensa Metálica	Proteção de aterro	IP.DIN/003-ARTESP	
32+300	32+200	Norte	Defensa Metálica	Proteção de aterro e suporte metálico de placa	IP.DIN/003-ARTESP	





Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
31+780	31+700	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
31+240	31+200	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
30+440	30+300	Norte	Defensa Metálica	Proteção de aterro - continuação da defesa existente	IP.DIN/003-ARTESP	
30+160	30+120	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	




Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
29+780	29+760	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
28+320	28+300	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
27+960	27+920	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
27+320	27+300	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
27+100	26+980	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
26+000	25+920	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
23+200	23+180	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
22+100	-	Norte	Defensa Metálica	Proteção de suporte metálico de placa	IP.DIN/003-ARTESP	


 37/6


Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
20+800	20+700	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
20+380	20+360	Norte	Defensa Metálica	Proteção de barreira rígida	IP.DIN/003-ARTESP	
19+180	19+160	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
18+900	18+740	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	

Km inicial	Km final	Pista	Tipo de Dispositivo Pendente	Motivo de Intervenção	Norma ou Instrução de Projeto	Foto Ilustrativa do local
15+580	15+440	Norte	Defensa Metálica	Proteção de afloramento rochoso	IP.DIN/003-ARTESP	
13+700	13+500	Norte	Defensa Metálica	Proteção de árvores e estacionamento	IP.DIN/003-ARTESP	
11+320	11+300	Norte	Atenuador de Impacto	Proteção de semi-pórtico na bifurcação do entroncamento	IP.DIN/003-ARTESP	

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

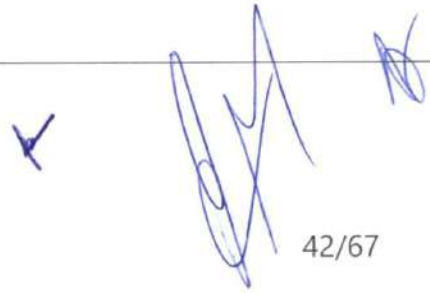
Abaixo é apresentada a relação de dispositivos de segurança implantados desconformes com as normas vigentes.

km de referência	Sentido	Elemento	Pendências dos Elementos de Segurança viária implantados
11+580	Sul/ Canteiro Central	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
12+220	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
12+260	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
12+600	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
13+000	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
13+780	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
13+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Prolongamento de aproximadamente 120 m de defesa
14+180	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
14+500	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
14+700	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

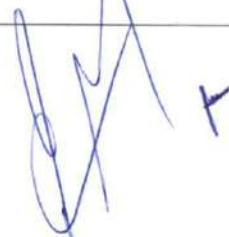
15+020	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
16+300	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
16+660	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
16+880	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
17+300	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
18+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
18+740	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
18+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
19+040	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
19+600	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
19+940	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto




20+040	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição
20+220	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
21+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
21+500	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
21+600	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
22+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
22+340	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
22+500	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
23+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
23+200	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
23+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída



23+780	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
23+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
24+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
24+650	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
25+820	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
26+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
26+250	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
26+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
27+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
27+400	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
28+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto



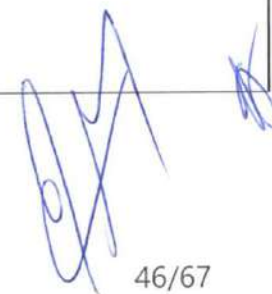
28+250	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+350	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+550	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+750	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+800	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
29+040	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
29+650	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
30+750	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
31+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
31+250	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
31+300	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto




32+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
32+400	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição
32+820	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição
33+320	Sul	Defensa Metálica	Substituir aproximadamente 20m de defesa por estar com altura inferior Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+420	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+600	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
33+750	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+900	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
34+180	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
34+700	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

35+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
35+200	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
35+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
36+000	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
36+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
36+520	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
36+750	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
37+250	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
37+300	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
38+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
38+350	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto

✓



38+450	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
38+550	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
38+650	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
38+800	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
39+150	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
39+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
39+850	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
40+500	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
40+700	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
41+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
41+550	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

41+820	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
41+900	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição
42+050	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
42+300	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
42+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
42+600	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
42+650	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
42+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
43+250	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
43+600	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
45+300	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída



45+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
45+450	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
46+500	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
46+920	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
47+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
47+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
48+000	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
49+300	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
49+480	Sul	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
49+650	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
49+920	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

49+980	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+580	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+650	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
51+700	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
51+880	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
52+150	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
52+320	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
52+450	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
52+780	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
53+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
54+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

54+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
55+150	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
55+200	Sul	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
55+250	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
55+350	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
55+750	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
56+020	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
56+500	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
56+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
57+350	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
57+900	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

58+220	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
58+280	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição
55+350	Sul	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
58+380	Sul	Barreira Rígida	Adequação de barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
58+450	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
58+600	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
59+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
59+450	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
59+850	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
60+100	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
60+250	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

Y



60+400	Sul	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
11+750	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
12+650	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
12+950	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
13+150	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
13+300	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
14+220	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
14+420	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
14+450	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
15+800	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
16+600	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

A



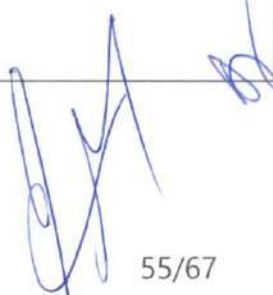
16+700	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
16+880	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
17+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
17+120	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
17+180	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
17+650	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
18+000	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
18+120	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
18+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
18+950	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
19+150	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

✓



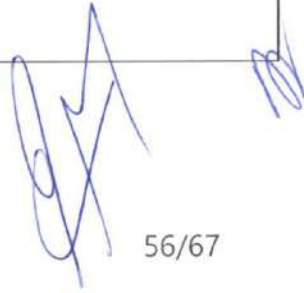

19+420	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
19+780	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
19+850	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
20+080	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
20+120	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
20+350	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
20+450	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
21+200	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
21+580	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
21+650	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
21+750	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto

Y



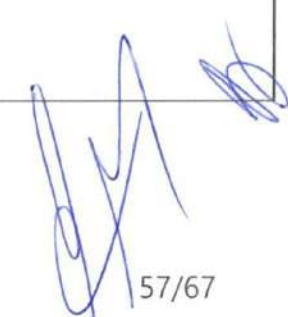
22+600	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
22+750	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
23+020	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
23+150	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
23+900	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
24+060	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
24+150	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
24+440	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
24+480	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
24+900	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
25+280	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

✓



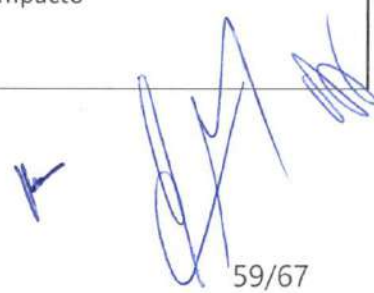
26+420	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
27+300	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
27+700	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
27+920	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+300	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
28+460	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+560	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
28+650	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
28+730	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
28+920	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
29+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

A




29+050	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
29+320	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
29+520	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
29+750	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
30+020	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
30+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
30+720	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
31+180	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
31+350	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
31+540	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
31+820	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

32+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
32+150	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
32+650	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
33+100	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+150	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
33+820	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
34+000	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
34+050	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
34+120	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
34+220	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída



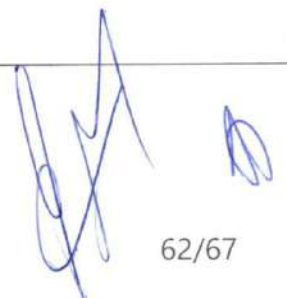
34+750	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
35+550	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
35+700	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
35+800	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
36+080	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
36+720	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
36+780	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
36+850	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
37+640	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
37+880	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
38+000	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto

38+300	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
38+430	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
39+200	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
39+550	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
39+980	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
40+040	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
40+220	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
40+800	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
41+300	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
41+420	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
41+520	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída



41+650	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
41+700	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
41+950	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
42+200	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
42+380	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
42+600	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
42+680	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
43+020	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
43+300	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
43+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
43+500	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

✓



43+600	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
45+040	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição
45+100	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto
45+550	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
46+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
48+200	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
48+600	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
49+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
49+360	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
49+480	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída
49+500	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto



49+880	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+300	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+550	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+640	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
50+700	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
51+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
51+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
51+500	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
51+800	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
52+200	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto

✓




52+300	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
52+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
52+600	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
52+800	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
53+600	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
53+900	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
54+550	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
54+620	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
55+000	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
55+450	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
55+500	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

55+900	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
56+500	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
57+100	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
57+200	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
57+300	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
57+900	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
58+120	Norte	Defensa Metálica	Abater terminal de saída Postes de fixação invertidos (necessário adequação)
58+300	Norte	Barreira Rígida	Adequação da barreira rígida Implantação do elemento de transição Implantação de atenuador de impacto
58+800	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
58+920	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
59+500	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

✓




59+650	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
60+350	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída
60+400	Norte	Defensa Metálica	Implantação de atenuador de impacto Abater terminal de saída

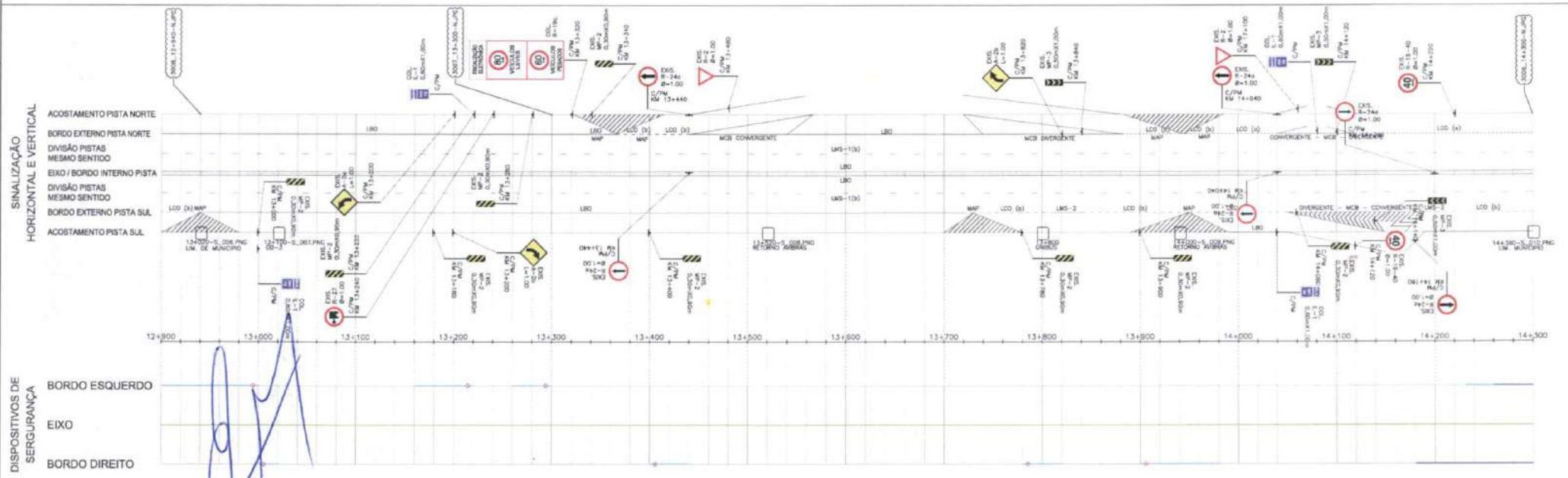
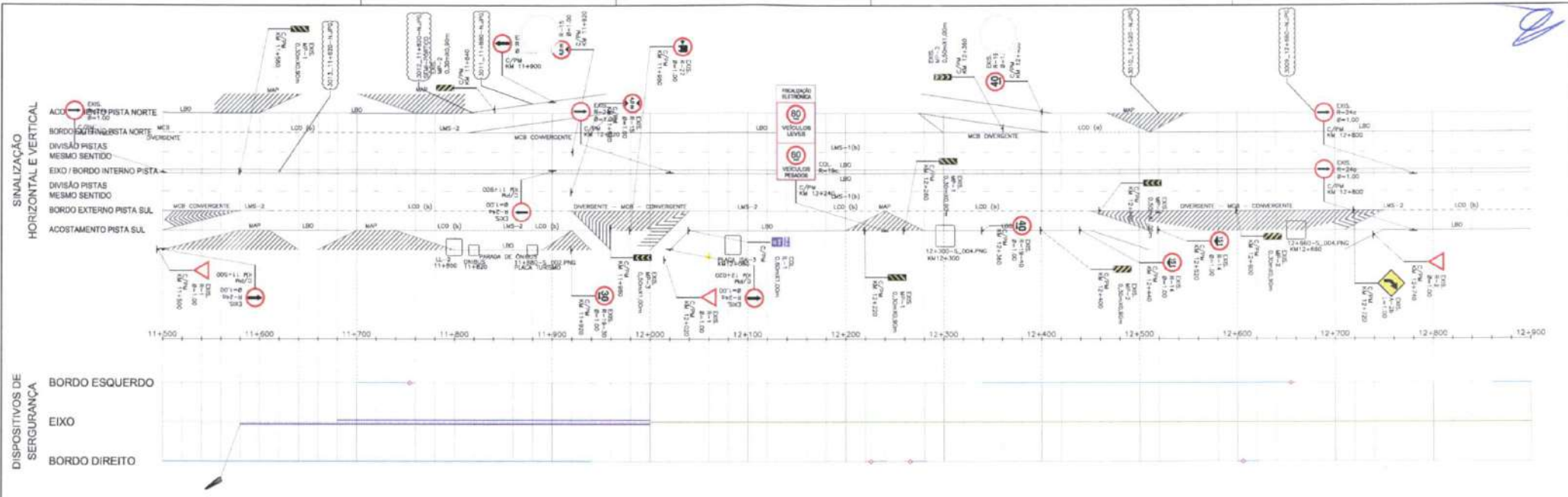
**ANEXO I – DESENHOS
(LEVANTAMENTO DOS DISPOSITIVOS E ELEMENTOS DE
SEGURANÇA EXISTENTES)**



A



EM BRANCO



NOTAS:
 1- A SINALIZAÇÃO QUILÔMETRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES
 2- ESTABELEÇA-SE ZEROS E NÚMEROS TRÊS (03) DE 00-0001
 3- AS PLACAS DE PROTEÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO COORDENADAS A APRESENTAÇÃO DO ANEXO DO RELATÓRIO 1281-GAL-04-GL-01-001

1º	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	OBJETO
REVISÕES							
DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA							

ENGE
CORPUS

ENGE
DES
VERIF
RESP TEC

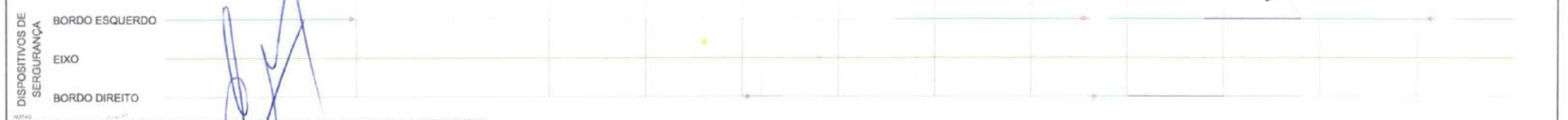
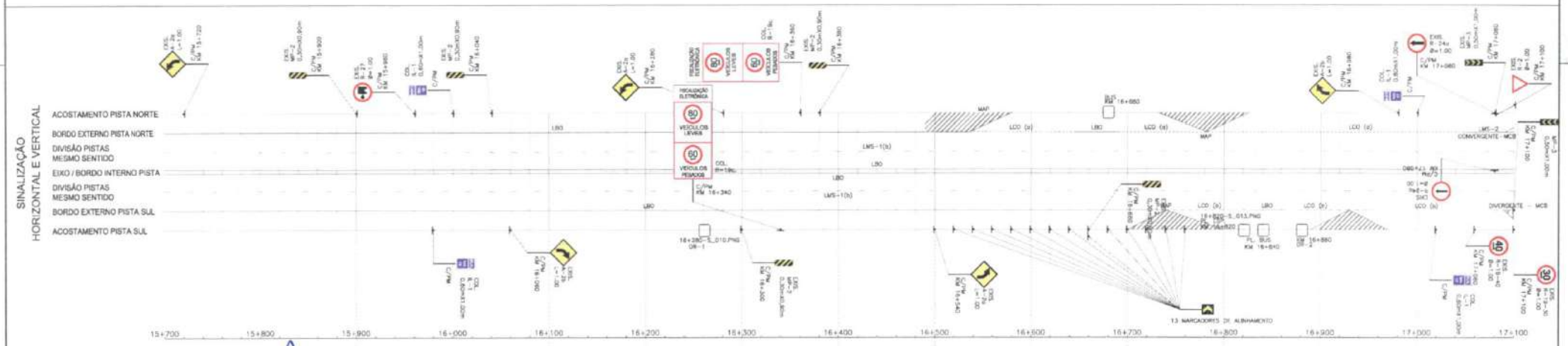
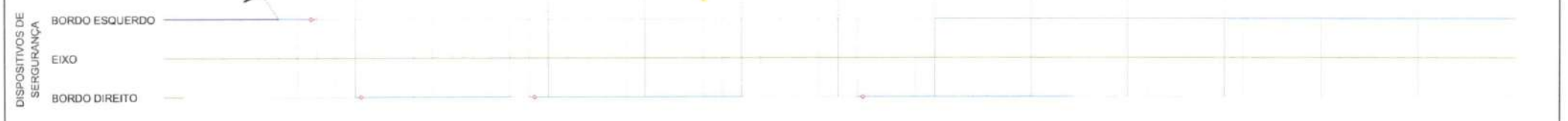
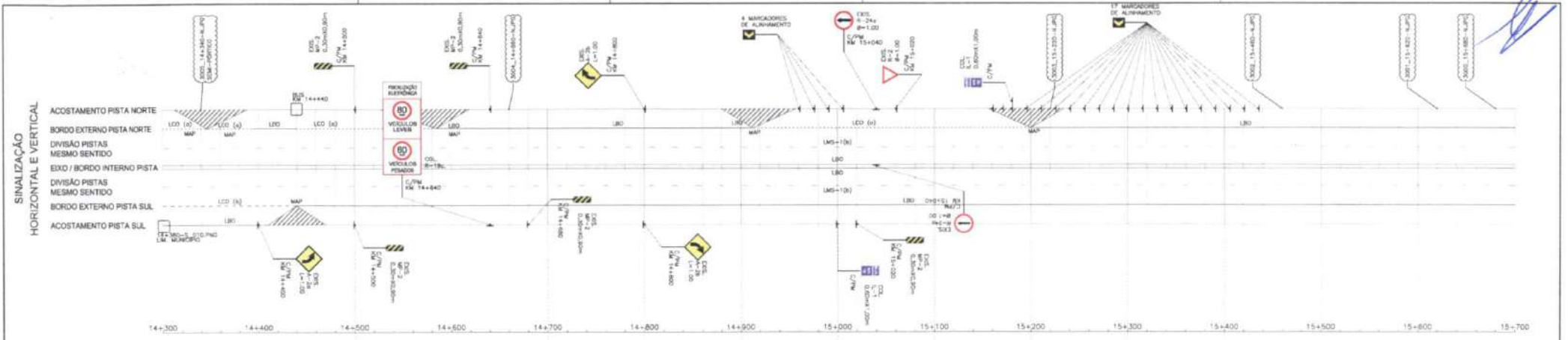
VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO
-------------	-----------

SECRETARIA DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO: RECÓVIA DOS TAMOIOS - SP/020
 SUB-PROJETO: KM 11,5 AO KM 83,4
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA EXISTENTES.

