

**ANEXO**

**VOLUME I**

**PROGRAMA DE  
EXPLORAÇÃO DA  
RODOVIA**

**RODOVIA FEDERAL**

**CONCESSÃO RODOVIÁRIA BR-381/MG**

**SISTEMA RODOVIÁRIO**

- BR-381/MG, trecho com início em Belo Horizonte/MG, no entroncamento com a BR-262/MG (p/Sabará) Até o entroncamento com a BR-116/MG (Governador Valadares/MG)

**EDITAL DE CONCESSÃO Nº XX/20XX**

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	7
2	DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO .....	7
3	FRENTES DA CONCESSÃO .....	7
3.1	FRENTE DE SERVIÇOS ESTRUTURAIS.....	10
3.1.1	Pavimento.....	10
3.1.2	Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança Viária .....	14
3.1.3	Obras-de-Arte Especiais .....	20
3.1.4	Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs).....	24
3.1.5	Terraplenos e estruturas de contenção .....	27
3.1.6	Canteiro Central e Faixa de Domínio.....	30
3.1.7	Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais.....	33
3.1.8	Sistemas Elétricos e de Iluminação.....	35
3.1.9	Sistemas de Operação e Segurança de Túnel .....	38
3.2	FRENTE DE OBRAS .....	41
3.2.1	Obras de Ampliação de Capacidade .....	42
3.2.2	Obras de Melhorias.....	42
3.2.3	Obras de Manutenção de Nível de Serviço .....	42
3.2.4	Obras de Contorno Alternativo em Trechos Urbanos .....	43
3.2.5	Obras Emergenciais.....	44
3.2.6	Obras de Melhorias para a Segurança Viária – Metodologia iRAP.....	45
3.2.7	Características dos Segmentos – Fator D.....	47
3.2.8	Estoque de Melhorias .....	47
3.2.9	Parâmetros Técnicos .....	48
3.3	FRENTE DE CONSERVAÇÃO .....	55
3.3.1	Pavimentação .....	55
3.3.2	Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança Viária .....	56
3.3.3	Obras de Arte Especiais.....	56
3.3.4	Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs).....	56
3.3.5	Terraplenos e Estruturas de Contenção .....	56
3.3.6	Canteiro Central e Faixa de Domínio.....	56
3.3.7	Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais.....	57
3.3.8	Sistemas Elétricos e de Iluminação.....	57

3.3.9 Túneis.....	57
3.4 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS.....	57
3.4.1 Sistema de Gestão e Controle Operacional .....	58
3.4.1.1 Centro de Controle Operacional - CCO.....	58
3.4.2 Sistemas de Controle, Monitoração e ITS .....	60
3.4.2.1 SAGT - Sistema de Apoio à Gestão do Tráfego.....	60
3.4.2.2 SAT - Sistema de Análise de Tráfego .....	62
3.4.2.3 DAI - Detecção Automática de Incidentes .....	63
3.4.2.4 CFTV - Sistema de Circuito Fechado de TV .....	63
3.4.2.5 PMVf - Painéis de Mensagens Variáveis – fixo .....	64
3.4.2.6 PMVm - Painéis de Mensagens Variáveis – móvel .....	65
3.4.2.7 SDA - Sistema de Detecção de Altura .....	66
3.4.2.8 SCV - Sistema de Controle de Velocidade.....	66
3.4.2.9 SCDV - Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade.....	69
3.4.2.10 SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico .....	70
3.4.2.11 SII - Sistema de Iluminação Inteligente .....	70
3.4.2.12 SRF - Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento .....	71
3.4.3 Serviço de Atendimento ao Usuário .....	72
3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário.....	72
3.4.3.2 SIT – Serviço de Inspeção de Tráfego .....	73
3.4.3.3 APH - Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar .....	74
3.4.3.4 Serviço de Atendimento Mecânico .....	76
3.4.3.5 Atendimento a Demais Incidentes.....	77
3.4.3.6 Ponto de Parada e Descanso – PPD .....	77
3.4.4 Sistema de Comunicação com o Usuário.....	78
3.4.4.1 Sistemas de Comunicação.....	78
3.4.4.2 Sistema de Informações aos Usuários.....	81
3.4.4.3 Sistema de manifestações dos usuários .....	81
3.4.4.4 Função de chamada de emergência .....	82
3.4.5 Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação .....	83
3.4.5.1 Praças de Pedágio.....	83
3.4.6 Sistema de Pesagem .....	87
3.4.6.1 PPVf - Posto de Pesagem Veicular – Fixo .....	87
3.4.7 Sistema de Transmissão de Dados.....	88