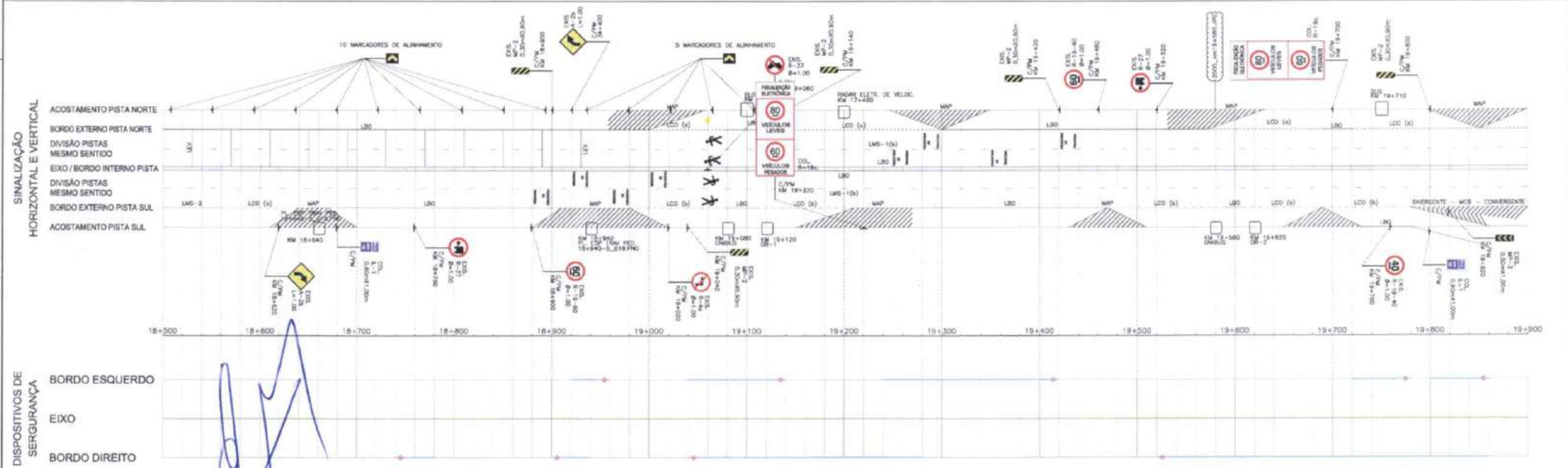
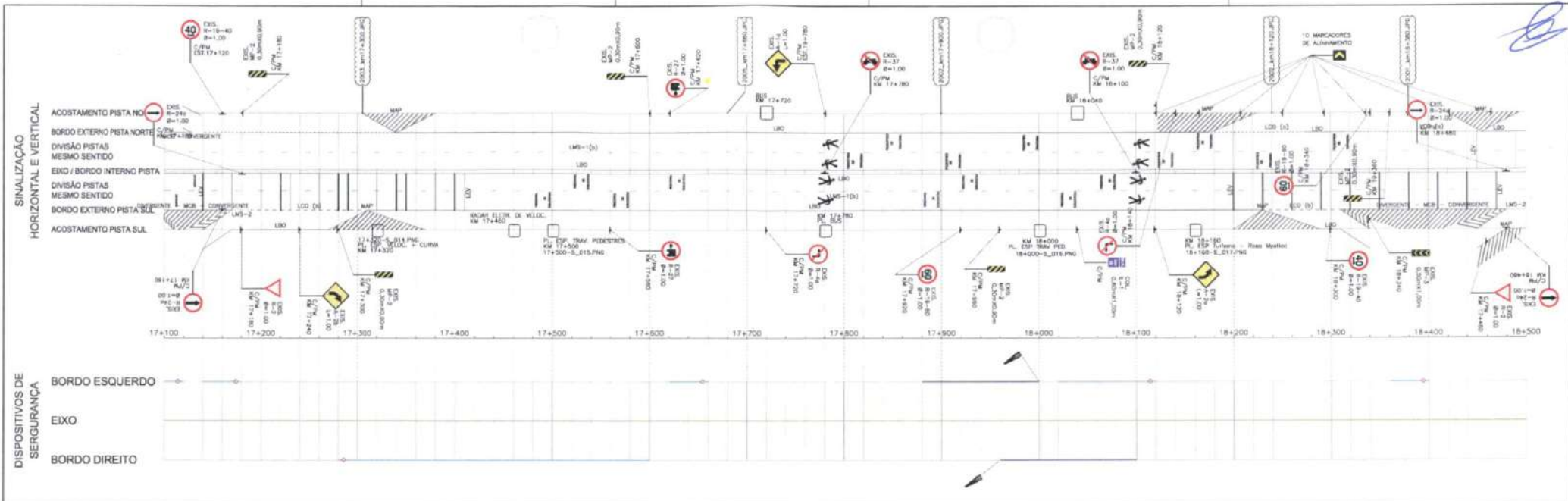
SEDE: COORDENADORIA DE SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA
 SEMEAL: 1281-GAL-04-GL-DS-0002

RDO



NOTAS:
 1. A SINALIZAÇÃO QUANTITATIVA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DIMENSIONAIS EXISTENTES
 2. LEGENDA VER DESENHO 131 (PL 14-01-03/04)
 3. APLICAÇÃO DE SINALIZAÇÃO E IDENTIFICAÇÃO DE ÁREAS DE SEGURANÇA - ANEXO 1 DO REGULAMENTO 205-CAL-20-01-NT-001

EMPRESA: ENGE CORP				EMPRESA: TAMOIOS			
SUB-TRECHO: KM 11,5 AO KM 62,8				SUB-TRECHO: KM 11,5 AO KM 62,8			
OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES				OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES			
SÉRIE: 131				SÉRIE: 131			
REV. 01				REV. 01			
131-GAL-04-GL-DS-0003				131-GAL-04-GL-DS-0003			
R00				R00			

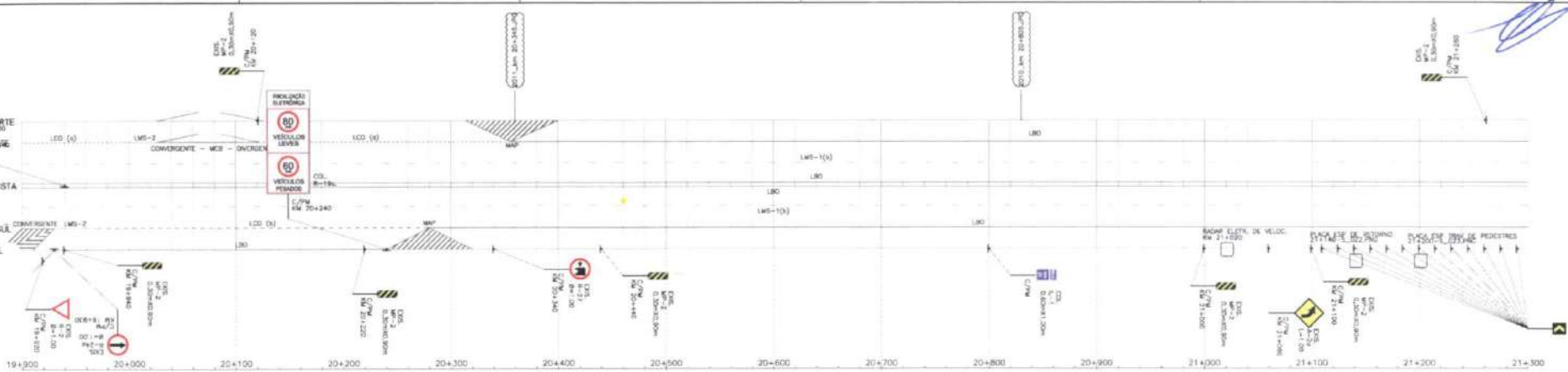


NOTAS:
 1- A LOCALIZAÇÃO DIMENSIONADA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS DIMENSIONAIS EXISTENTES
 2- SINALIZAÇÃO VERTICAL DESENVOLVIDA DE ACORDO COM O PROJETO
 3- AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E SINALIZAÇÃO ESTÃO CODIFICADAS A PARTIR DO PROJETO DE SINALIZAÇÃO DE ACORDO COM O PROJETO DE SINALIZAÇÃO

EMPRESAMENTO						RODovia dos TAMOIOS SP038	
SUB-TRECHO						KM 115 AC KM 134	
OBJETO						1.5.007 AMBIENTE DE SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES	
ESCALA						1:100	
SEM ESCALA						1281-GAL-04-GL-DS-0004	
REVISÃO						R00	
NP	ESCRITURAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CÓDIGO	OBJETO
DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA							

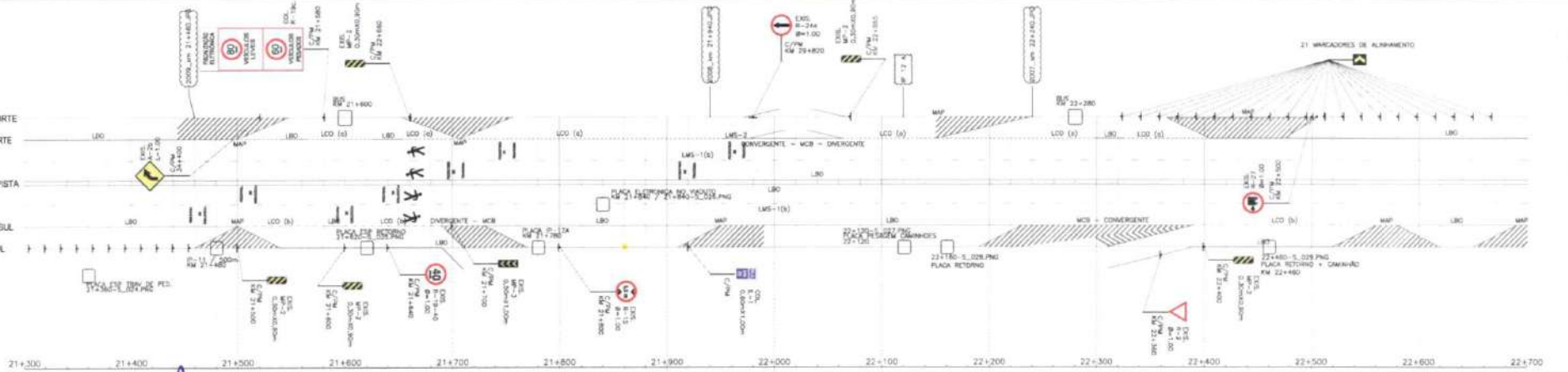
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



NOTAS:
 1. ALCALZADA QUADRIETRIA NA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA SENDO REFERENCIADOS SEUS AS PLACAS DOS MARCOS QUADRIETRIAS EXISTENTES.
 2. BARRERA SEM DESBORDO (20) GAL-04-GL-DS-001.
 3. AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E OBSERVAÇÃO E SÍMBOLOS INDICACIONAIS APRESENTADAS NA PLANILHA SÃO DE TIPO 1201-GAL-04-GL-01-001.

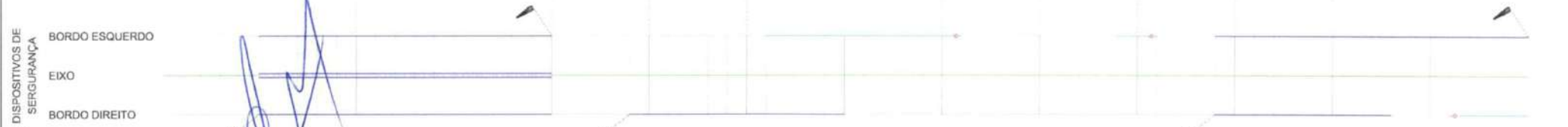
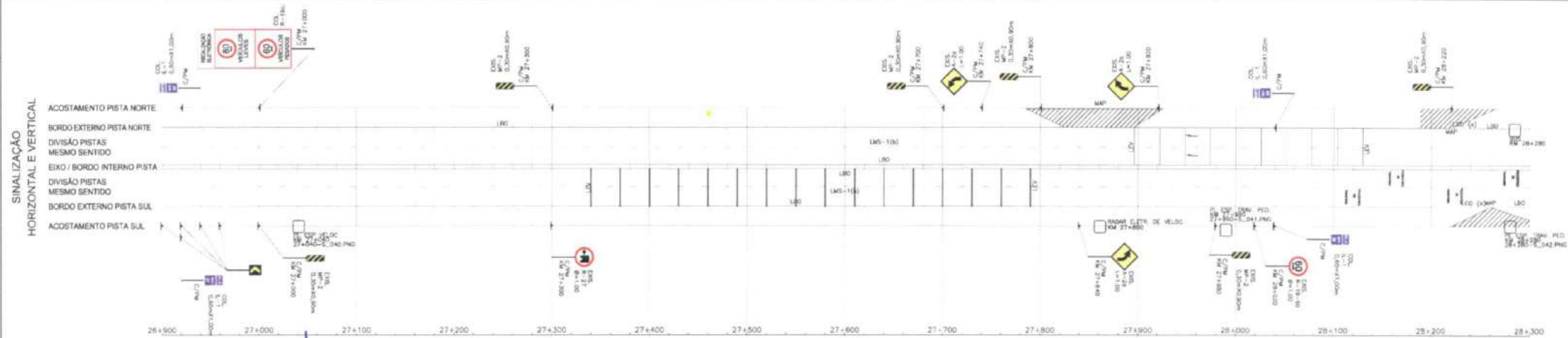
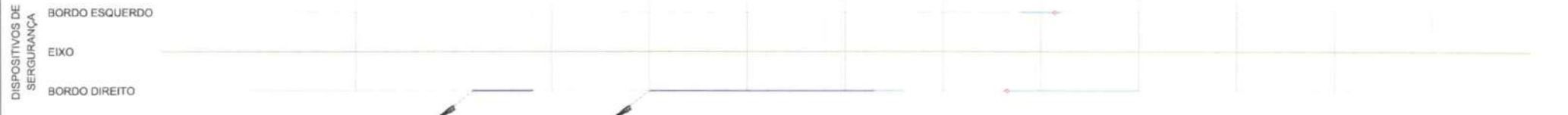
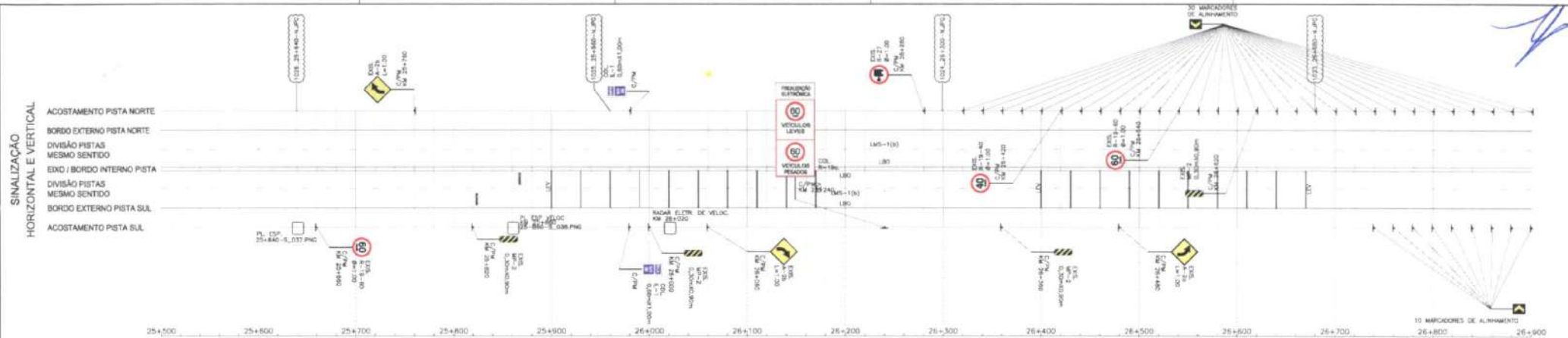
NR	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO

OBJETO	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

ELAB	REVIS	VERIF	APROVA

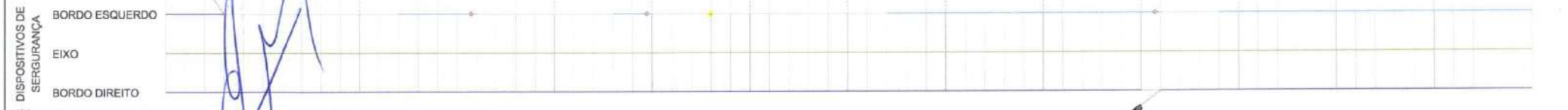
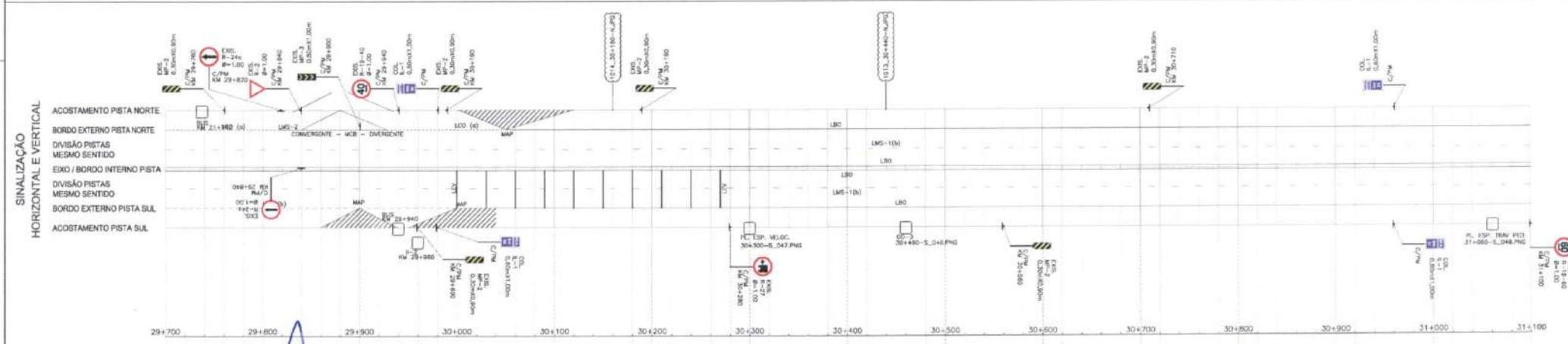
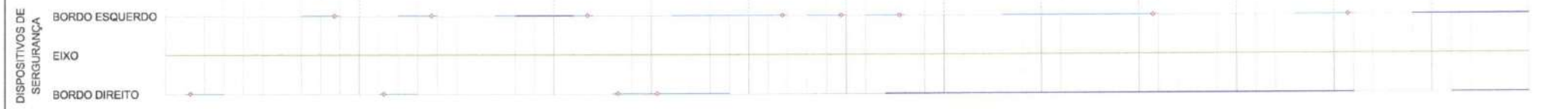
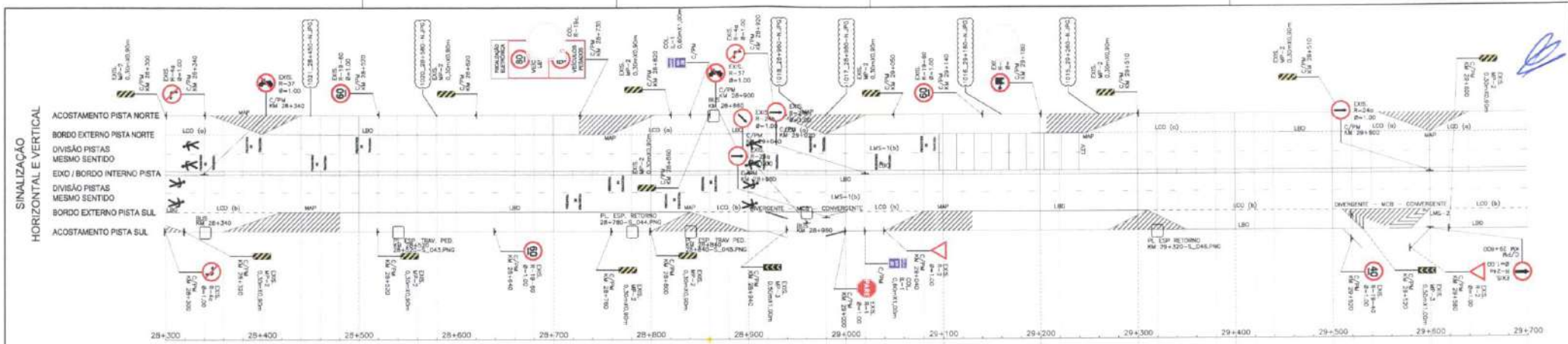


RODOVIA DOS TAMOIOS	
EMPRESAMENTO	RODOVIA DOS TAMOIOS SP-030
SUB TRECHO	KM 115,40 KM 83,4
OBJETO	LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES
ESCALA	GRUPO
SEM ESCALA	1281-GAL-04-GL-DS-0005
REVISÃO	ROD



NOTAS:
 1- A LOCALIZAÇÃO QUILÔMETRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA DEVE SEMPRE SER EM PLACAS COM MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES
 2- LEGENDA VER DESENHO 1281-GAL-04-GL-000-001
 3- AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E SINALIZAÇÃO DEVE SER COLOCADAS A DISTÂNCIAS MÍNIMAS DE 120M, SALVO O CONTRÁRIO

EMPREHEITAMENTO: RODOVIA DOS TAMOIOS - SP/MS ALÍNEAMENTO: KM 115+000 A KM 83+4						PROJETO: LEVANTAMENTO DE SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES	
DATA: 15/05/2017 EMITENTE: ENGECORPS VERIFICAÇÃO: [] APROVAÇÃO: [] CÓDIGO: 1281-GAL-04-GL-000-007						ESCALA: 1:500 CADERNO: 1281-GAL-04-GL-000-007	
TP	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CÓDIGO	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA



NOTAS:
 1 - A LOCALIZAÇÃO SIMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA É SEMPRE APLACADA NAS PLACAS DOS MARCADORES NUMÉRICOS EXISTENTES
 2 - VERIFICAR AOR DESENO 1021.046.04.01.03.01.01
 3 - AS PLACAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO CODIFICADAS A NOME DAS ÁREAS DE TRÁFEGO NO RELATÓRIO 1281-GAL-04-GL-AT-0001

TP	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	DOCUMENTOS DE REFERENCIA	OBJETO
	REVISÕES							

ENGECORPUS

ELAB: []
 DES: []
 PROJ: []
 REV: []

VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO

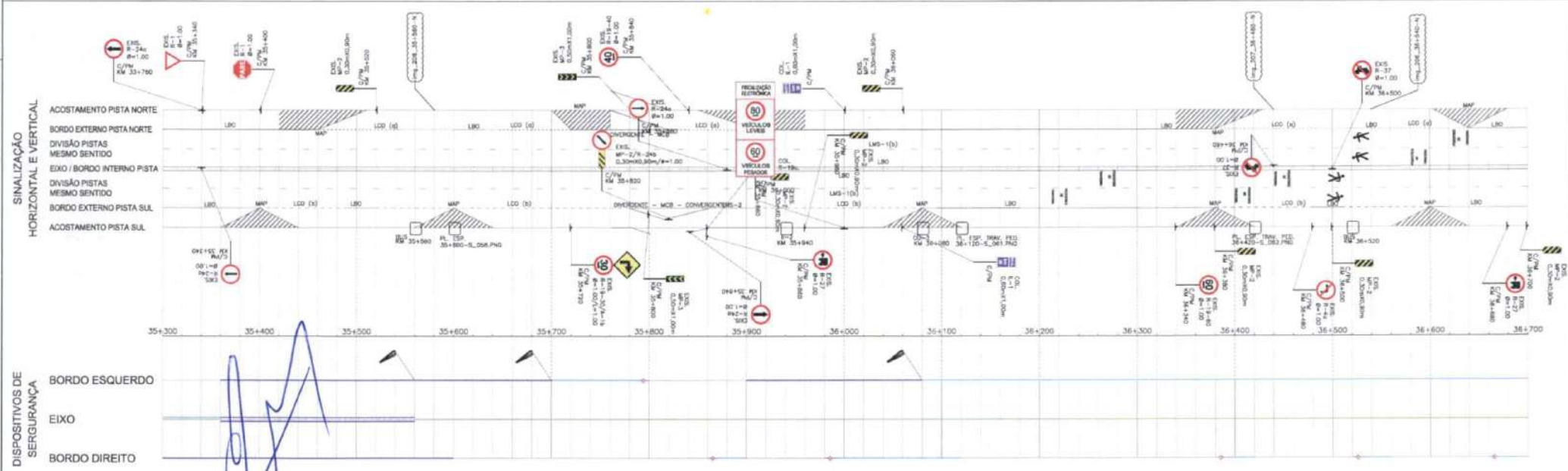
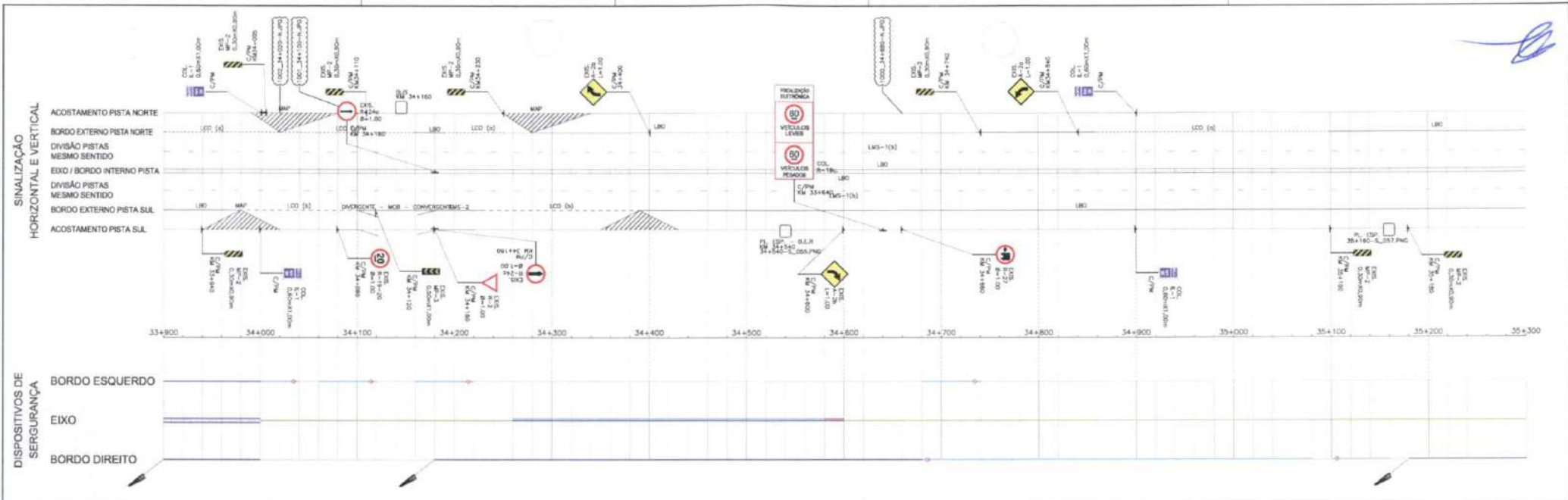
RODOVIA DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO: RODOVIA DOS TAMOIOS SP/MS
 SUB-FREDO: KM 11,5 AO KM 33,4
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES

BRAGA: []
 TÍTULO: []
 DATA: []

1281-GAL-04-GL-DS-0008

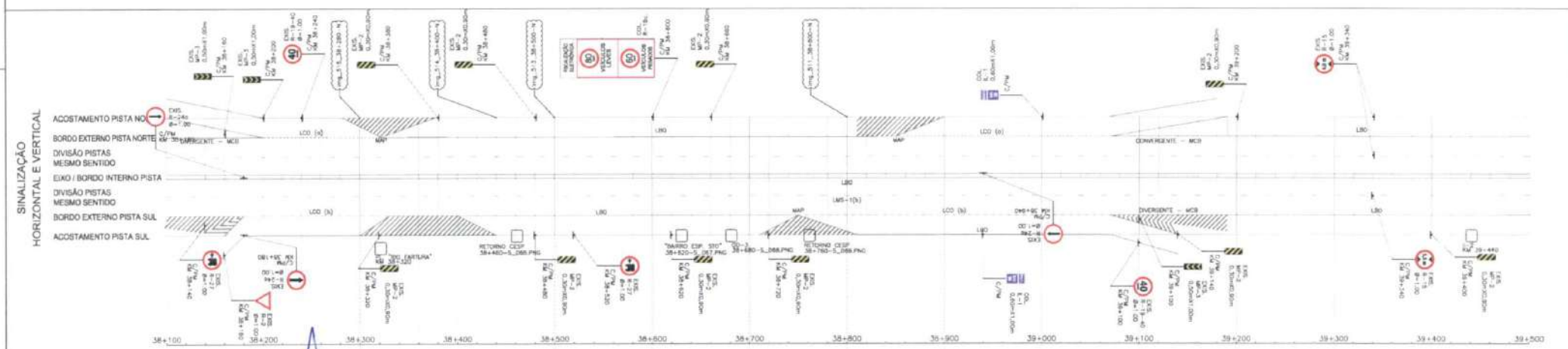
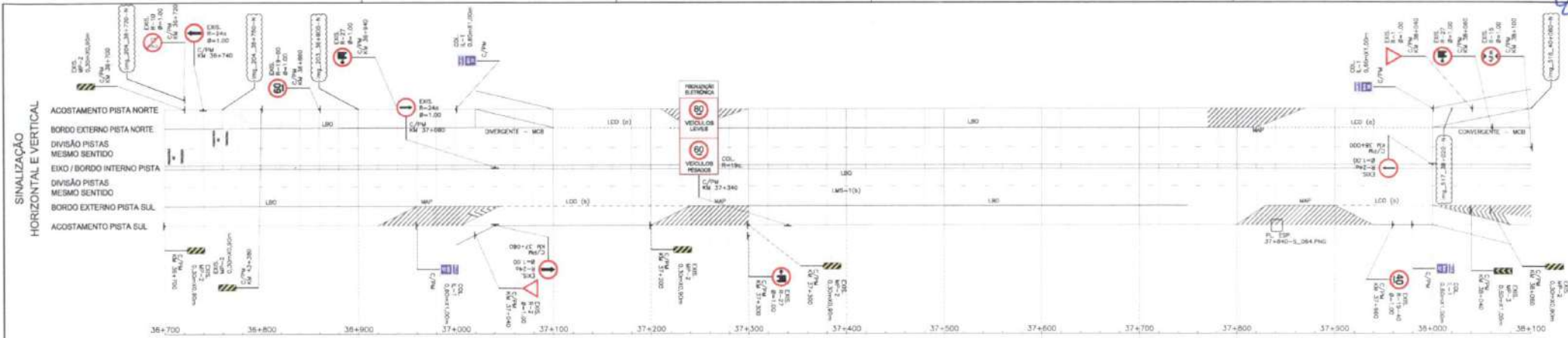
PROJ: []
 R00



NOTAS:
1 - A UTILIZAÇÃO QUANTITATIVA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA DEVE SEMPRE SEGUIR AS PLACAS DIMENSIONAIS EXISTENTES.
2 - SINALIZAÇÃO DEBEM SER EM BRANCO SOBRE FUNDOS AZUIS.
3 - AS PLACAS DE PREENCHIMENTO ESTÃO CODIFICADAS A REPRESENTAR O NÚMERO DA CORRELATIVO (C31-GAL-04-SUL-RT-001)

REVISÕES						DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	
Nº	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	OBJETO

		VERIFICAÇÃO		APROVAÇÃO	
		ELAB:			
DES:					
MEM:					
REP. TR:					
		EMPRESAMENTO		RECUPERAÇÃO DOS TAMOIOS SP/2009	
SUB PROJETO		K+M		115+000 A 115+300	
OBJETO		LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES			
ESCALA					
TEMP ESCALA					
				1281-GAL-04-GL-DS-0010	
				REVISÃO: R00	



NOTAS:
 1. A LOCALIZAÇÃO QUILÔMETRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE À LINHA DOS MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES.
 2. LEGENDA VER DESENHO 1281-GAL-04-GL-DS-0001.
 3. AOS PLANOS DE PROJEÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO CONDIÇÕES APRESENTADAS NO DESENHO 1281-GAL-04-GL-DS-0001.

REVISÕES	DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		
76		
77		
78		
79		
80		
81		
82		
83		
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90		
91		
92		
93		
94		
95		
96		
97		
98		
99		
100		

ENGE CORP

PROJETO

APROVAÇÃO

PROJETO

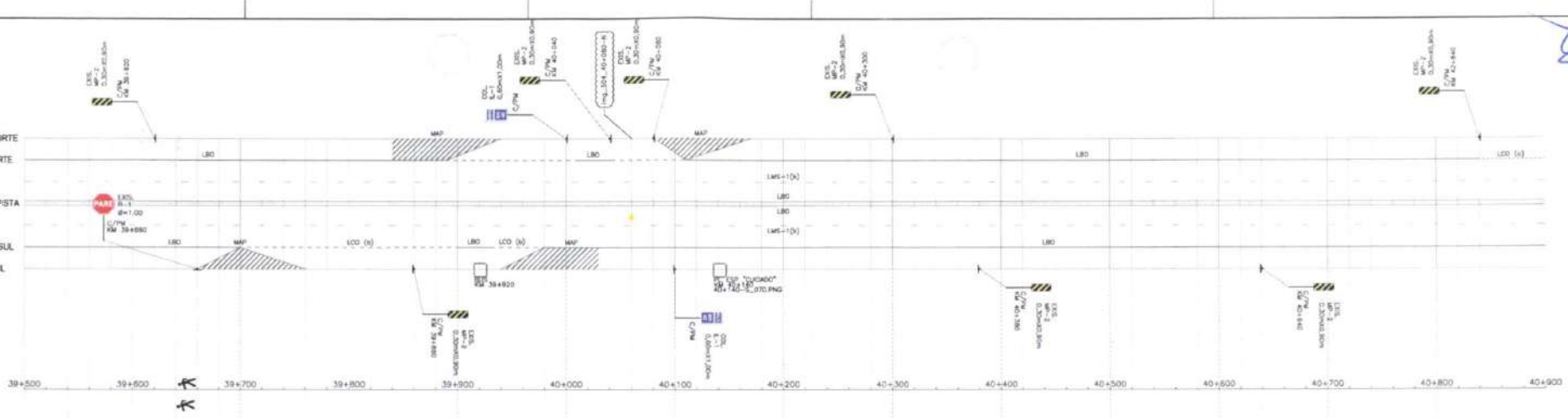
APROVAÇÃO

PROJETO

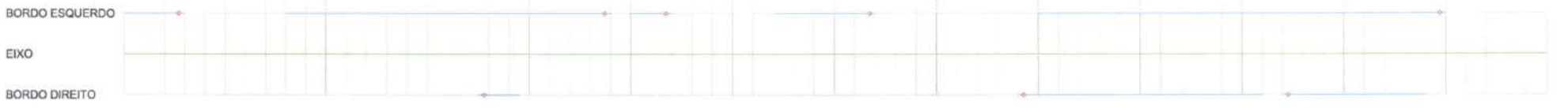
APROVAÇÃO

IMPRESSÃO	PROJETO DOS TAMBOIS SP-080	
DATA	KM 11,5 AO KM 12,4	
OBJETO	LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES	
RESULTADO	CONFERÊNCIA	
REVISÃO	1281-GAL-04-GL-DS-0011	

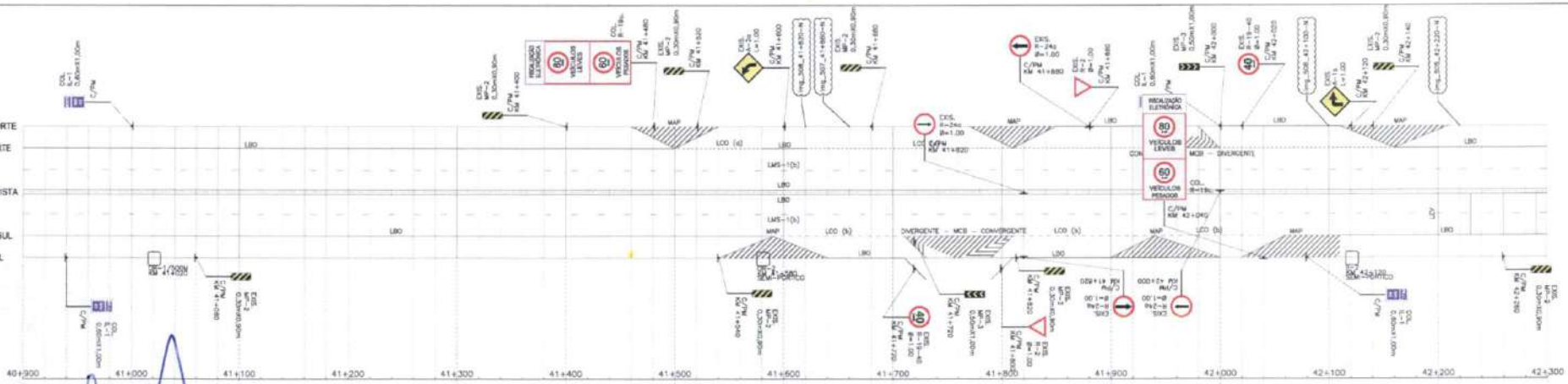
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



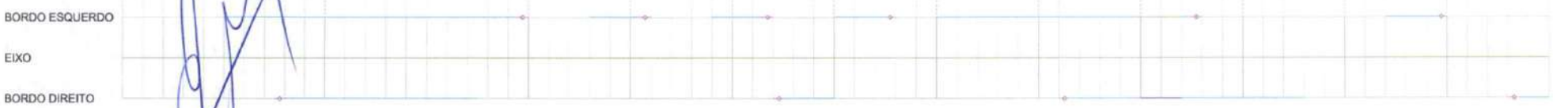
DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA



NOTAS:
 1- A LOCALIZAÇÃO QUADRIMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCADORES QUADRIMÉTRICOS EXISTENTES.
 2- LEMBRETE: VER TERMO DE REFERÊNCIA 1281-GAL-04-GL-00-0001.
 3- AS PLACAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO CODIFICADAS A APRESENTAÇÃO DE SEU TÍTULO E DO RELATÓRIO 1281-GAL-04-GL-00-0001.

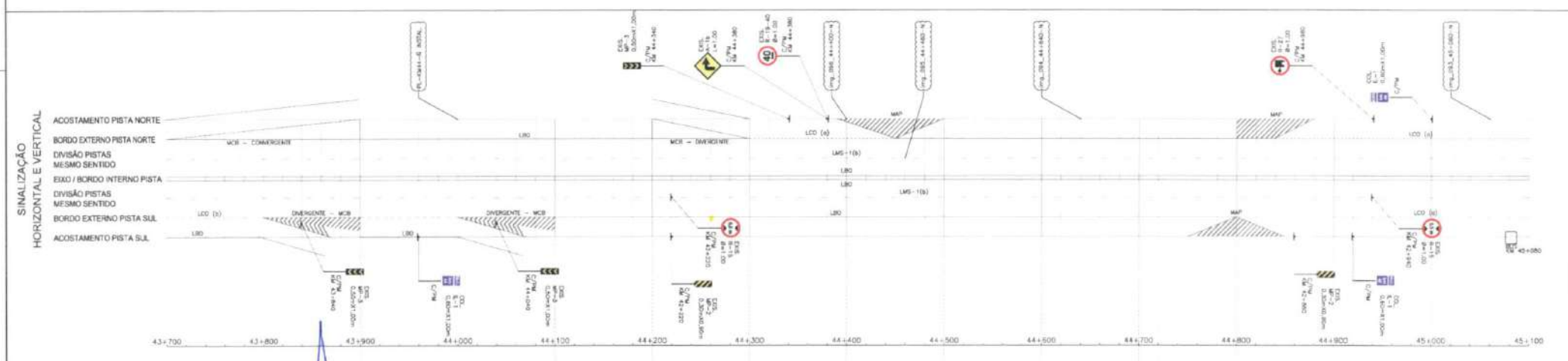
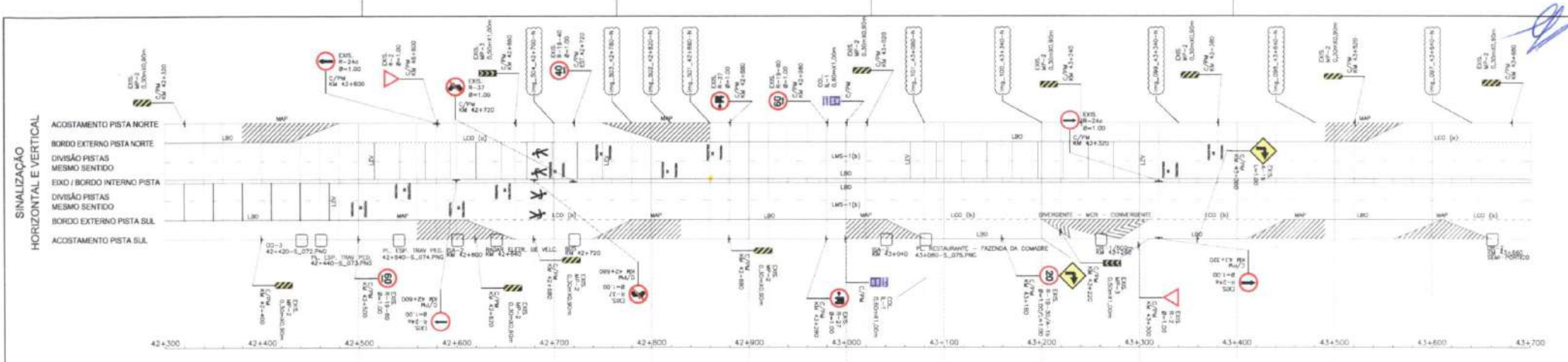
REVISÕES						DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA		ENGENHARIA		EMPRESA		PROJETO	
Nº	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	CAUETO	ELAB	DES	VERIF	RESP TEC	ESCALA	SEM ESCALA



EMPRESAMENTO: PICKUPVA DOS TAMOIOS SP-008
 SUB-PROJETO: KM 11,5 AD. KM 03,3
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA EXISTENTES

ESCALA: CÓDIGO
 SEM ESCALA: 1281-GAL-04-GL-DG-0012

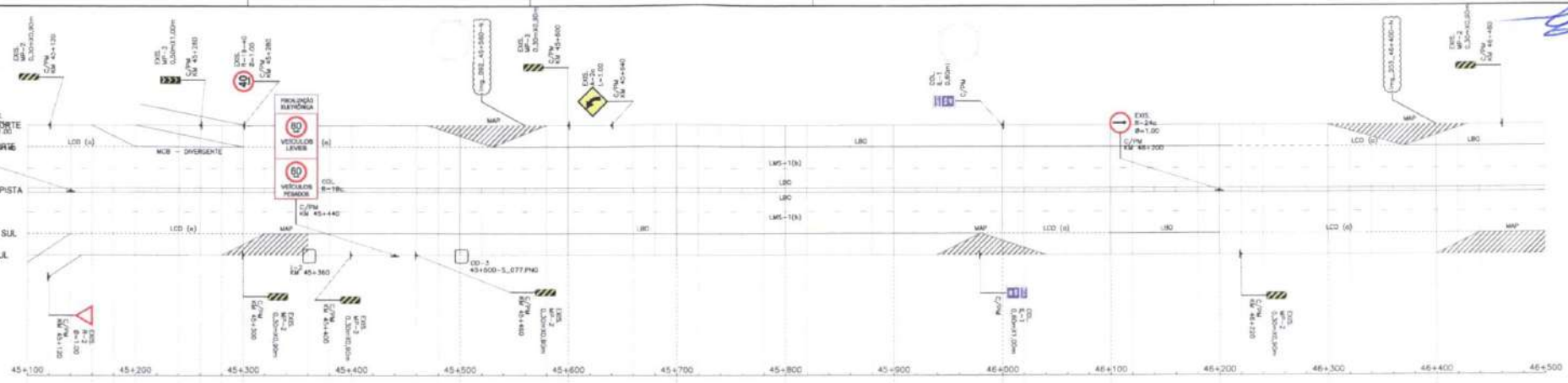
REVISÃO: R00



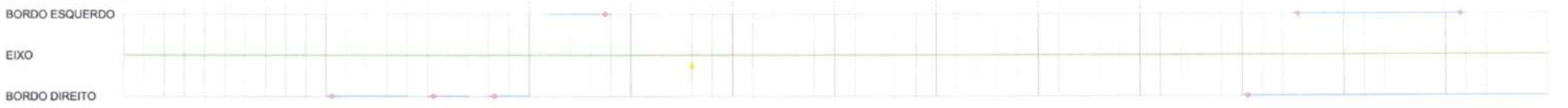
NOTAS:
 1. A LOCALIZAÇÃO GEOMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS GEOMÉTRICOS EXISTENTES
 2. VERIFIQUEMOS O DESENHO 1261-GAL-04-GL-DS-001
 3. A SINALIZAÇÃO DE SINALIZAÇÃO E SINALIZAÇÃO ESTÃO COORDENADAS ÀS BARRAS DE REFERÊNCIA DO PROJETO 1261-GAL-04-GL-DS-001

IP	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	COORDENADOR	OBJETO	PROJETO	APROVAÇÃO	EMPRESA	PROJETO	REVISÃO
										EMPREENDIMENTO: PAVIMENTAÇÃO TAMOIOS SP 008 SUB-TRECHO: KM 11.5 ACUM 83.4 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES		
										ESCALA: 1:500 REV. ESCALA: 1:500		
										1261-GAL-04-GL-DS-0013		
										RDO		

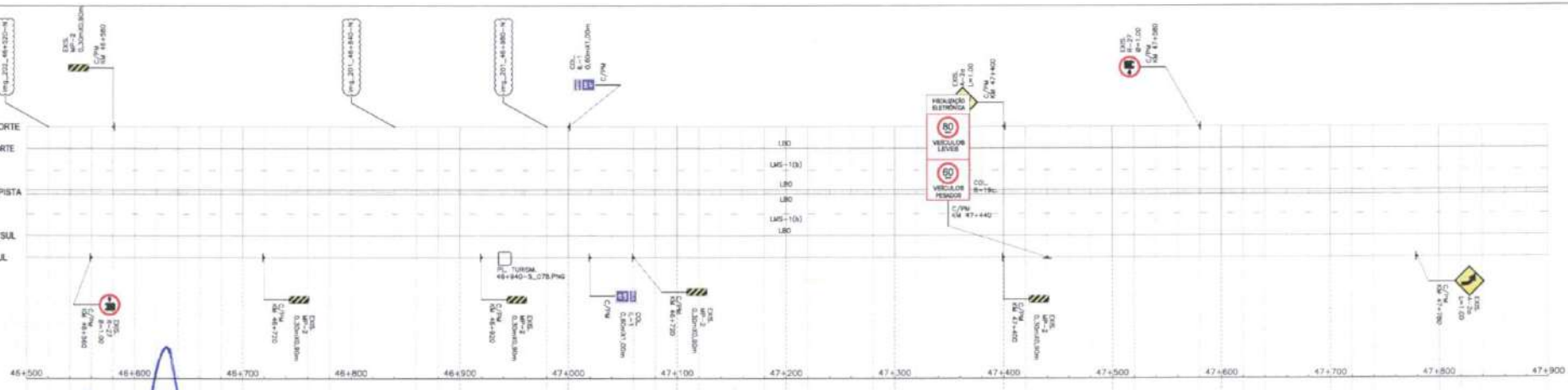
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA



NOTAS:
 1- A LOCALIZAÇÃO QUILOMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA DEVERÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS QUILOMÉTRICOS EXISTENTES
 2- EXISTÊNCIA DEB DEBENDEDO 1301-GAL-04-GL-DS-001
 3- AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E ORIENTAÇÃO DEBENDEDO 1301-GAL-04-GL-DS-001 E DO RELATORIO 1281-GAL-04-GL-01-001