3.4.7.1	Rede de dados.....	88
3.4.7.2	Conectividade .....	89
3.4.8	Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial.....	89
3.4.9	Sistema de Operação e Segurança de Túnel.....	89
3.4.10	Fiscalização da ANTT .....	90
3.4.10.1	Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT .....	90
3.4.10.2	Veículos de Fiscalização da ANTT.....	90
3.4.11	Fiscalização – PRF .....	91
3.4.11.1	Unidades Operacionais e Delegacias da PRF.....	91
3.4.11.2	Veículos da Polícia Rodoviária Federal.....	91
3.4.11.3	Equipamentos de Radiocomunicação .....	92
3.4.12	Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas - Parâmetros de Desempenho .....	92
4	SISTEMA DE INFORMAÇÕES E GESTÃO .....	94
4.1	SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS (SIG).....	94
4.2	SISTEMA DE GESTÃO DE ATIVOS DA CONCESSÃO - SIGACO.....	94
4.2.2	Objetivos.....	94
4.2.3	Requisitos e Ferramentas .....	94
4.2.4	Fases e Prazos de Implantação: .....	95
5	GESTÃO AMBIENTAL .....	96
5.1	PROGRAMA CARBONO ZERO .....	97
5.1.1	Inventário.....	98
5.1.2	Compensação.....	98
5.1.3	Certificado de Inspeção.....	98
5.2	ATENDIMENTO AOS PADRÕES DE DESEMPENHO DA <i>INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION – IFC</i> .....	98
5.2.1	Relatório Anual .....	101
6	REFERÊNCIAS TÉCNICAS NORMATIVAS E BIBLIOGRÁFICAS.....	101

## LISTA DE ABREVIATURAS

AASHTO	<i>American Association of State Highway and Transportation Officials</i>
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ASTM	<i>American Society for Testing and Materials</i>
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
AVI	<i>Automatic Vehicle Identification</i>
BIM	<i>Building Information Modeling</i>
BSO	Base de Serviços Operacional
CCI	Centro de Controle de Informações
CCO	Centro de Controle Operacional
CFTV	Circuito Fechado de TV
CNSO	Centro Nacional de Supervisão Operacional
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPRM	Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DAI	Detecção Automática de Incidentes
DBT	Desconto Básico de TAG
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DUF	Desconto para Usuários Frequentes
ESG	Ambiental, Social e Governança ( <i>Environmental, Social and Governance</i> )
ESROD	Escritório de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária
FWD	<i>Falling Weight Deflectometer</i>
GPS	<i>Global Position System</i>
HCM	<i>Highway Capacity Manual</i>
HSWIM	Pesagem em Movimento em Alta Velocidade ( <i>High Speed Weigh in Motion</i> )
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
ICP	Índice de Condição do Pavimento
IEC	<i>International Electrotechnical Commission</i>
IES	<i>Illuminating Engineering Society</i>
IFC	Corporação Financeira Internacional ( <i>International Finance Corporation</i> )
IGG	Índice de Gravidade Global (em relação ao pavimento da rodovia)
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
IRI	Índice de Irregularidade Longitudinal ( <i>International Roughness Index</i> )
ISO	<i>International Standards Organization</i>
ITS	Sistemas de Transporte Inteligentes ( <i>Intelligent Transportation Systems</i> )
LED	Diodo Emissor de Luz ( <i>Light Emitting Diode</i> )
LVC	Levantamento Visual Contínuo
OAC	Obra de Arte Corrente
OAE	Obra de Arte Especial
OCR	Reconhecimento de Caracteres Óticos ( <i>Optical Character Recognition</i> )
PAE	Plano de Ação de Emergência

PER	Programa de Exploração da Rodovia
PGR	Plano de Gerenciamento de Riscos
PMV	Painel de Mensagem Variável
PPD	Ponto de Parada e Descanso para Motoristas Profissionais
PPV	Posto de Pesagem Veicular
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SAGT	Sistema de Apoio à Gestão de Tráfego
SAT	Sistema de Análise de Tráfego
SAU	Serviço de Atendimento aos Usuários
SCV	Sistema de Controle de Velocidade
SCDV	Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade
SDA	Sistema de Detecção de Altura
SMM	Sistema de Monitoramento Meteorológico
SGE	Sistema de Gerência de Edificações e Instalações Operacionais
SGF	Sistema de Gerência de Faixas de Domínio
SGITS	Sistema de Gerência de Equipamentos de ITS
SGO	Sistema de Gerenciamento Operacional
SGOAC	Sistema de Gerência de OACs
SGOAE	Sistema de Gerência de OAEs
SGOST	Sistema de Gerência de Operação e Segurança de Túneis
SGP	Sistema de Gerência de Pavimentos
SGS	Sistema de Gerência de Sinalização
SGSEI	Sistema de Gerência de Sistemas Elétricos e Iluminação
SGTEC	Sistema de Gerência de Terraplenos e Estruturas de Contenção
SIG	Sistema de Informações Geográficas
SIGACO	Sistema de Gestão de Ativos da Concessão
SNV	Sistema Nacional de Viação
UOP	Unidade Operacional
VDMA	Volume Diário Médio Anual
VEq	Veículos Equivalentes
VLAN	Rede Local Virtual ( <i>Virtual Local Area Network</i> )
WIM	Pesagem em Movimento ( <i>Weigh in Motion</i> )

## 1 INTRODUÇÃO

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) tem como escopo estabelecer parâmetros técnicos e de desempenho para os serviços e obras, bem como prazos, os quais são de cumprimento obrigatório pela Concessionária, com vistas a assegurar a adequada exploração da infraestrutura e do serviço de transporte rodoviário.