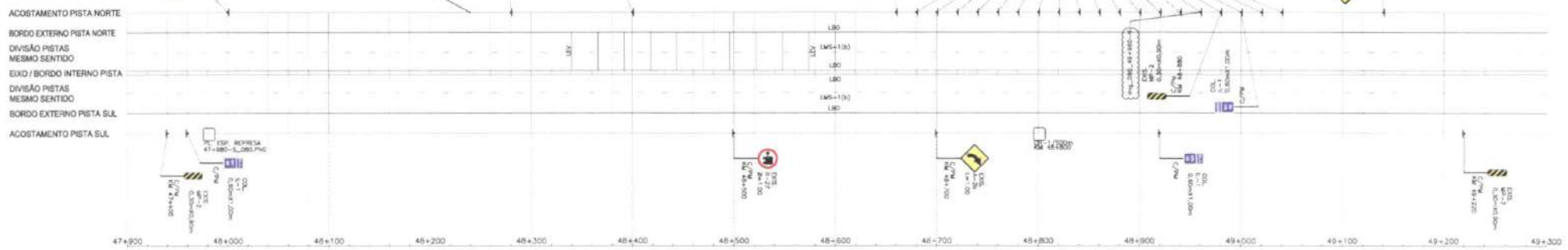
Nº	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	OBJETO
REVISÕES							

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	
ELAB	1301-GAL-04-GL-01-001
DES	1301-GAL-04-GL-01-001
VERIF	1301-GAL-04-GL-01-001
RESP TEL	1301-GAL-04-GL-01-001

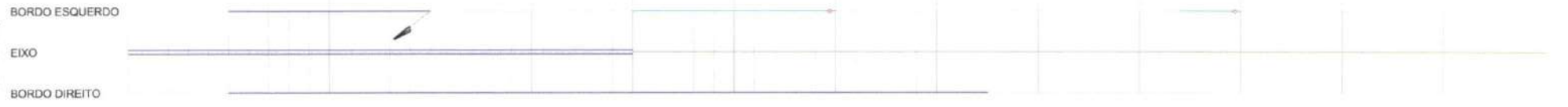
VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO

EMPRESAMENTO: RODOVIA ODEBRECHT TAMOIOS SP-308
 KM 115,420 KM 83,4
 RELATO: ORIENTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES
 ESCALA: 1:500
 CODIGO: 1281-GAL-04-GL-DS-0014
 REVISÃO: R00

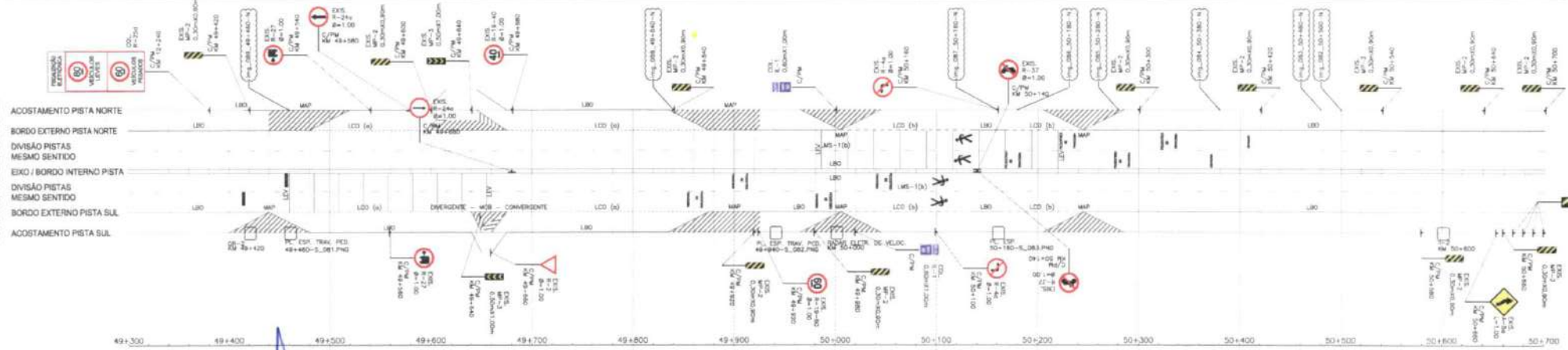
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



NOTA:
1. A SINALIZAÇÃO GEOMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO INTERMEDIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS OBLIQUOS EXISTENTES.
2. SINALIZAÇÃO DE DESVIAMENTO 1711 GAL 04 GL 09-0011
3. AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E SINALIZAÇÃO DE DESVIAMENTO SÃO IDENTIFICADAS APÓS O INÍCIO DA OBRIGAÇÃO DE SINALIZAÇÃO 1711 GAL 04 GL 09-0011

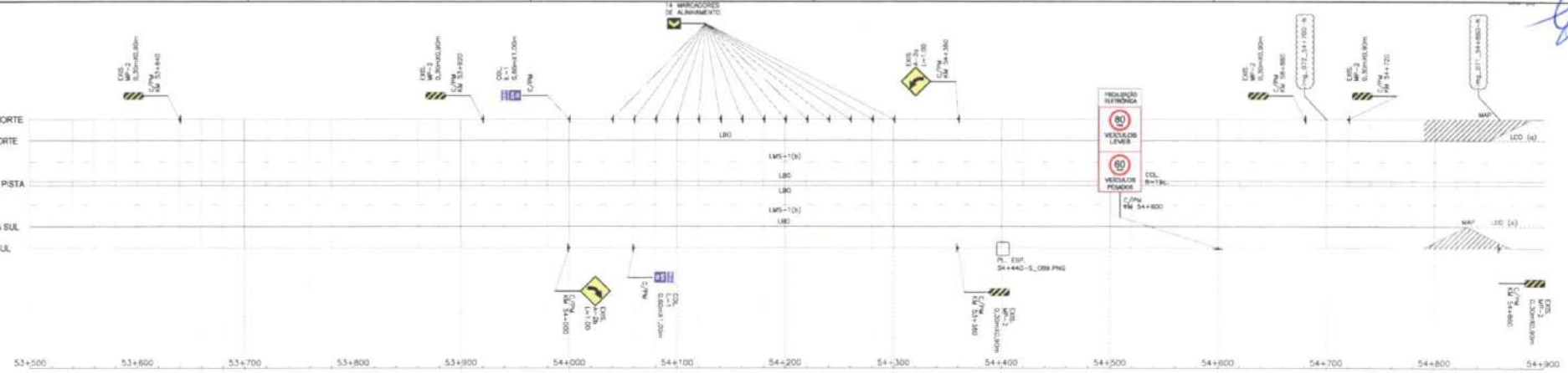
REVISÕES	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

VERIFICADO

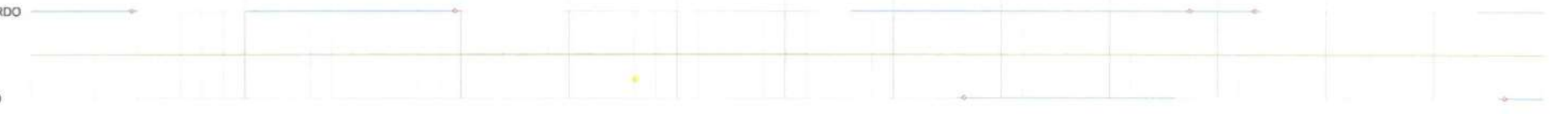
APROVAÇÃO

EMPRESAMENTO: POCOVIA DOS TAMOIOS SP-208
 SUB TRECHO: KM 11,5 AC KM 20,4
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES
 ESCALA: 1:5000
 BENEFICIA: 12B1-GAL-04-GL-DS-0015

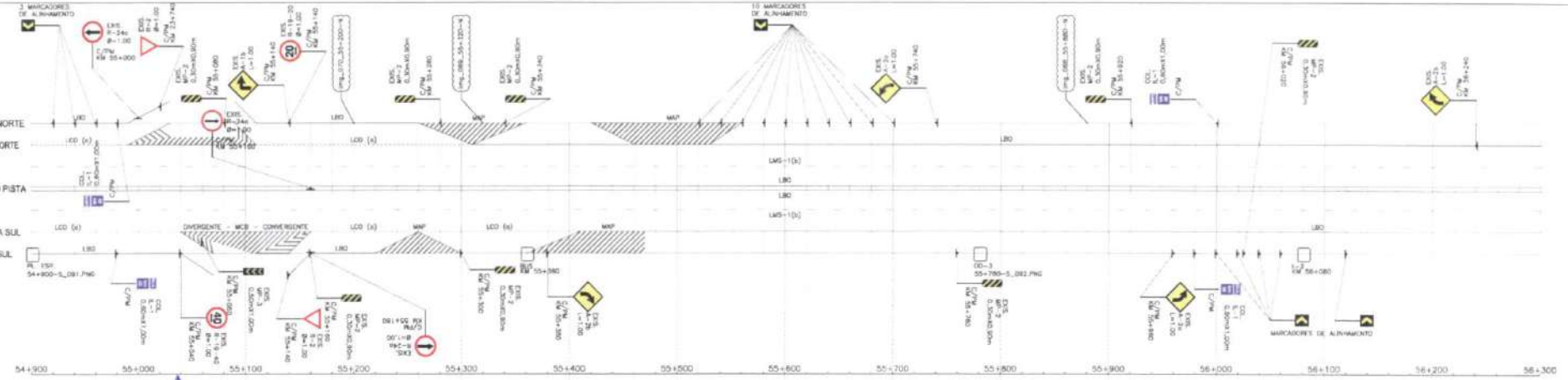
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



NOTAS:
 1. A LOCALIZAÇÃO QUALQUER DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REPRESENTADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES
 2. LOCALIZAÇÃO DE DRENAGEM EXISTENTE DA DRENAÇÃO
 3. AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E SINALIZAÇÃO ESTÃO LOCALIZADAS A APRESENTAR NA DIREÇÃO DE TRAFEGO (DIREÇÃO DA DRENAÇÃO)

1º	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	OBJETO

ENGE CORPUS

ELAB: []
 DES: []
 VER: []
 RESP: []

EMPRESA: []

APROVAÇÃO: []

RODOVIA DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO: RODOVIA DOS TAMOIOS SP/08
 SUB-TRECHO: KM 11,5 AO KM 83,4
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA E DRENAÇÃO

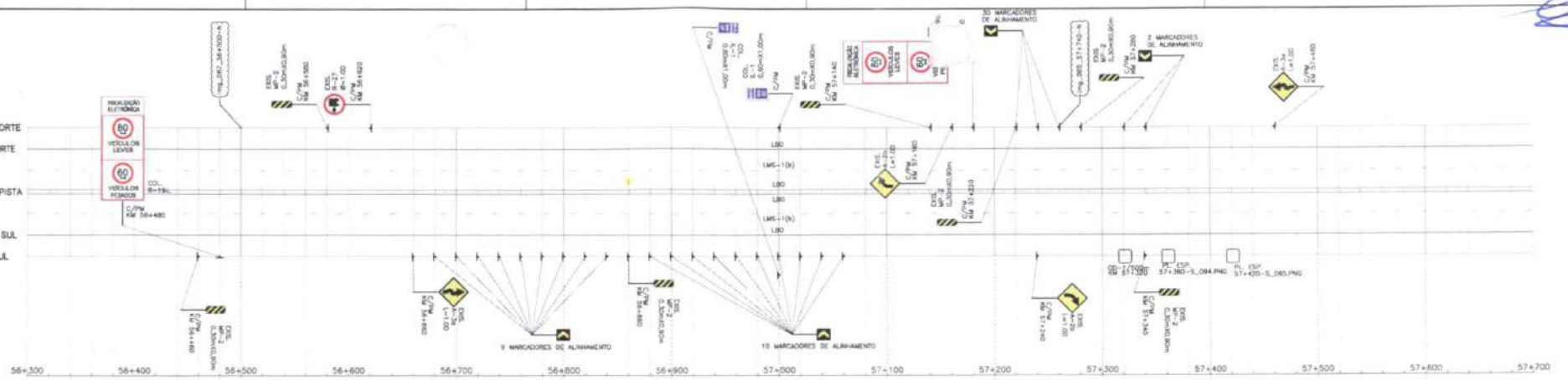
ESCALA: []
 DATA: []

1281-GAL-04-GL-DS-0017

REVISÃO: []
 RDO

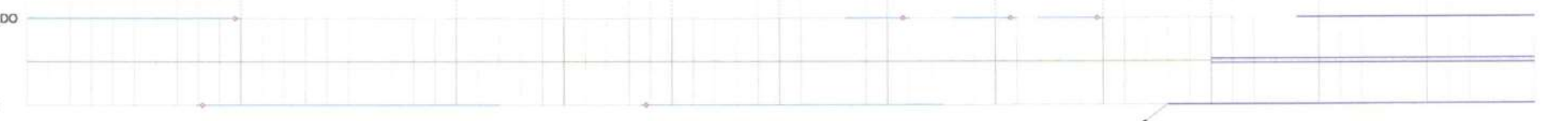
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

ACOSTAMENTO PISTA NORTE
 BORDO EXTERNO PISTA NORTE
 DIVISÃO PISTAS MESMO SENTIDO
 EIXO / BORDO INTERNO PISTA
 DIVISÃO PISTAS MESMO SENTIDO
 BORDO EXTERNO PISTA SUL
 ACOSTAMENTO PISTA SUL



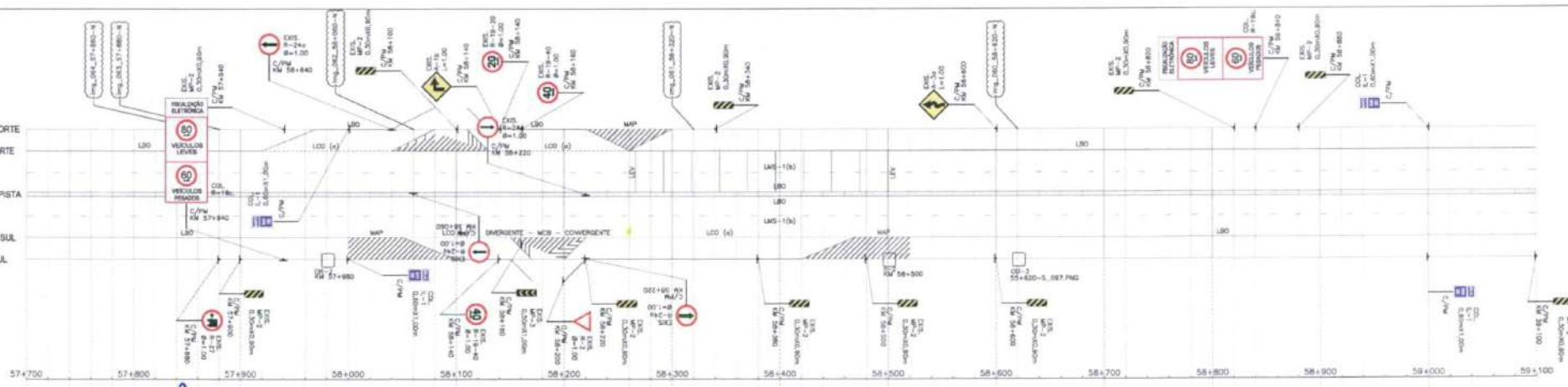
DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

BORDO ESQUERDO
 EIXO
 BORDO DIREITO



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

ACOSTAMENTO PISTA NORTE
 BORDO EXTERNO PISTA NORTE
 DIVISÃO PISTAS MESMO SENTIDO
 EIXO / BORDO INTERNO PISTA
 DIVISÃO PISTAS MESMO SENTIDO
 BORDO EXTERNO PISTA SUL
 ACOSTAMENTO PISTA SUL



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

BORDO ESQUERDO
 EIXO
 BORDO DIREITO



NOTAS:
 1- APLICAÇÃO DIMENSIONAL DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DE MARCOS DIMENSIONAIS EXISTENTES
 2- LEVANTADO SEM REFERÊNCIA ÀS PLACAS DE MARCOS DIMENSIONAIS
 3- AS PLACAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO COORDENADAS A RESPEITO DAS MARCAS DIMENSIONAIS EXISTENTES

NR	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	OBJETO
	R. E. V. I. S. O. E. S.						DOCUMENTOS DE REFERENCIA

ENGE CORP S

ELAB: []
 DES: []
 VERIF: []
 RESP: []

VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO

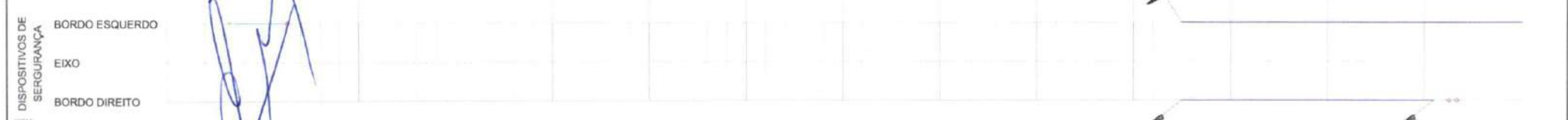
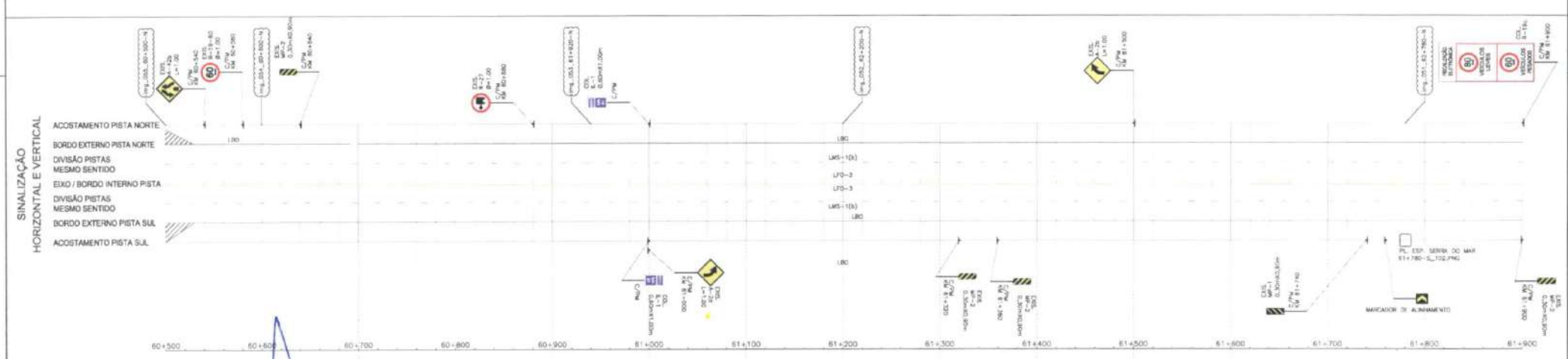
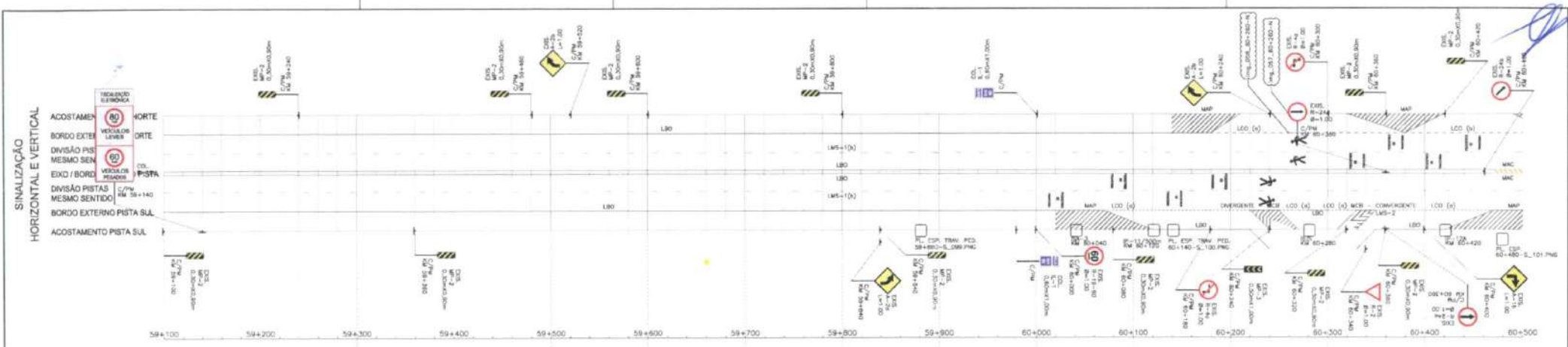
RESERVA DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO: RESERVA DOS TAMOIOS SP-089
 SUB-TRECHO: KM 11,5 AC KM 53,9
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES

PRONOME: []
 SEM ESCALA: []

1281-GAL-04-GL-DS-0018

RDO



NOTAS:
 1- A LOCALIZAÇÃO QUILÔMETRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA SÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DE MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES
 2- LEGENDA VER DESENHO T31 GAL 04 GL DS-001
 3- AS PLACAS DE SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA SÃO REFERENCIADOS RELATIVAMENTE AO KM 11,5

Nº	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO

ENGE
CORPUS

VERIFICADO: _____

APROVAÇÃO: _____

OBJETO: _____

EMPRESA: _____

PROJETO: _____

REVISÃO: _____

REGIÃO DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO: REGIÃO DOS TAMOIOS SP-039
 SUB TRECHO: KM 11,5 AO KM 12,4
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA E SUBSTITUIÇÃO

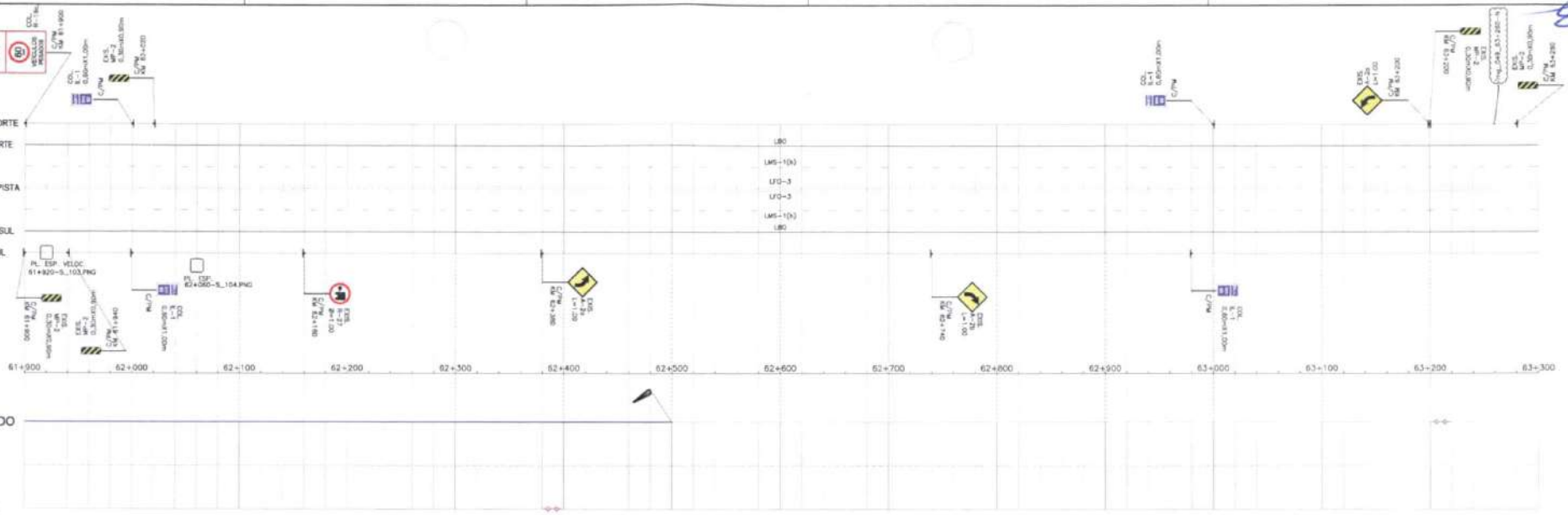
ESCALA: _____
 SEM ESCALA: _____

1281-GAL-04-GL-DS-0019

PÁGINA: 001

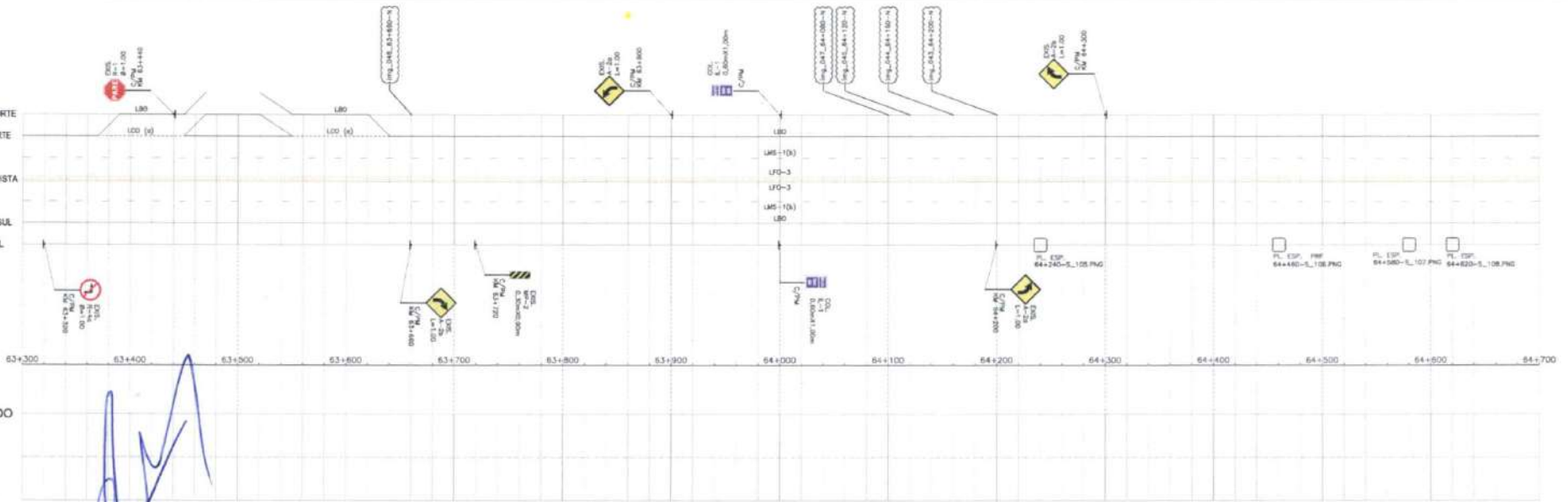
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



NOTAS:
 1- A LOCALIZAÇÃO QUILÔMETRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES.
 2- LEGENDA VER DEZENAS 121-04-04, 146-04-03-01.
 3- AS PLACAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO LÚTIO CODIFICADAS A APRESENTAÇÃO NO ANEXO II DO RELATÓRIO 121-GAL-04-GL-01-001.

Nº	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	OBJETO

R E V I S Õ E S

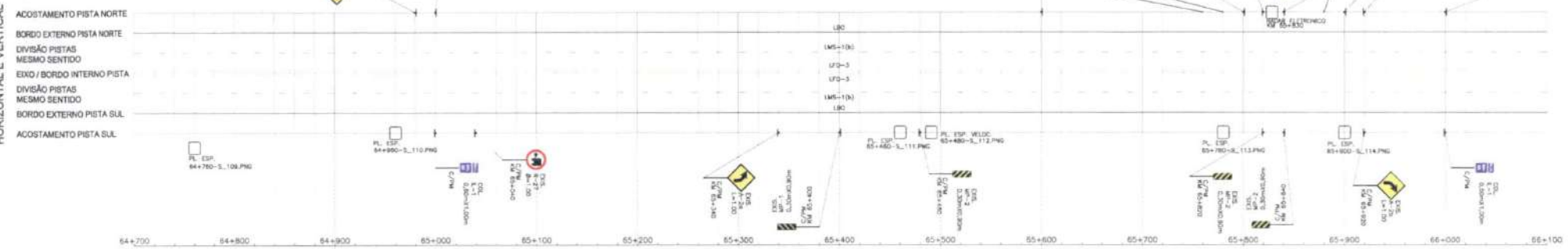
EMPRESA	PROJETO	DATA	VERIFICADO	APROVADO
ENGE CORP S				

VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO

RODOVIA DOS TAMOIÓS

EMPRESAMENTO	RODOVIA DOS TAMOIÓS SP-090
SUB TRECHO	KM 11,5 AO KM 89,4
OBJETO	LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES
ESCALA	1:1000
MEM ESCALA	1281-GAL-04-GL-DS-0020

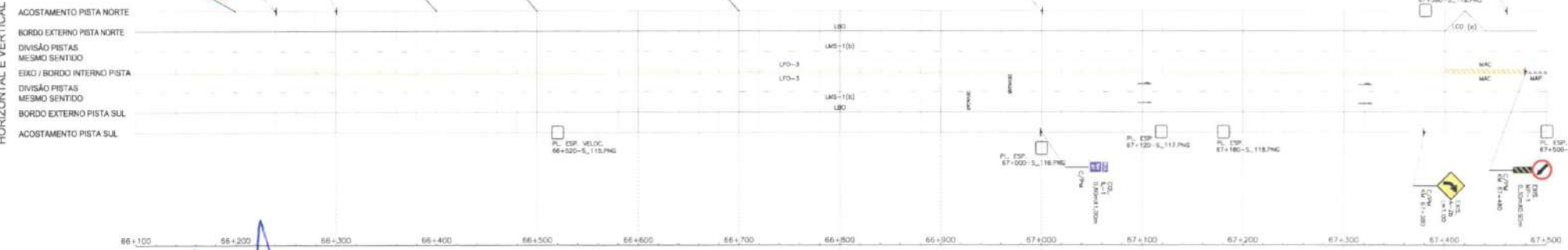
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SERGIURANÇA



NOTAS:
 1. A LOCALIZAÇÃO QUANTITATIVA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS COM MARCOS QUANTITATIVOS EXISTENTES
 2. LER TODA A LEGENDA DO PROJETO
 3. AS PLANILHAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO E SEUS CÓDIGOS SÃO APRESENTADAS NA PLANILHA DE REFERÊNCIA DO RELATÓRIO (201-GAL-04-GL-01-001)

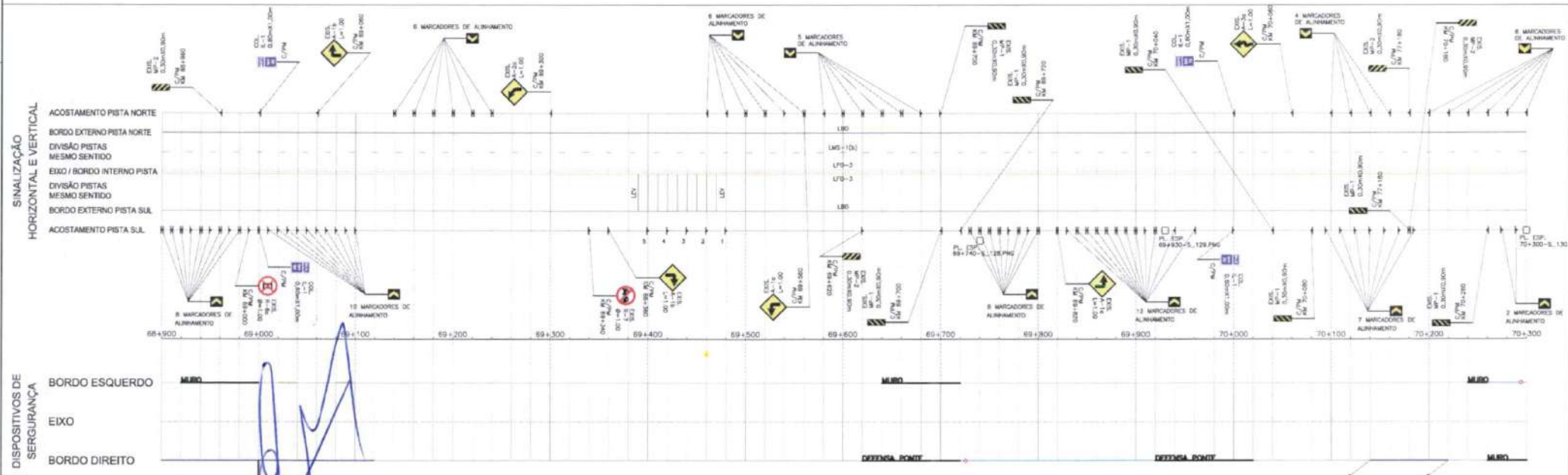
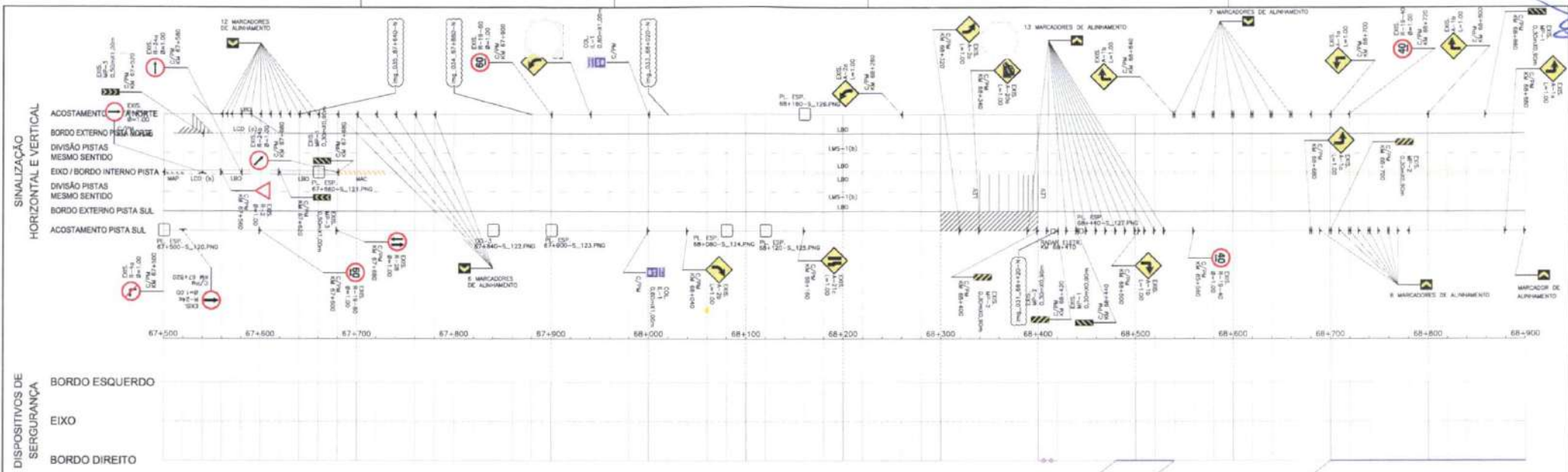
DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO	DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

ELABORADO	VERIFICADO
DESIGNADO	APROVADO
REVISADO	REVISADO
REVISADO	REVISADO

RECIVA DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO RECIVA DOS TAMOIOS SP/SP
 NÚM TRENHO KM 11,5 AO KM 23,4
 OBJETO LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES

ESCALA 1:10000
 PROJETO 1281-GAL-04-GL-DS-0021



NOTAS:
1 - A LOCALIZAÇÃO QUANTITATIVA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES
2 - SINALIZAÇÃO DEBEM SER EM BRANCO OU AMARELO
3 - AS PLACAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO COORDENADAS A PRESENTAÇÃO DO PROJETO E DO TERRENO

Nº	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CÓDIGO	OBJETO
REVISÕES							
DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA							

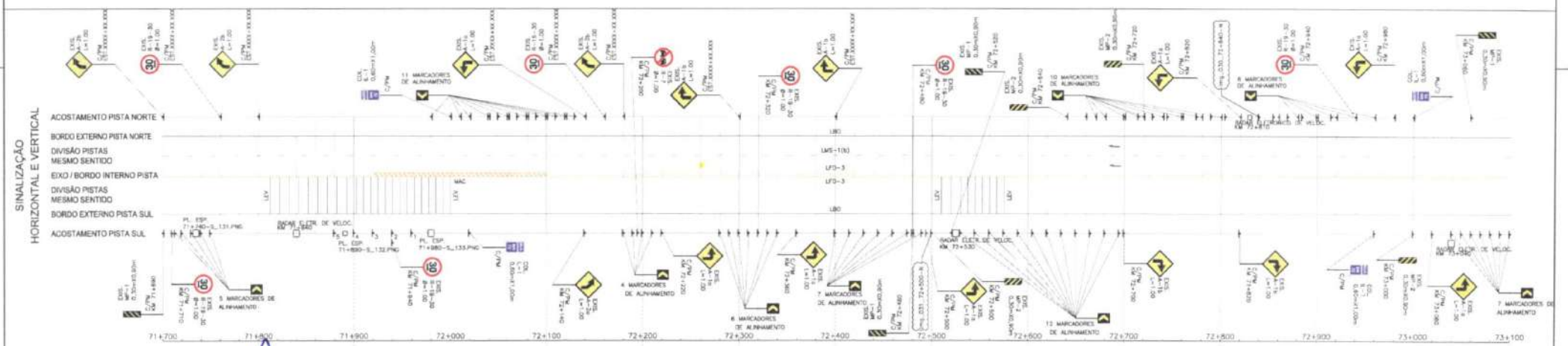
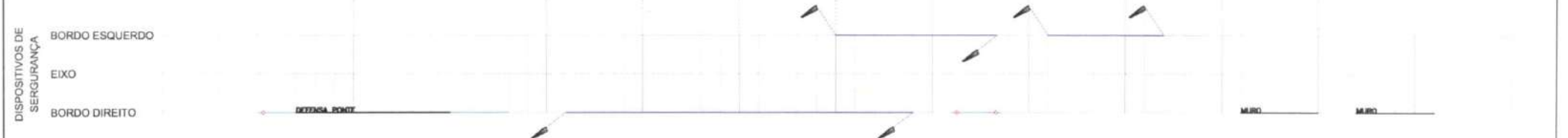
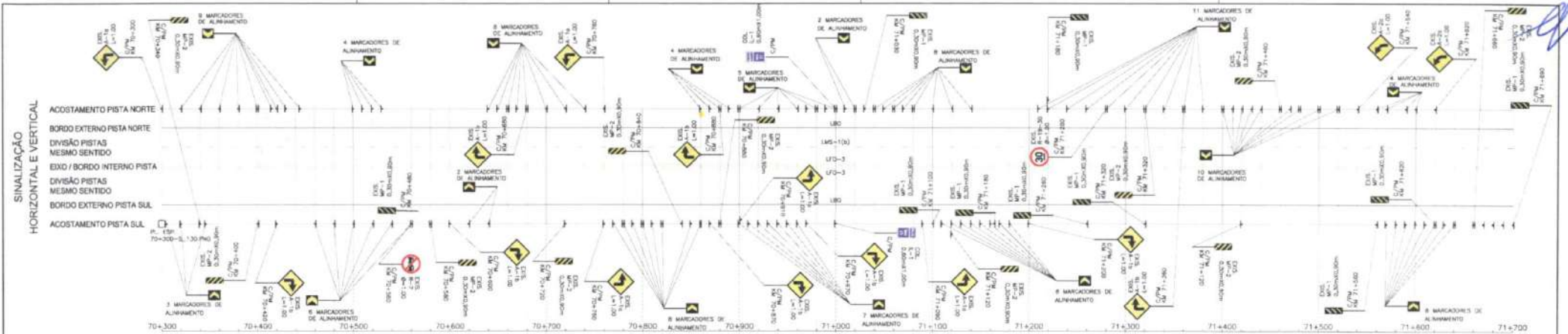
VERIFICAÇÃO

APROVAÇÃO

EMPRESAMENTO: RECÓVIA DOS TAMOIOS SP/029
SUB-PROJETO: KM 115 ACD KM 85 S
OBJETO: OBRAS DE SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES

SIGLA: 1281-GAL-04-GL-DS-0022

REVISÃO: R00

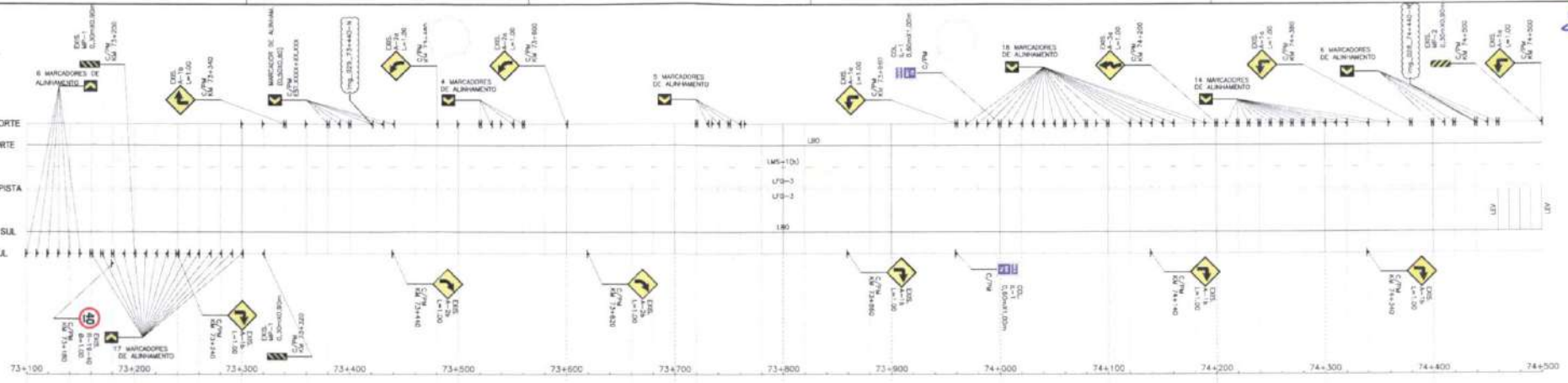


NOTAS:
 1. A LOCALIZAÇÃO QUALQUER DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA ESTÃO REFERENCIADOS SEMPRE AO PLANO DOS MARCOS QUADRICENTOS EXISTENTES
 2. LEGENDA VER DETALHE TÉCNICO DE QD 02-001
 3. SINALIZAÇÃO DE REGULAÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO COORDENADAS A REPRESENTAÇÃO DO PLANO 4 DO RELATÓRIO 1281-GAL-04-GL-INT-0001

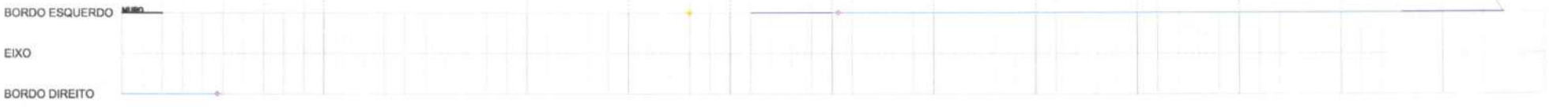
DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CODIGO
REVISÕES					
DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA					

EMPRESA:	BOPIVIA DOS TAMOIOS S/RL
PROJETO:	KM 11,5 AC KM 83,4
OBJETO:	LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTE
ESCALA:	1:500
FECHA:	12/2023
PROJETO:	1281-GAL-04-GL-DS-0023
REVIZÃO:	R00

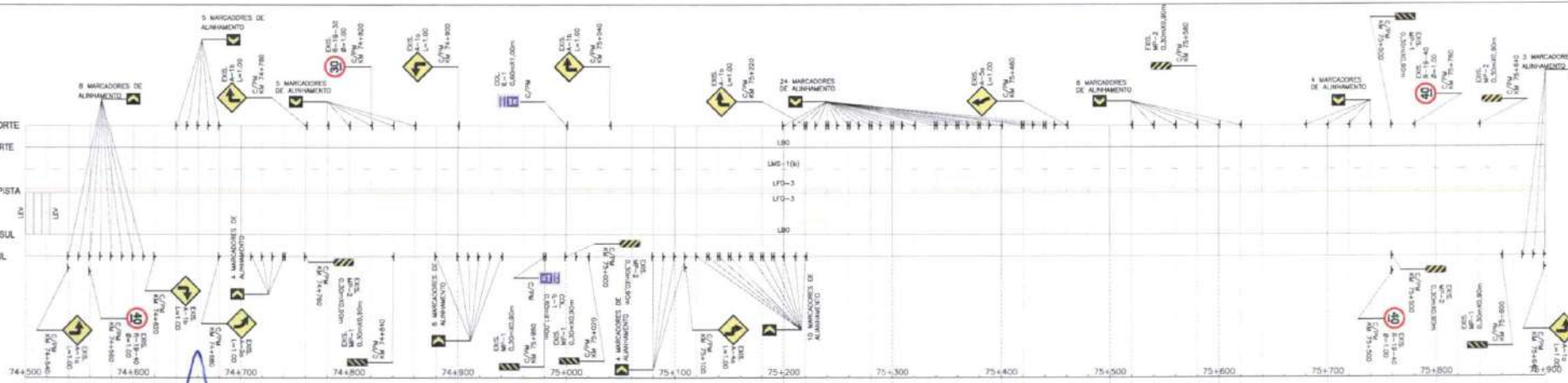
SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



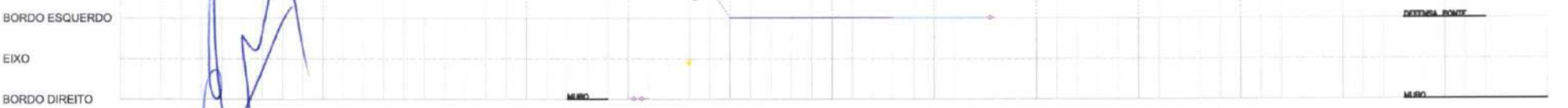
DISPOSITIVOS DE SERGIANÇA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL



DISPOSITIVOS DE SERGIANÇA



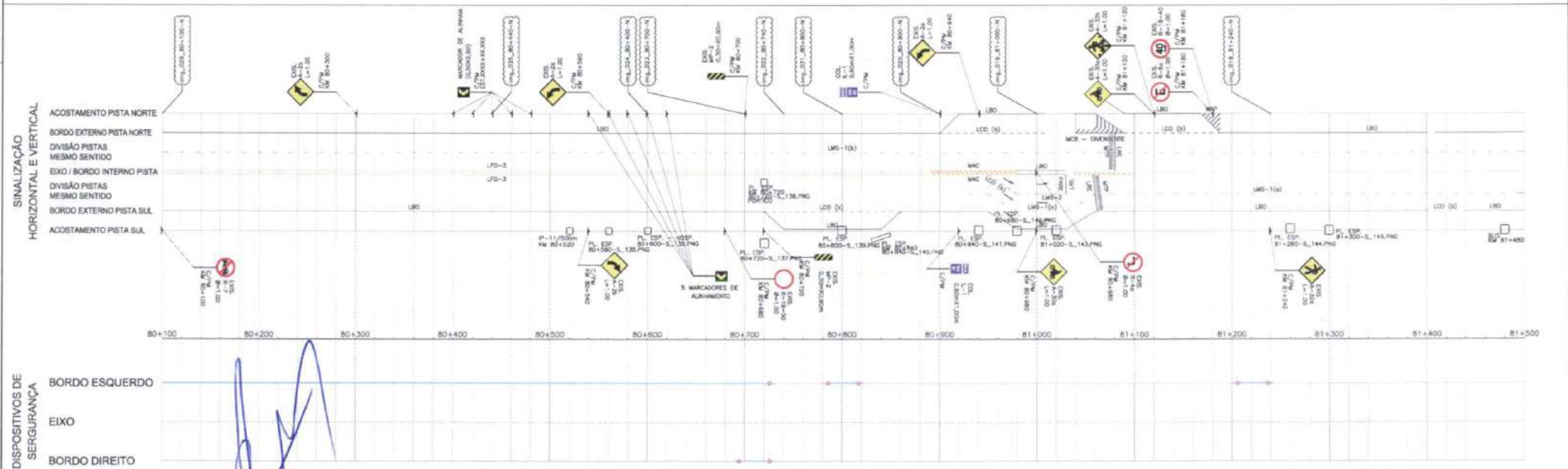
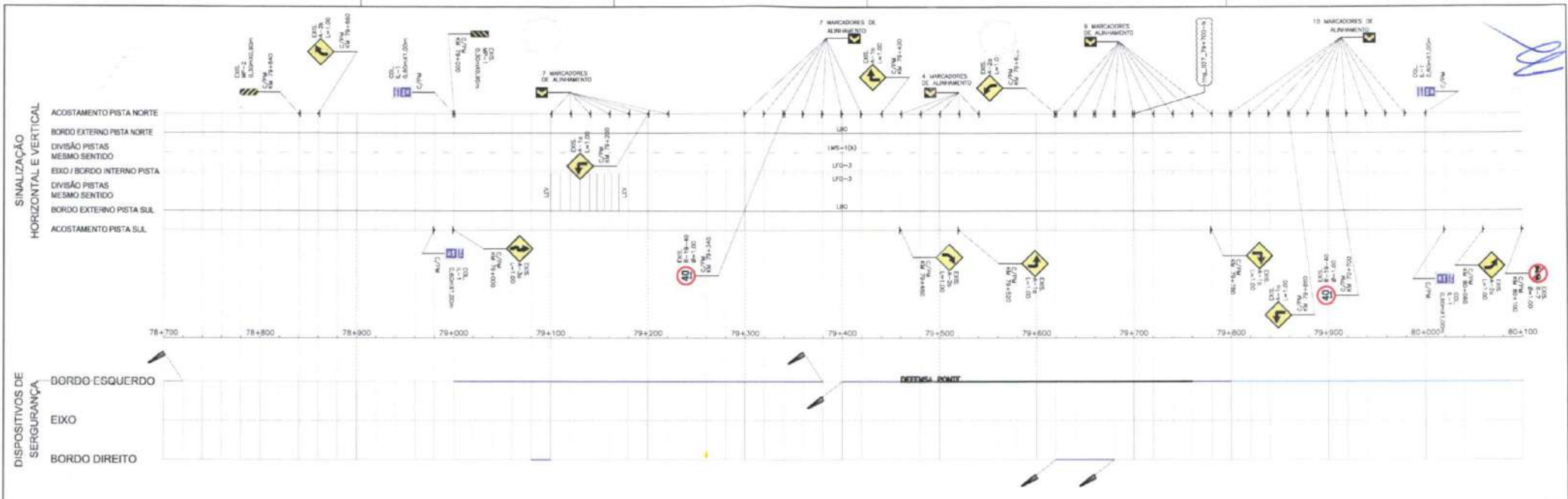
NOTAS:
 1. A SINALIZAÇÃO GEOMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SERGIANÇA ESTÃO REPRESENTADOS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS GEOMÉTRICOS EXISTENTES.
 2. SINALIZAÇÃO GEOMÉTRICA: 1351 (SA), 04 (GL), 04 (ST).
 3. AS PLACAS DE INDICAÇÃO E ORIENTAÇÃO ESTÃO CODIFICADAS A PRESENTAR NAS MESMAS CORES ELETÓRICAS: 02 (1) GAL, 04 (GL) DS (04) ST.

REVISÕES	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CÓDIGO	DESCRIÇÃO

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	ELAB.	DES.	VERIF.	REVISÃO



EMPRESAMENTO	RODOVIA DOS TAMOIOS SP/RS
PROJETO	PROJETO DE SINALIZAÇÃO
OBJETO	LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO EXISTENTE E DISPOSITIVOS DE SERGIANÇA EXISTENTES
BRUNO	CÓDIGO
SEM ESCALA	1281-GAL-04-GL-DS-0024
	REVISÃO
	R00



NOTAS:
1. A LOCALIZAÇÃO QUILOMÉTRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SERGUANÇA ESTÃO INDICADAS SEMPRE AS PLACAS DOS MARCOS QUILOMÉTRICOS EXISTENTES.
2. SINALIZAÇÃO DE BORDO L-104, 04, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

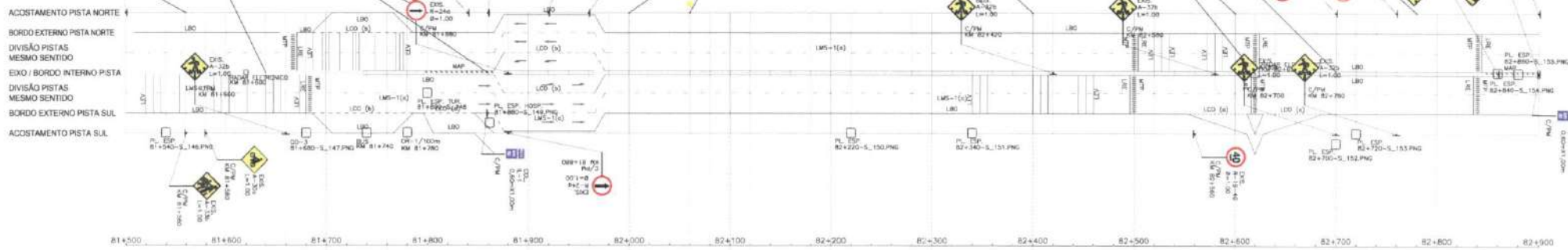
TP	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CÓDIGO	OBJETO

ENGECORPS		VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO
ELAB: []	PROJ: []		
DES: []	CONF: []		
VENF: []	VAL: []		
RESP: []	RESP: []		

RODovia dos TAMOIOS		EMPRESAMENTO: RODOVA DOS TAMOIOS SP/RS	REVISÃO
		SUB TRECHO: KM 115 A 20 KM RS E	ROD
		OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SERGUANÇA EXISTENTES	
ESCALA	CODIGO	1281-GAL-04-GL-DS-0026	
REVISÃO			

SINALIZAÇÃO
HORIZONTAL E VERTICAL

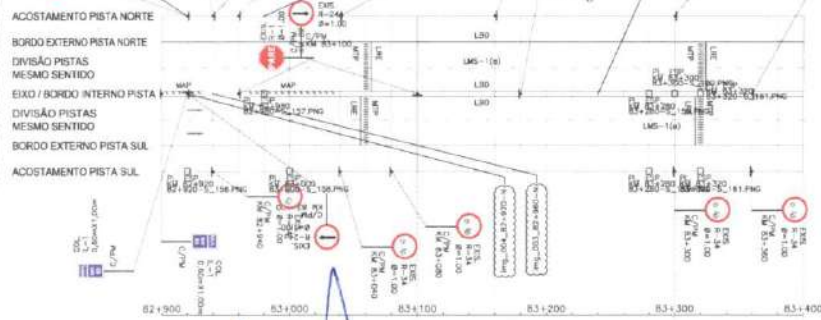
DISPOSITIVOS DE
SERGUIRANCA



BORDO ESQUERDO
EIXO
BORDO DIREITO

SINALIZAÇÃO
HORIZONTAL E VERTICAL

DISPOSITIVOS DE
SERGUIRANCA



BORDO ESQUERDO
EIXO
BORDO DIREITO

NOTAS:
1- A LOCALIZAÇÃO QUILÔMETRICA DA SINALIZAÇÃO E DOS DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA DEVE SER RELACIONADA SEMPRE AO PLANO DOS MARCOS QUILÔMETRICOS EXISTENTES
2- LEGENDA DE DESENHO 1:1 (GA) DA DL 05/2011
3- A SINALIZAÇÃO DE INDICAÇÃO E REGULAÇÃO DESENVOLVIDA POR EMPRESAS E REPRESENTAÇÕES DE FÁBRICA DEVE SER RELACIONADA 1:1 (GA) DA DL 05/2011

IP	DISCRIMINAÇÃO	DATA	EMITENTE	VERIFICAÇÃO	APROVAÇÃO	CÓDIGO

ENGE
CORPS

ELAB: []
DES: []
VPRP: []
VPRP TER: []

VPRP:	APROVAÇÃO:

RODOVIA DOS TAMOIOS

EMPRESAMENTO: RODOVIA DOS TAMOIOS, SP 080
 SUB-TRECHO: KM 11,5 A KM 13,4
 OBJETO: LEVANTAMENTO DA SINALIZAÇÃO E DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA EXISTENTES

ESCALA: 1:5000
 REMÍSSIÃO: 1281-GAL-04-GL-DS-0027

REVISÃO: []
 RGO: []

EM BRANCO

118

[Handwritten mark]

DISPOSITIVO DE CONTENÇÃO VIÁRIA

No segmento vistoriado constatamos 179 não conformidades relacionadas aos dispositivos de contenção viária, o pelo poder concedente implantou tais elementos, contudo, é necessária a adequação as normas ABNT 15.486/07 e 6971, e existem alguns pontos que necessitam de implantação, principalmente junto a taludes críticos que oferecem risco de queda, sinalizamos ainda, a necessidade de adequação seja nas ancoragens, transições entre barreira rígida e defesa, colocação de terminais aéreos e atenuadores de impacto e terminais aéreos faltantes.



[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

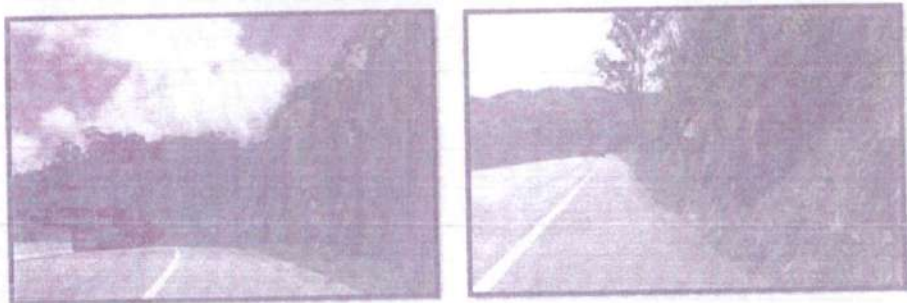
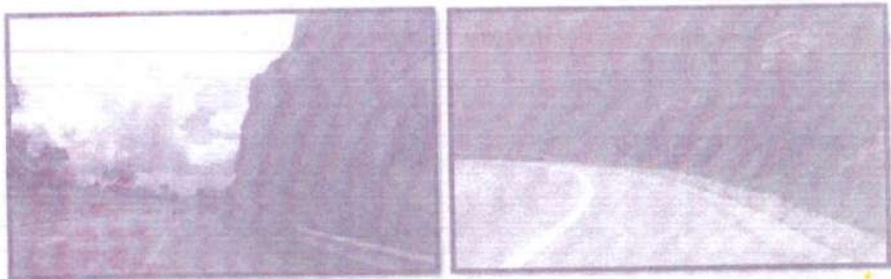
[Handwritten mark]

CÓPIA

PROCESSO	
022779	
Assinatura	Nota de Autenticidade
<i>[Handwritten Signature]</i>	<i>[Handwritten Signature]</i>

AFLORAMENTO ROCHOSO

Alguns locais necessitam de tratamento, pois apresentam condição insegura, conforme:



Necessário adequar a norma vigente, pois a condição em que se encontram em caso de choque o veículo errante não será redirecionado.

[Handwritten Signature]

[Handwritten Mark]

[Handwritten Mark]

São Paulo, 1º de fevereiro de 2017.

Ref. Processo Artesp nº 022.779/2017 (Protocolo Artesp nº 346.852/17)

Assunto: APURAÇÃO SUPOSTOS VÍCIOS CONSTRUTIVOS, NA RODOVIA DOS TAMOIÓS – TRECHO PLANALTO

Prezado Senhor,

A ARTESP – Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo, por intermédio de seu Diretor Geral, da CIÊNCIA à Parceira Privada CONCESSIONÁRIA RODOVIAS TAMOIÓS S/A das informações fornecidas ao Poder Concedente sobre as pendências deste e da Concessionária, constatadas pela Fiscalização, conforme Relatórios das Diretorias de Investimentos (fls. 140/215 - fls. 266/294) e de Operações (fls. 216/264).

Aproveito o ensejo para cumprimenta-lo, colocando-me à disposição para eventuais providências.

Atenciosamente


GIOVANNI PENGUE FILHO
Diretor Geral



Ilustríssimo Senhor
Marcelo Stachow Machado da Silva
Diretor Presidente
Concessionária Rodovia dos Tamoios
São José dos Campos - SP

PROCESSO
022779
Assinatura: [Handwritten Signature]

PENDÊNCIAS DO
PODER CONCEDENTE

**DISPOSITIVO DE CONTENÇÃO
VIÁRIA**

JANEIRO 2017

[Handwritten Signature]

[Handwritten Mark]

ARTESP		Relatório parcial de resposta				Quadro Resumo		Revisão: 0			
Emissão: SP-669		08/01/17		EAF:		EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Repres Ltda. - GRUPO 10		Grupo: 10			
SP-669		Norte/Sul		Conces:		Concessionária Nova Tamoios - Lote 27		Relatório: 16/30			
Item	Localização				Não-conformidades (NC)					Situação	Duração da NC (dias)
	Inicial	Final	Extensão /Unidade	Pista	Código	Descrição	Constatação	Verificação	Liberação		
1	011+900	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
2	013+000	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento (terminal de saída em desacordo)	18/11/2016	18/12/2016	Pendente	26	
3	013+900	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
4	014+900	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
5	016+850	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
9	017+500	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
12	018+900	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Amortecedor de impacto - ausente	18/11/2016	16/12/2016	Pendente	26	
13	019+200	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	12/11/2015	18/11/2016	Em análise	366	
14	019+240	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
15	019+300	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
16	021+100	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Sem transição e conexão	08/12/2015	18/11/2016	Em análise	339	
17	021+450	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência (Drenagem em desnível - 30 cm)	29/03/2016	18/11/2016	Pendente	229	
18	022+100	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
19	022+400	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Transição Sem Conexão	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
20	022+500	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Terminal de saída em desacordo com a norma	28/06/2016	18/11/2016	Pendente	50	
21	022+900	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
22	023+900	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
24	023+850	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	62	
25	023+950	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
28	024+100	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - amortecedor de impacto - ausente	18/11/2016	16/12/2016	Pendente	26	
29	024+600	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	22/11/2016	Pendente	38	
40	024+800	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
42	026+200	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Sem transição e conexão	08/12/2015	18/11/2016	Em análise	339	
33	026+520	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	36	

P

H

PROCESSO
02.779
08/12/2016

ARTESP		Relatório parcial de resposta				Quadro Resumo		Revisão		0	
Emissão		06/11/17		EMF:		EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Repras Ltda - GRUPO 10		Grupo		10	
SP-699		Norte/Sul		Conces:		Concessionária Nova Tambores - Lote 27		Folhação		14/30	
Item	Localização				Pista	Código	Descrição	Constatação	Verificação	Situação	Duração de MC (dias)
	Inicial	Final	Extensão	Atividade							
37	028+250	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Termino de saída	14/04/2016	16/11/2016	Em análise	214
38	028+300	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - amortecedor do impacto - Ausente	16/11/2016	16/12/2016	Pendente	28
40	028+400	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Implantação inadequada	13/09/2016	16/11/2016	Pendente	65
41	028+600	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	82
42	028+800	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	82
43	028+950	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/12/2016	Pendente	82
45	029+100	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	26/07/2016	16/11/2016	Em análise	112
46	030+020	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	26/07/2016	16/11/2016	Em análise	112
48	030+600	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	26/07/2016	16/11/2016	Em análise	112
49	030+700	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	26/07/2016	16/11/2016	Em análise	112
50	031+000	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
51	031+020	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
52	032+600	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída (Estado de Acesso)	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
53	032+950	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência do Terminal de saída	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
54	033+030	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Sem Transição	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
55	033+400	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
56	033+500	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura inadequada (C.C.)	26/06/2016	16/11/2016	Pendente	70
59	033+900	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	23/11/2016	Pendente	38
60	033+900	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	23/11/2016	Pendente	38
62	034+091	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Transição Sem Conexão	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
64	034+091	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Defesa Rígida Sem Fixação nas Amarras (Lote: 06)	14/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
65	035+080	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/11/2016	Pendente	82
66	035+168	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Transição Sem Conexão	07/10/2016	16/11/2016	Em análise	401
67	035+380	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/11/2016	Pendente	82
68	036+030	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	14/10/2016	16/11/2016	Pendente	82
71	039+300	-	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	14/10/2016	16/11/2016	Em análise	214

CÓPIA

PROCESSO
 022779
 02/11/2017

K

D

M

ARTESP		Relatório parcial de resumo				Quarta Reunião		Revisão	8		
Emissão		06/01/17	FAF	EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Repres Ltda. - GRUPO 18				Grupo	18	Lote	27
SP-089		Norte/Sul	Concisa	Concessionária Nova Tambores - Lote 17				Ratificou	16/30	Fecharmento	18/12/16
Item	Localização				Níveis/condições (NC)						
	Local	Faixa	Extensão/Unidade	Plata	Código	Descrição	Constatação	Verificação	Situação	Duração da NC (dias)	
73	041+900			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
75	042+500			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	14/01/2016	18/11/2015	Em análise	304	
76	042+650			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	14/01/2016	18/11/2015	Em análise	304	
77	042+700			Sul	6	Dispositivo de proteção - Terminal de entrada em desacordo	29/05/2016	18/11/2016	Pendente	79	
80	045+000			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de fixação	24/05/2016	18/11/2016	Em análise	264	
91	047+500			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência do Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
93	049+050			Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
94	049+300			Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	24/05/2016	18/11/2016	Em análise	174	
97	049+500			Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura inadequada (C/C)	29/05/2016	18/11/2016	Pendente	79	
99	049+980			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
100	049+960			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
101	050+500			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de terminal de saída	24/05/2016	18/11/2016	Em análise	144	
102	050+600			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
104	051+800			Sul	6	Dispositivo de proteção - Transição Sem Concreto	02/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
109	051+810			Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura em Nível Inadequada	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
108	051+850			Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	
107	052+100			Sul	5	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/10/2015	18/11/2016	Em análise	401	

CÓPIA

PROCESSO
022773
Nº 022773

Relatório parcial de resposta										Grupo Resumo		Revisão	6
EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Repres Ltda. - GRUPO 10										Grupo	10	Leito	77
Concessionária Nova Tamoios - Lote 27										Relativo	10/00	Fechamento	18/12/18
Item	Localização			Plata	Codigo	Descrição	Constituição	Verificação	Situação	Duração da NC (dias)			
	Inicial	Final	Extensão/Unidade										
109	052+700	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/07/2015	10/11/2016	Em análise	401			
110	054+500	-	-	Sul	5	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/07/2015	10/11/2016	Em análise	401			
111	055+870	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Fixação (Desacordo com a Quantidade de Furos)	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
112	055+870	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Falta Fixação da Creta	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
113	055+870	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Fixação (Desacordo com a Quantidade de Furos)	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
114	055+790	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Falta Fixação da Creta	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
115	057+450	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Abertura de nível inadequada	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
116	057+450	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Sem transição - Carteiro Central	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	310			
117	058+030	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	310			
118	058+210	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Fixação (Desacordo com a Quantidade de Furos)	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	401			
119	058+210	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Falta Fixação da Creta	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
120	058+230	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Fixação (Desacordo com a Quantidade de Furos)	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
121	058+230	-	-	Sul	5	Dispositivo de proteção - Barrreira rígida fora de padrão (Dimensão - C.C.)	27/04/2016	10/11/2016	Em análise	201			
122	058+500	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
123	058+700	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
124	058+600	-	-	Sul	5	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	07/07/2015	10/11/2016	Em análise	401			
125	058+970	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
126	060+100	-	-	Sul	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	27/04/2016	10/11/2016	Em análise	201			
127	060+450	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	401			
128	056+550	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	27/04/2016	10/11/2016	Em análise	201			
130	055+760	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Fixação (Desacordo com a Quantidade de Furos)	02/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
131	054+700	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Sem Transição	08/10/2015	10/11/2016	Em análise	400			
132	052+800	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	10/11/2016	Em análise	400			
133	057+430	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	01/10/2015	10/11/2016	Em análise	407			
134	052+200	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	01/10/2015	10/11/2016	Em análise	406			
135	052+100	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	01/10/2015	10/11/2016	Em análise	407			
137	052+100	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enfiamento	01/10/2015	10/12/2016	Pendente	77			
138	052+050	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	01/10/2015	10/11/2016	Em análise	400			

COPIA

 02.779.9

PROCESSO

Relatório parcial de resposta										Grupo Resposta		Revisão	0
EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Repres Ltda. - GRUPO 10										Grupo	10	Lotê	27
Concessionária Nova Tamoko - Lote 27										Revisão	1628	Fechamento:	18/12/16
Item	Localização			Pista	Codigo	Descrição	Constituição	Verificação	Situação	Curação da NC (dias)			
	Inicial	Final	Extensão / Unidade										
141	051+420			Norte	5	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	14/01/2016	15/11/2016	Em análise	304			
142	050+600			Norte	5	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	05/11/2016	16/12/2016	Pendente	37			
143	050+650			Norte	3	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
144	050+660			Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
145	050+600			Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
146	050+500			Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
148	050+460			Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
149	050+360			Norte	9	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
150	049+800			Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	08/11/2015	16/12/2016	Pendente	37			
152	049+400			Norte	6	Dispositivo de proteção - Sem Transição	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
154	049+200			Norte	6	Dispositivo de proteção - Falta Fixação	07/10/2015	15/11/2016	Em análise	407			
157	048+700			Norte	6	Dispositivo de proteção - Sem Transição	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
158	048+700			Norte	6	Dispositivo de proteção - Sem Transição Bordo Esquino Abertura Inadequada	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
159	048+600			Norte	6	Dispositivos de proteção - Ausência de enrijecimento	08/11/2015	16/12/2016	Pendente	37			
160	048+600			Norte	6	Dispositivos de proteção - Ausência de enrijecimento	08/11/2016	16/12/2016	Pendente	37			
166	043+300			Norte	9	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	08/11/2015	16/12/2016	Pendente	37			
167	043+300			Norte	9	Dispositivo de proteção - Ausência de enrijecimento	08/11/2016	16/12/2016	Pendente	37			
168	043+200			Norte	5	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
173	043+300			Norte	6	Dispositivos de proteção - Sem Transição da Caixa	08/10/2015	15/11/2016	Em análise	400			
174	041+500			Norte	9	Dispositivo de proteção - Abertura inadequada (C.C)	29/06/2016	15/11/2016	Pendente	70			

[Handwritten signature]

CÓPIA

PROCESSO 02.277.9

08/12/2016

[Handwritten signature]

Relatório geral de custos										Quarta Região		Fundo	
EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Repres Ltda. - GRUPO 10										Grupo:	10	Tota:	27
Comissionária Nova Tamoios - Lote 27										Referência:	1930	Fechamento:	19/12/16
Item	Localização				Código	Descrição	Constataç	Verificação	Situação	Duração da NC (dias)			
	INVOZ	Faixa	Extensão/Unidade	Faixa									
172	040+000	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência (10 unidades)	14/04/2016	18/11/2016	Em análise	214			
175	038+700	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
176	038+800	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
179	008+300	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
180	030+200	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
181	031+900	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
182	030+800	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
183	030+900	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
184	030+100	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
185	035+000	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
186	035+300	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída (Borda Esquerda)	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
187	035+300	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão (Borda Esquerda)	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
188	033+900	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
189	031+900	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
192	021+800	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
193	031+500	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
197	029+300	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
199	028+700	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Sem fixação	25/01/2016	18/11/2016	Em análise	397			
200	028+880	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição Sem Conexão (Faltam Parafusos)	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
201	028+880	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência do dispositivo	12/04/2016	18/11/2016	Em análise	216			
210	023+600	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
211	021+880	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Transição de Defesa Metálica em Defesa Fija	10/04/2016	18/11/2016	Em análise	216			
212	021+900	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
214	020+400	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Transição sem Conexão	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
215	020+400	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída (Acesso)	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
216	019+800	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Sem Transição	08/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
217	019+780	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
218	019+300	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
220	018+020	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Transição de Defesa Metálica em Defesa Fija	14/04/2016	18/11/2016	Em análise	216			
221	017+000	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de arrematamento	29/10/2016	18/11/2016	Em análise	51			
222	017+800	-	-	Norte	6	Dispositivo de proteção - Ausência de Terminal de saída	09/10/2015	18/11/2016	Em análise	400			
223	017+850	017+800	50	m	Norte	6	Dispositivo de proteção - Faixa (50 metros)	24/03/2016	18/11/2016	Em análise	291		

PROCESSO
6.2.7.9

(Handwritten signatures and initials)

(Handwritten mark)

(Handwritten mark)

(Handwritten mark)

Relatório geral de resposta										Localização		Período	
EAF COMAP Consultoria Marketing Planejamento Regras Ltda - GRUPO 10										Grupo	50	Período	6
Concessionária Nova Tereos - Lote 27										Relatório	15/30	Período	15/31/16
Item	Localização			Nº de conformidades (%)						Comunicar	Verificar	Situação	Data de início (mês/ano)
	Inicio	Fim	Extensão (Unidade)	Plata	Código	Descrição			Relatório				
5	012+100			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (100 metros)			14/01/2016	16/11/2016	Em análise	214	
7	012+200			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			03/02/2016	16/11/2016	Em análise	241	
10	012+700			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			12/11/2015	16/11/2016	Em análise	260	
11	012+900			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	260	
34	029+707			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			14/01/2016	16/11/2016	Em análise	214	
35	027+900			Sul	5	Zona livre (Demarcação com profundidade de 0,50 m)			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
36	027+975			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
44	029+030			Sul	5	Zona livre com sinalização			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
51	032+150			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabela crítica na ZL			29/08/2016	16/11/2016	Finalizado	219	
51	032+250			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
78	042+850			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			14/01/2016	16/11/2016	Em análise	214	
79	043+850			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			14/01/2016	16/11/2016	Em análise	214	
81	045+830			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			14/01/2016	16/11/2016	Em análise	214	
96	046+200			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			15/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
97	046+300			Sul	5	Zona livre (Demarcação com profundidade de 0,75 m)			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
99	049+300			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
99	049+320			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (avariado)			17/11/2015	16/11/2016	Em análise	211	
103	050+845			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	243	
108	052+300			Sul	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			03/01/2016	16/11/2016	Em análise	212	
135	052+100			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			06/01/2016	16/11/2016	Em análise	212	
136	051+840			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (avariado)			15/10/2015	16/11/2016	Em análise	242	
151	049+622			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (avariado)			17/11/2015	16/11/2016	Em análise	241	
153	049+560			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (avariado)			15/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
156	048+700			Norte	5	Zona livre com sinalização			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
161	048+300			Norte	5	Zona livre com sinalização			05/01/2016	16/11/2016	Em análise	210	
162	048+500			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			14/01/2016	16/11/2016	Em análise	214	
163	048+300			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			29/12/2015	16/11/2016	Em análise	460	
165	048+300			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (avariado)			03/01/2016	16/11/2016	Em análise	212	
174	039+000			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
177	039+600			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
180	032+150			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			18/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
184	032+150			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
205	024+970			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
213	020+650			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
224	019+050			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
225	014+700			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
226	014+150			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
227	012+900			Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240	
228	012+500	012+150	100	m	Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (100 metros)			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240
229	012+150	012+050	100	m	Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (100 metros)			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240
230	012+050	012+350	50	m	Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (50 metros)			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240
231	012+150	012+350	100	m	Norte	5	Tabela antropométrica / Tabelas críticas na ZL (100 metros)			16/10/2015	16/11/2016	Em análise	240

CÓPIA

PROCESSO
 02.277.9

São Paulo, 02 de janeiro de 2020

ANÁLISE DO RELATÓRIO TÉCNICO RT-SP0000099-011.061.001-A09/006

Considerando o documento RT-SP0000099-011.061.001-A09/006- Relatório Técnico de Diagnóstico Atual dos Elementos de Sinalização e Segurança Viária apresentado pela Concessionária Tamoios, que compreende o trecho do km 11+500 ao km 60+400 da SP 099 – Rodovia dos Tamoios e considerando ainda a análise comparativa das versões das normas técnicas referentes aos dispositivos de contenção viária que impactam no Anexo X da TAM003 (vide Anexo A sobre a comparação de versões da ABNT NBR 15486), verificou-se haver poucas discrepâncias entre as mesmas, sendo que à época se demonstrava necessária a implantação de diversos dispositivos de transição, elementos de segurança, atenuadores de impacto e correção em terminais abatidos no trecho de Planalto em questão.

Desse modo, pode-se concluir que os requisitos, os critérios e os conceitos relacionados aos dispositivos de contenção viária presentes nas normas técnicas vigentes e atinentes ao tema, antecedendo a época de início da operação da Concessionária Tamoios, já apresentavam as diretrizes técnicas das normas ABNT em vigor.

As adequações e/ou implantações necessárias acerca dos dispositivos de contenção viária deverão ser avaliadas em vistoria "IN LOCO", visando garantir a melhor solução e a totalidade dos pontos necessários, que são de responsabilidade do Poder Concedente, salvo nas intervenções realizadas pela Concessionária que estão em desacordo com as normas vigentes.

São partes integrantes desta análise os seguintes documentos:

- 1 – Anexo A - Quadro comparativo de versões da norma ABNT NBR 15486;
- 2 – Filmagem da Rodovia, especificamente o trecho referente ao o planalto (km 11,5 ao km 60,4);
- 3 – Ofício DGR.0014/17 com respectivo relatório de avaliação dos dispositivos de contenção viária, excluindo a parte que trata da sinalização horizontal.

p/ Múcio Cunha
Leonardo Hitoshi Hotta
DOP/GSS

p/ Múcio Cunha
Manuel Vieira de Moura Junior
DOP/GSS

p/ Múcio Cunha
Misael de Souza Tavares Jr.
DOP/GSS

Wilson Shiguemi Yamada
Wilson Shiguemi Yamada
DOP/GSS

EM BRANCO

ANEXO A – Quadro comparativo de versões da norma ABNT NBR 15486

ITEM	ABNT NBR 15486 - Segurança no tráfego: dispositivos de contenção viária - diretrizes de projeto e ensaios de impacto	
	2007	2016
Referências normativas	* Apresenta as normas ABNT NBR 6970:1999, ABNT 6971:1999, ABNT NBR 14885:2004, EN 1317-1:1998, EN 1317-2:1998, EN 1317-3:2000, EN 1317-4:2001, EN 1317-5:1998, NCHRP 350:1993	* Apresenta as normas ABNT 6971:1999, ABNT NBR 14885, EN 1317-1:1998, EN 1317-2:1998, EN 1317-3:2000, EN 1317-4:2001, EN 12767, NCHRP 350:1993 e MASH
Cálculo da largura da Zona Livre	* A Zona Livre é definida por um ábaco, que depende da velocidade de projeto (60km/h, 80km/h e 100 km/h), declividade do talude e VDM.	* A Zona Livre é definida por uma tabela, que depende da velocidade de projeto (60km/h, 70-80km/h, 90 km/h, 100 km/h e 110 km/h), declividade do talude e VDM.

ITEM	ABNT NBR 15486 - Segurança no tráfego: dispositivos de contenção viária - diretrizes de projeto e ensaios de impacto	
	2007	2016
	1- Em função de obstáculos fixos; 2- Em função de taludes de aterro; 3- Em função de taludes de corte; 4- Em função de taludes transversais; 5- Em função de drenagem lateral; 6- Em função de estruturas de drenagem; 7- Em função de Obstáculos laterais; 8- Em função de canteiro central.	1- Em função de obstáculos fixos; 2- Em função de taludes de aterro; 3- Em função de taludes de corte; 4- Em função de taludes transversais; 5- Em função de drenagem lateral; 6- Em função de estruturas de drenagem; 7 - Em função de suportes para placas e luminárias, 8- Em função de canteiro central
Escolha do dispositivo de contenção	Os fatores que influenciam na escolha do sistema de contenção são: velocidade, % de veículos pesados na composição do tráfego, condições adversas como curvas e rampas acentuadas, geralmente combinadas com distância de visibilidade baixa; consequências, caso um veículo pesado penetre ou atravesse o sistema de proteção.	É apresentado um passo-a-passo por meio da figura 13 - Diagrama - seleção dispositivos de contenção viária por níveis de contenção: 1) Cálculo da ZL; 2) Verificação da necessidade de dispositivo; 3) Determinação do risco existente (normal ou alto); 4) Verificação da Classe da rodovia, 5) Consideração do VDM e % de veículos pesados, 6) condições geométricas da via atravessando terrenos suaves, ondulados ou montanhosos.
Transições e conexões	São necessárias para dar continuidade à proteção lateral quando dois sistemas diferentes são unidos. Deve ser utilizada entre o sistema de menor rigidez para o de maior rigidez.	A seção de transição deve, gradualmente, aumentar a rigidez entre o sistema de menor rigidez e o de maior rigidez, de modo a providenciar uma transição segura e prevenir o efeito de embolsamento, enganchamento ou penetração do sistema na área de transição. As transições podem também ser ensaiadas e aprovadas conforme as normas NCHRP 35, MASH ou EN 1317.

ITEM	ABNT NBR 15486 - Segurança no tráfego: dispositivos de contenção viária - diretrizes de projeto e ensaios de impacto	
	2007	2016
Dispositivos de contenção pontuais: terminais absorvedores de energia e	Os terminais absorvedores de energia consistem em um cabeçal de impacto acoplado a um sistema de lâminas ou tubos, adequadamente ancorado, que ao serem impactados frontalmente absorvem a energia cinética do veículo impactante, conduzindo-o a uma parada segura. Quando o impacto ocorre na lateral do corpo do terminal, fora do cabeçal, o terminal, através da sua ancoragem, permite desenvolver tensão e redirecionar o veículo. Ele pode ou não ter uma deflexão lateral, sendo nestes casos chamado de terminal fletido ou paralelo.	Os terminais podem ser classificados, segundo a NCHRP 350/MASH, como de abertura ou de não abertura, dependendo de seu comportamento quando impactado perto do início. Um terminal de abertura permite que um veículo impactando em ângulo o nariz ou a lateral da unidade antes do ponto não rediretivo atravesse a unidade. Um terminal de não abertura é capaz de redirecionar um veículo impactando em ângulo o nariz ou a lateral da unidade em toda a sua extensão. A EN 1317 não faz qualquer distinção de classificação quanto à abertura e não abertura.

ITEM	ABNT NBR 15486 - Segurança no tráfego: dispositivos de contenção viária - diretrizes de projeto e ensaios de impacto	
	2007	2016
Dispositivos de contenção pontuais: amortecedor de impacto	Os amortecedores de Impacto são ideais para locais onde os objetos fixos não podem ser removidos, relocados, feitos colapsíveis, ou adequadamente protegidos por barreiras e defensas longitudinais. Primordialmente eles servem para diminuir a severidade dos acidentes, antes de prevenir que eles ocorram, e apresentam um alto retorno à segurança da via. Os amortecedores de impacto podem ser classificados como redirecionáveis e não-redirecionáveis. Os amortecedores de impacto são projetados para veículos de 800 kg a 2 000 kg e para velocidade de impacto variando de 50 km/h a 110 km/h, considerando diferentes ângulos de impacto.	Dispositivo de contenção pontual que impede que veículos errantes atinjam um objeto fixo e cumpre seu objetivo desacelerando gradualmente o veículo até sua parada segura, no caso de impactos frontais. Os atenuadores de impacto podem ser rediretivos, quando, além de suportar impacto frontal, são capazes de redirecionar o veículo em impacto lateral, ou não rediretivos, quando não têm a capacidade de redirecionar o veículo perante impacto lateral, ou seja, funcionam somente para impacto frontal. Na escolha do nível de contenção do dispositivo atenuador de impacto a ser utilizado em um determinado local, deve-se levar em consideração fatores como: classificação, velocidade da via e largura do obstáculo a ser tratado.

ITEM	ABNT NBR 15486 - Segurança no tráfego: dispositivos de contenção viária - diretrizes de projeto e ensaios de impacto	
	2007	2016
Terminais abatidos	Este tipo de tratamento somente deve ser utilizado em trechos com baixa velocidade, abaixo de 60 km/h, e com limitação de espaço disponível para outras soluções.	Os terminais de entrada podem ser: a) terminal abatido (enterrado): conjunto composto por quatro módulos de defesa, variando na altura desde a posição de projeto até a extremidade totalmente enterrada, que deve ser firmemente fixada ao solo, por meio de peça apropriada. É vedado o seu uso em locais com velocidade de projeto maior ou igual a 60 km/h.

EM BRANCO

TERMO ADITIVO MODIFICATIVO Nº 03/2020
CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA SLT Nº 008/2014
ANEXO X - FILMAGENS

CD - MIDIA



Termo Aditivo Modificativo nº 03/2010
Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 08/2014
Anexo XI
Relatório decorrente do Protocolo ARTESP 346.852/17

A



EM BRANCO

KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
11+480	NORTE			Erosão no talude causada por ausência de drenagem no talude - DR-3B2/DR-13A Projeto: E-49 / DE-SP00099-01.061-027-H09/001
20+360	SUL			Projeto não executado Valeta em degraus + dissipador (DR-4A4 + DR-10A1) E-480 / DE-SP00099-011.061-027-H09/014
20+460	SUL			DR-3B1 não executado. Esta causando erosão no talude E-487 / DE-SP00099-011.061-027-H09/014
20+600	NORTE			DR-10A-1 não executado E-497 / DE-SP00099-011.061-027-H09/014
20+760	NORTE			Faltou prolongar a DR-3B1 e executar dissipador DR-10A-1, conforme projeto E-505 / DE-SP00099-011.061-027-H09/014
21+600	NORTE			DR-11B e Dissipador não executado E-543 / DE-SP00099-011.061-027-H09/014
23+000	NORTE / SUL			Sistema de drenagem superficial não foi executado conforme projeto no dispositivo de retorno









KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
24+400	NORTE			Sistema de drenagem superficial não foi executado conforme projeto DR-1B-1 +DR-B3+DR-10A-1 E-685 / DE-SP000099-011.061-027-H09/019
25+800	NORTE			Sistema de drenagem superficial não foi executado conforme projeto E-758 / DE-SP000099-011.061-027-H09/021
25+800	SUL			NÃO EXECUTADO DRENAGEM CONFORME PROJETO
28+600	SUL			Sistema de drenagem superficial não foi executado conforme projeto DR-3B-1 NA CRISTA DO TALUDE CONFORME PROJETO E-895 / DE-SP000099-011.061-027-H09/025
31+400	NORTE			Sistema de drenagem na crista do talude não executado, causando erosão (DR-3B-1) E-1030 / DE-SP000099-011.061-027-H09/029
32+050	SUL			Problema apontado pela concessionária continua.
32+100	SUL			Sistema de drenagem na crista do talude não executado, causando erosão (DR-11A + DR-3B-4) E-1066 / DE-SP000099-011.061-027-H09/030

X









KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
33+000	NORTE			Sistema de drenagem mal executado, fora de norma e causando erosão (DR-3C-1) E-1107/ DE-SP00099-011.061-027-H09/031
33+360	NORTE			Sistema de drenagem mal executado, fora de norma e causando erosão (Saida Tipo A1 + Dissipador + DR-11A) E-1125/ DE-SP00099-011.061-027-H09/032
34+800	SUL			Sistema de drenagem mal executado, causando erosão (DR-10-A2 + DR-11A) E-1193 / DE-SP00099-011.061-027-H09/034
34+840	SUL			Sistema de drenagem executado fora de norma (DR-10-A1) E-1198 / DE-SP00099-011.061-027-H09/034
36+000	SUL			DR-3B-3 não executado na crista do talude E-2008 / DE-SP00099-011.061-027-H09/036
36+100	SUL			DR-4A-5 não executado na crista do talude E-2014 / DE-SP00099-011.061-027-H09/036
38+150	SUL			Sistema de drenagem não executado na crista do talude (DR-3B-1) E-2120 / DE-SP00099-011.061-027-H09/039

KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
41+540	SUL			Sistema de drenagem não executado na crista do talude (DR-3B-6) E-2293/ DE-SP00099-011.061-027-H09/044
42+100	NORTE			Sistema de drenagem não executado na crista do talude (DR-3B-1) E-2315/ DE-SP00099-011.061-027-H09/045
44+400	NORTE			Sistema de drenagem na crista do talude não executado (DR-3B-1 + DR-10A-1) RAMO 100 (E201 / E109) E-2430 / DE-SP00099-011.061-027-H09/048
44+600	SUL			Sistema de drenagem na crista do talude não executado (DR-3B-1 + DR-10A-1) E-2442/ DE-SP00099-011.061-027-H09/049
45+900	NORTE			Sistema de drenagem não executado, causando acúmulo de material na pista (Boca de Lobo) E-2507/ DE-SP00099-011.061-027-H09/050 (marginal)
45+960	NORTE			Sistema de drenagem não executado, causando acúmulo de material na pista (Boca de Lobo + BSTC Ø0,60) E-2510/ DE-SP00099-011.061-027-H09/050 (marginal)
46+000	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto, causando erosão (DR-13A + DR-3B1) E-2513/ DE-SP00099-011.061-027-H09/051

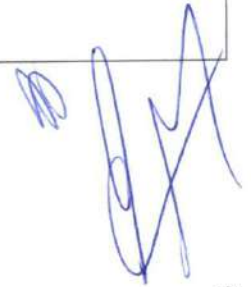
K





KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
46+200	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto, causando erosão (DR-11A E-2525 / 2528 / DE-SP000099-011.061-027-H09/051
52+000	NORTE			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B1+DR-13A) E-2821 - DE-SP000099-011.061-027-H09/059.
52+600	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto E-2850 - DE-SP000099-011.061-027-H09/060.
52+800	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto E-2870 - DE-SP000099-011.061-027-H09/061.
52+900	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto E-2883 - DE-SP000099-011.061-027-H09/061.
53+400	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-2910 - DE-SP000099-011.061-027-H09/062.
54+000	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-13A) E-2940 - DE-SP000099-011.061-027-H09/063.



KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
54+100	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-2945 - DE-SP000099-011.061-027-H09/063.
55+180	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-3009 - DE-SP000099-011.061-027-H09/065.
55+500	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-3015 - DE-SP000099-011.061-027-H09/065.
55+980	NORTE			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-3080 - DE-SP000099-011.061-027-H09/067.
56+500	NORTE			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-3104 - DE-SP000099-011.061-027-H09/067.
56+540	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto E-3106 - DE-SP000099-011.061-027-H09/068.
56+600	NORTE			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-3109 - DE-SP000099-011.061-027-H09/068.

X



KM	PISTA	FOTO 1	FOTO 2	CONCLUSÃO
57+400	NORTE			Caixa irregular, obstaculo na pista. REMOVER MURETA OU PROTEGER COM DEFENSA - E-3147 - DE-SP000099-011.061-027-H09/069.
57+540	NORTE			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3B-1) E-3162 - DE-SP000099-011.061-027-H09/069.
58+800	SUL			Sistema de drenagem não executado conforme projeto (DR-3A-1) E-3182 - DE-SP000099-011.061-027-H09/069.

T




EM BRANCO

TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO

PODER CONCEDENTE: AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO — ARTESP

CONTRATADO: PARCEIRO PRIVADO RODOVIA DOS TAMOIOS S.A.

CONTRATO Nº (DE ORIGEM): CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA SLT Nº 008/2014

OBJETO: CONCESSÃO PATROCINADA DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099

Pelo presente TERMO, nós, abaixo identificados, estamos CIENTES de que:

- a) o ajuste acima referido estará sujeito a análise e julgamento pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, cujo trâmite processual ocorrerá pelo sistema eletrônico;
- b) poderemos ter acesso ao processo, tendo vista e extraindo cópias das manifestações de interesse, Despachos e Decisões, mediante regular cadastramento no Sistema de Processo Eletrônico, conforme dados abaixo indicados, em consonância com o estabelecido na Resolução nº 01/2011 do TCESP;
- c) além de disponíveis no processo eletrônico, todos os Despachos e Decisões que vierem a ser tomados, relativamente ao aludido processo, serão publicados no Diário Oficial do Estado, Caderno do Poder Legislativo, parte do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, em conformidade com o artigo 90 da Lei Complementar nº 709, de 14 de janeiro de 1993, iniciando-se, a partir de então, a contagem dos prazos processuais, conforme regras do Código de Processo Civil;
- d) Qualquer alteração de endereço - residencial ou eletrônico - ou telefones de contato deverá ser comunicada pelo interessado, peticionando no processo.

2. Damo-nos por NOTIFICADOS para:

- a) O acompanhamento dos atos do processo até seu julgamento final e consequente publicação;
- b) Se for o caso e de nosso interesse, nos prazos e nas formas legais e regimentais, exercer o direito de defesa, interpor recursos e o que mais couber.

São Paulo, 07 de fevereiro de 2020.

GESTOR DO ÓRGÃO/ENTIDADE:

Nome: João Octaviano Machado Neto

Cargo: Secretário de Logística e Transportes

CPF: 047.802.718-43

RG: 4.431.019-5

Data de Nascimento: 28/10/1958

Endereço residencial completo: Av. das Acácias, 444, Cidade Jardim, São Paulo/SP

E-mail institucional: joctaviano@sp.gov.br

E-mail pessoal: j.octaviano58@gmail.com

Telefone (s): (11) 3702-8206

Assinatura: 

Responsáveis que assinaram o ajuste:

Pelo CONTRATANTE:

Nome: Renata Perez Dantas

Cargo: Diretora de Assuntos Institucionais respondendo pela Diretoria Geral da ARTESP

CPF: 219.674.548-09

RG: 30.783.246-6

Data de Nascimento: 02/05/1981

Endereço residencial completo: Rua Cristiano Viana, nº 670, apto. 181

E-mail institucional: renatadantas@artesp.sp.gov.br

E-mail pessoal: renata.dantas@gmail.com

Telefone (s): (11) 3465-2000

Assinatura: 

Pela CONTRATADA:

Nome: Leonardo Arimá Tavares de Melo Carneiro

Cargo: Superintendente Administrativo/Financeiro

CPF: 045.518.384-89

RG: 6.373.760

Data de Nascimento: 22/02/1984





Endereço residencial: Av. Cassiano Ricardo, 601, 6º andar, salas comerciais sob nº 62, 65,66, 67 e 68, CEP: 12246-870, São Paulo

E-mail: *leonardo.carmo@concessionarias.com.br*

Telefone: *(12) 99639-5040*

Assinatura: *Leonardo Carmo*

Pela CONTRATADA:

Nome: Robinson Alexandre de Ávila

Cargo: Gerente de Engenharia

CPF: 294.364.878-78

RG: 34.410.218-X

Data de Nascimento: 12/01/1981

Endereço comercial: Av. Cassiano Ricardo, 601, 6º andar, salas comerciais sob nº 62,65,66,67 e 68, CEP: 12246-870, São Paulo

E-mail: *Robinson.Avila@concessionarias.com.br*

Telefone: *(12) 3924-1151*

Assinatura: *Robinson Ávila*

Pelo INTERVENIENTE-ANUENTE:

Nome: Paulo Cesar Tagliavini

Cargo: Superintendente do DER

CPF: 656.689.958-87

RG: 6.247.101-6 SSP/SP

Data De Nascimento: 25/10/1950

Endereço: Rua Edgar Gerson Barbosa, Nº 314 - APTO. 21 - CEP: 09732-520 - São Bernardo do Campo

E-mail: *pctagliavini@der.sp.gov.br*

Telefone: *(11) 3311-1401/1402/1403*

Assinatura: *Paulo Cesar Tagliavini*





Diário Oficial

Estado de São Paulo

João Doria - Governador

Poder
Executivo
seção I

imprensaoficial

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Palácio dos Bandeirantes • Av. Morumbi 4.500 • Morumbi • São Paulo • CEP 05650-000 • Tel. 2193-8000

Volume 130 • Número 5 • São Paulo, quinta-feira, 9 de janeiro de 2020

www.imprensaoficial.com.br

Decretos

DECRETO Nº 64.733, DE 8 DE JANEIRO DE 2020

Dispõe sobre a fixação de valor máximo anual para fins de pagamento das Bonificações por Resultados - BR, instituídas pelas Leis Complementares nº 1.078, de 17 de dezembro de 2008, nº 1.079, de 17 de dezembro de 2008, e nº 1.086, de 18 de fevereiro de 2009, para o período correspondente ao exercício de 2019

JOÃO DORIA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1º - Para o período de avaliação correspondente ao exercício de 2019, o percentual a ser aplicado sobre o somatório da retribuição mensal, para fins de pagamento de Bonificação por Resultados - BR, aos servidores da Secretaria da Educação, da Secretaria da Fazenda e Planejamento e sua autarquia vinculada e do Centro Estadual de Educação Tecnológica "Paula Souza" - CEETEPS, fica fixado em 8,34% (oito inteiros e trinta e quatro centésimos por cento).

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 8 de janeiro de 2020

JOÃO DORIA

Rosseli Soares da Silva

Secretário da Educação

Henrique de Campos Meirelles

Secretário da Fazenda e Planejamento

Antonio Carlos Rizeque Malufe

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Nelson Baeta Neves Filho

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Governo

Publicado na Secretaria de Governo, aos 8 de janeiro de 2020.

DECRETO Nº 64.734, DE 8 DE JANEIRO DE 2020

Autoriza a Fazenda do Estado a permitir o uso, a título precário e gratuito e por prazo indeterminado, em favor do Município de Araras, da área que especifica, e dá providências correlatas

JOÃO DORIA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais e à vista da manifestação do Conselho do Patrimônio Imobiliário,

Decreta:

Artigo 1º - Fica a Fazenda do Estado autorizada a permitir o uso, a título precário e gratuito e por prazo indeterminado, em favor do Município de Araras, de três salas, com área total de 80,27m² (oitenta metros quadrados e vinte e sete décimos quadrados), localizadas no imóvel que abriga a Casa da Agricultura, da Secretaria de Agricultura e Abastecimento, situado na Rua Emilio Ferreira, nº 70, Centro, naquele Município, cadastrado no SGI sob o nº 3506, conforme identificado nos autos do Processo SAA-3.559/2019 (SG-2567240/2019).

Parágrafo único - As salas a que se refere o "caput" deste artigo destinam-se à instalação da Secretaria Municipal de Agricultura e Meio Ambiente.

Artigo 2º - A permissão de uso de que trata este decreto será efetivada por meio de termo a ser lavrado pela unidade competente da Procuradoria Geral do Estado, dele devendo constar as condições impostas pela permitente.

Parágrafo único - A subscrição do termo de permissão de uso caberá ao Coordenador da Coordenadoria de Desenvolvimento Rural Sustentável - CDRS, podendo ser delegada.

Artigo 3º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 8 de janeiro de 2020

JOÃO DORIA

Antonio Carlos Rizeque Malufe

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Nelson Baeta Neves Filho

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Governo

Publicado na Secretaria de Governo, aos 8 de janeiro de 2020.

DECRETO Nº 64.735, DE 8 DE JANEIRO DE 2020

Autoriza o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo - DETRAN/SP a receber, mediante doação, sem quaisquer ônus ou encargos, do Município de Piracicaba, os imóveis que especifica

JOÃO DORIA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1º - Fica o Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo - DETRAN/SP autorizado a receber, mediante doação, sem quaisquer ônus ou encargos, do Município de Piracicaba, conforme autorização da Lei municipal nº 8.330, de 26 de novembro de 2015, dois terrenos e edificações localizados naquele Município, sendo um com 5.224,50m² (cinco mil, duzentos e vinte e quatro metros quadrados e cinquenta décimos quadrados), sito na Rua Juceli Aparecida Sacaro (antiga Rua 05), no Loteamento "Residencial Bertolucci", Bairro Jardim Califórnia, objeto da matrícula nº 97.485 do 2º Oficial de Registro de Imóveis, Títulos

e Documentos e Civil das Pessoas Jurídicas de Piracicaba, e outro, com 1.021,59m² (um mil e vinte e um metros quadrados e cinquenta e nove décimos quadrados), sito no Loteamento "Villaggio Paulino Martini", Bairro Jardim Califórnia, objeto da matrícula nº 97.571 do 2º Oficial de Registro de Imóveis, Títulos e Documentos e Civil das Pessoas Jurídicas de Piracicaba, ambos devidamente descritos e caracterizados nos autos do processo DETRAN nº 1.150.139/2019 (GD0C-16847-376359/2019).

Parágrafo único - Os imóveis de que trata o "caput" deste artigo destinam-se à instalação da Circunscrição Regional de Trânsito - CIRETRAN de Piracicaba.

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 8 de janeiro de 2020

JOÃO DORIA

Antonio Carlos Rizeque Malufe

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Nelson Baeta Neves Filho

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Governo

Publicado na Secretaria de Governo, aos 8 de janeiro de 2020.

DECRETO Nº 64.736, DE 8 DE JANEIRO DE 2020

Altera a classificação institucional da Secretaria da Administração Penitenciária nos Sistemas de Administração Financeira e Orçamentária do Estado

JOÃO DORIA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais, com fundamento no artigo 6º do Decreto-Lei nº 233, de 28 de abril de 1970, que estabelece normas para a estruturação dos Sistemas de Administração Financeira e Orçamentária do Estado, e à vista do disposto no Decreto nº 64.639 de 4 de dezembro de 2019,

Decreta:

Artigo 1º - Fica acrescentado ao artigo 6º do Decreto nº 57.743, de 19 de janeiro de 2012, o inciso XXXVIII, com a seguinte redação:

"XXXVIII - Centro de Detenção Provisória de Álvaro de Carvalho."

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 8 de janeiro de 2020

JOÃO DORIA

Henrique de Campos Meirelles

Secretário da Fazenda e Planejamento

Antonio Carlos Rizeque Malufe

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Nelson Baeta Neves Filho

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Governo

Publicado na Secretaria de Governo, aos 8 de janeiro de 2020.

DECRETO Nº 64.737, DE 8 DE JANEIRO DE 2020

Altera a redação do Decreto nº 58.047, de 15 de maio de 2012, que institui o Programa estadual "São Paulo Amigo do Idoso" e o "Selo Amigo do Idoso", e dá providências correlatas

JOÃO DORIA, Governador do Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1º - O "caput" e os incisos do artigo 6º do Decreto nº 58.047, de 15 de maio de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Artigo 6º - Será constituída, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da publicação deste decreto, Comissão Intersecretarial composta por representantes designados pelo Secretário de Desenvolvimento Social, mediante indicação dos Titulares das seguintes Secretarias de Estado:

I - Cultura e Economia Criativa;

II - Desenvolvimento Econômico;

III - Desenvolvimento Social;

IV - Educação;

V - Esportes;

VI - Habitação;

VII - Justiça e Cidadania;

VIII - Saúde;

IX - Transportes Metropolitanos;

X - Turismo;

XI - Governo, por intermédio do Fundo Social de São Paulo - FUSSP." (NR)

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, em especial o artigo 5º do Decreto nº 61.115, de 5 de fevereiro de 2015.

Palácio dos Bandeirantes, 8 de janeiro de 2020

JOÃO DORIA

Sergio Henrique Sá Leitão Filho

Secretário da Cultura e Economia Criativa

Americo Ceiki Sakamoto

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Desenvolvimento Econômico

Celia Kochen Parnes

Secretária de Desenvolvimento Social

Rosseli Soares da Silva

Secretário da Educação

Aildo Rodrigues Ferreira

Secretário de Esportes

Fernando José de Souza Marangoni

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria da Habitação

Paulo Dimas Debellis Mascaretti

Secretário da Justiça e Cidadania

José Henrique Germann Ferreira

Secretário da Saúde

Alexandre Baldy de Sant'Anna Braga

Secretário dos Transportes Metropolitanos

Vinicius Rene Lummertz Silva

Secretário de Turismo

Antonio Carlos Rizeque Malufe

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Casa Civil

Nelson Baeta Neves Filho

Secretário Executivo, Respondendo pelo Expediente da Secretaria de Governo

Publicado na Secretaria de Governo, aos 8 de janeiro de 2020.

Atos do Governador

DECRETO(S)

DECRETOS 8-1-2020

Designando, com fundamento no art. 71 do Dec. 46.623-2002, alterado pelos Decs. 48.056-2003, e 51.074-2006, os a seguir indicados para integrarem o Conselho Penitenciário do Estado, para um mandato de 4 anos, na qualidade de:

I - Médicos Psiquiatras:

membros efetivos:

Breno Montanari Ramos, RG 3.720.461-0, em recondução;

Sergio Paulo Rigonatti, RG 3.320.081, em recondução; Karine Keiko Leitão Higa, RG 34.588.214-3, em recondução;

membros suplentes:

Maria Alice Sacconi Scardoelli, RG 50.149.993-61; Rodrigo Lancelote Alberto, RG 28.208.165;

II - Procuradores de Justiça, indicados pelo Procurador-Geral de Justiça do Estado:

membros efetivos:

Maria Lúcia Ribas, RG 6.569.703, em recondução; Antonio Celso Pares Vita, RG 4.476.207-0, em recondução; Paulo Juricic, RG 4.616.117-X, em recondução; Arthur Medeiros Neto, RG 11.620.934-3, em recondução;

membros suplentes:

Rosa Aschenbrenner Consales, RG 6.679.306, em recondução; Ana Lúcia Menezes Vieira, RG 15.737.594-8;

III - Procuradores da República, indicados pelo Procurador-Geral da República: Paulo Taubembblatt, RG 18.072.073-9, como membro efetivo, em recondução;

IV - Advogados, indicados pela Ordem dos Advogados do Brasil - Seção São Paulo:

membros efetivos:

Cláudia Rinaldo, RG 17.181.957; Joaquim Henrique Aparecida da Costa Fernandes, RG 18.188.722-8; Roseli Oliva, RG 13.039.773-8;

Rubens Rocha Pires, RG 15.387.961;

membros suplentes:

Marcos Fernando Lopes, RG 30.345.583-4; Priscila Pamela dos Santos, RG 32.379.658-8;

V - Defensores Públicos do Estado, indicados pelo Defensor Público-Geral do Estado:

membros efetivos:

Mateus Oliveira Moro, RG 32.996.180-9, em recondução; Rafael Gomes Bedin, RG 25.393.393-9;

membro suplente: Patrick Lemos Cacicado, RG 20.021.286-8.

Nomeando, com fundamento no § 1º do art. 3º da Lei 10.064-68, e nos termos do art. 5º do Dec. 59.103-2013, alterado pelo Dec. 64.071-2019, os a seguir indicados para integrarem o Conselho Deliberativo do Fundo Social de São Paulo - FUSSP, para um mandato de 2 anos, na seguinte conformidade:

Beatriz Maria Bettanin Doria, RG 38.650.650-4, como membro honorífico;

Rodrigo Hsu Ngai Leite, RG 34.452.830-3; Roberto Loeb, RG 2.695.116-2; Ricardo Pedrosa Leal, RG 23.434.121; Maria Celeste de Castro Chad, RG 15.699.931-6; Bruno Rizzo Setubal, RG 35.181.181.

Governo

GABINETE DO SECRETÁRIO

OUVIDORIA GERAL DO ESTADO

Portaria Conjunta OGE/UAPESP 1-20, de 7-1-2020

Ficam acrescidos os incs. V e VI ao art. 2º

A Ouvidoria Geral do Estado (OGE) e o Coordenador da Unidade do Arquivo Público do Estado (UAPESP), no uso das suas atribuições, e objetivando a inclusão de mais 2 integrantes no Grupo denominado Capacita, instituído pela Portaria Conjunta OGE/UAPESP 1-2019, resolvem:

Artigo 1º - Ficam acrescidos os incs. V e VI ao art. 2º da referida Portaria Conjunta, na forma seguinte:

V - Mara Lucia Fernandes Marinho, Oficial Administrativo da Ouvidoria Geral do Estado, que exercerá a secretaria;

VI - Lucas Spadari Carneiro Alves de Lima, Diretor Técnico I do Núcleo de Formação e Treinamento da UAPESP.

Artigo 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua assinatura.

CORREGEDORIA GERAL DA ADMINISTRAÇÃO

Intimação

Processo CGA 44-2019 — SPDOC 510664-2019

Interessados: I.C.E.C.I.S.LTDA. e B.I.C.LTDA.

A Comissão Processante instituída por ato do Presidente da Corregedoria Geral da Administração, nos autos do Processo Administrativo de Responsabilização, intima as acusadas I.C.E.C.I.S.LTDA. e B.I.C.LTDA., nos termos da deliberação de fls. 266/267, por intermédio de seus representantes legais e/ou procuradores constituídos, para que apresentem alegações finais, no prazo de 7 dias, nos termos do art. 63, V, "d", da Lei Est. 10.177-98. Como anexo às alegações finais, nos termos regulamentares previstos no art. 6º do Dec. 60.106-14 c/c o art. 7º da L.F. 12.846-13, ficam as acusadas intimadas a apresentarem, no mesmo prazo, o seguinte: 1) Demonstração de Resultado do Exercício - DRE referentes aos exercícios compreendidos entre 2017 e 2018; 2) Balanço Patrimonial - BP referente ao exercício de 2017; 3) Relação dos contratos mantidos ou pretendidos com o Governo do Estado de São Paulo; 4) comprovante de depósito, na hipótese de já ter havido eventual ressarcimento ao erário, relativo aos fatos tratados nos presentes autos; e 5) informações sobre Programa de Integridade Empresarial, caso existente. São Paulo, 08 de janeiro de 2020." Advogados da I.C.E.C.I.S.LTDA. e B.I.C.LTDA: Fábio Barbalho Leite - OAB/SP - 168.881-B e Vinicius Alvarenga e Veiga - OAB/SP - 422.634.

UNIDADE DO ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO

Portaria Conjunta OGE/UAPESP 1-20, de 7-1-2020

Ficam acrescidos os incs. V e VI ao art. 2º

A Ouvidora Geral do Estado (OGE) e o Coordenador da Unidade do Arquivo Público do Estado (UAPESP), no uso das suas atribuições, e objetivando a inclusão de mais 2 integrantes no Grupo denominado Capacita, instituído pela Portaria Conjunta OGE/UAPESP 1-2019, resolvem:

Artigo 1º - Ficam acrescidos os incs. V e VI ao art. 2º da referida Portaria Conjunta, na forma seguinte:

V - Mara Lucia Fernandes Marinho, Oficial Administrativo da Ouvidoria Geral do Estado, que exercerá a secretaria;

VI - Lucas Spadari Carneiro Alves de Lima, Diretor Técnico I do Núcleo de Formação e Treinamento da UAPESP.

Artigo 2º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua assinatura.

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

DIRETORIA GERAL

Extrato de Termo Aditivo e Modificativo

Contrato 0336/Artesp/2016.

Contratante: Artesp.

Processo Artesp 022.225/2016 (Protocolo 338.051/16).

Contratado: B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão

CNPJ: 09.346.601/0001-25

Modalidade: Inexigibilidade de Licitação 017/2016.

Objeto: Prestação de serviços técnicos especializados de assessoria técnica, operacional e logística, pela Contratada à Contratante, para (i) organização e (ii) realização da fase externa das licitações de quatro lotes da malha rodoviária paulista, de que trata o Decreto 61.634, de 19-11-2015, totalizando cerca de 2.200km; (iii) condução da fase de lances; e (iv) análise da documentação apresentada pelos proponentes.

Finalidade: Celebração do 4º Termo Aditivo e Modificativo ao Contrato 0336/Artesp/2016, para prorrogar o prazo de vigência contratual por mais 12 meses, de 27-12-2019 até 26-12-2020.

Valor: Não se aplica.

Data da Assinatura: 26-12-2019

Parecer Jurídico: CJ/Artesp 749/2019, de 27-11-2019

Classificação Orçamentária: 26130511349130000

Natureza de Despesa: 33903504

Termo Aditivo e Modificativo 003/2019

Contratante: Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo

Contratada: Rodovia dos Tamoiós S.A

Processo 038.237/2019 - Protocolos Artesp 464.066/19

Objetivos: solucionar amigavelmente o conflito relativo às obras de duplicação do Trecho de Planalto da Rodovia SP 099, por meio da delimitação das responsabilidades de cada uma das partes, a fim de extinguir, por comum acordo, o Procedimento Arbitral nº A-280/2019.

DIRETORIA DE PROCEDIMENTOS E LOGÍSTICA

Despacho do Diretor, de 8-1-2020

Processo 038.929/19 (F5-3624) - E.C. TURISMO EIRELI - Autorizo o registro da empresa junto ao Serviço de Fretamento desta Agência, na(s) modalidade(s) Contínuo e Eventual, pelo prazo de 05 anos a contar desta publicação.

Processo 039.180/19 (F4-3675) - FABIO MARQUES BATISTA EIRELI - Autorizo o registro da empresa junto ao Serviço de Fretamento desta Agência, na(s) modalidade(s) Contínuo e Eventual, pelo prazo de 05 anos a contar desta publicação.

Processo 038.705/19 (F5-3674) - M.A.T. DA SILVA TRANSPORTES LTDA - Autorizo o registro da empresa junto ao Serviço de Fretamento desta Agência, na(s) modalidade(s) Contínuo e Eventual, pelo prazo de 05 anos a contar desta publicação.

Protocolo 471.089/19 - PLENA TRANSPORTES LTDA ME, CNPJ 66.994.450/0001-55 - Autorizo, pelo prazo de 366 dias, operar com os veículos de placas EJJW-7891, EWU-7102, EJJW-7994, EJJW-7901, EJJW-7882, EJJW-7892, EJJW-7883, de sua