Dentre as diretrizes perseguidas destacam-se: a preservação dos bens concedidos, a mitigação de impactos socioambientais, a melhoria contínua da segurança viária, o conforto do usuário, a manutenção de níveis de serviço (fluidez) adequados, dentre outros.

## 2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

O Sistema Rodoviário, objeto desta concessão, inclui os elementos integrantes da faixa de domínio (faixas de rolamento principais, laterais, marginais, canteiros, obras de arte correntes e especiais, acostamentos, sinalização, faixas laterais de segurança, acessos e alças), bem como dispositivos específicos ligados à rodovia (trevos, trombetas, conexões diamantes, parclo com e sem rotatória). Também fazem parte do Sistema Rodoviário os elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio e as áreas ocupadas pelas instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão. A descrição detalhada do sistema Rodoviário encontra-se no PER VOLUME II.

## 3 FRENTES DA CONCESSÃO

O presente PER estabelece metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias, diretrizes técnicas, normas, escopo, parâmetros de desempenho, parâmetros técnicos e respectivos prazos para seu atendimento, divididos em quatro frentes:

- a. Frente de Serviços Estruturais
  - Trabalhos Iniciais;
  - Recuperação;
  - Manutenção;
- b. Frente de Obras (Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço);
- c. Frente de Conservação;
- d. Frente de Serviços Operacionais.

Em cada Frente, são detalhadas as atividades de responsabilidade da concessionária, fixando-se prazo e condições para o atendimento integral ao PER.

Os projetos executivos das obras e serviços das Frentes de Serviços Estruturais, de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço, de Conservação e de Serviços Operacionais, bem como o cadastro de todos os elementos da infraestrutura do Sistema Rodoviário, devem ser desenvolvidos de acordo com as normas técnicas vigentes da ANTT, do CONTRAN, do DNIT, da ABNT, e das demais entidades normatizadoras a que a concessionária esteja vinculada pela regulação pertinente e apresentados à fiscalização da ANTT. Observar-se-á a ordem de preferência normativa prevista em regulamento da ANTT.

A Concessionária deve desenvolver e apresentar Plano Executivo BIM - *Building Information Modeling*, de acordo com condições e detalhamentos dispostos nos regulamentos da ANTT em suas versões atualizadas, a partir do qual serão elaborados e apresentados os projetos de engenharia necessários às obras e aos serviços da concessão.

## TRABALHOS INICIAIS

**Objeto:** Conjunto de obras e serviços destinados a eliminar problemas que impliquem riscos pessoais e materiais iminentes, provendo o Sistema Rodoviário de requisitos mínimos de segurança e conforto aos usuários.

**Período:** Inicia-se na data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do 24º mês da concessão.

A concessionária deverá comunicar a conclusão dos trabalhos iniciais conforme regulamento da ANTT que disciplina o recebimento dos Trabalhos Iniciais, a fim de viabilizar a vistoria e avaliação pela agência.

## RECUPERAÇÃO

**Objeto:** Conjunto de obras e serviços que visam a atualização do Sistema Rodoviário às normas vigentes e ao atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos, incorporando as melhorias estruturais, funcionais e operacionais.

**Período:** Inicia-se da conclusão dos Trabalhos Iniciais e estende-se até o final do 8º ano de concessão.

A Recuperação da rodovia deverá ser executada de forma gradual, atendendo aos Parâmetros de Desempenho previstos nas respectivas tabelas a seguir. A concessionária deverá estabelecer um Programa de Intervenções de Recuperação para todo o Sistema Rodoviário, detalhado em programações mensais (podendo ser ajustado semanalmente), priorizando os trechos mais importantes e urgentes, de acordo com critérios de volume de tráfego, segurança, condição do pavimento e socioambiental. Esse programa deverá ser atualizado a cada relatório de monitoração.

## MANUTENÇÃO

**Objeto:** Conjunto de intervenções físicas programadas que a Concessionária deverá realizar com o objetivo de recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas da concessão dentro de padrões estabelecidos, ou, ainda, prevenir que sejam alcançados níveis indesejados;

**Período:** Inicia-se ao final da fase de recuperação, ou a partir da conclusão das intervenções previstas na Frente de Obras, e estende-se até o final do prazo da concessão.

## CONSERVAÇÃO

**Objeto:** Conjunto de operações rotineiras e de emergência que a Concessionária deverá realizar com o objetivo de preservar as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário e de suas instalações, dentro dos padrões de serviços estabelecidos. Contempla os serviços de correção e prevenção de defeitos e inconformidades, executados de forma rotineira, com programação regular, em ciclos de curta duração, executados por equipes qualificadas, alocadas permanentemente aos mesmos.

**Período:** Inicia-se na data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final da concessão.

## RECEBIMENTO AO FINAL DA CONCESSÃO

**Objeto:** conjunto de parâmetros específicos que serão exigidos quando da devolução do Sistema Rodoviário ao Poder Concedente.

**Período:** momento da devolução do sistema Rodoviário ao Poder Concedente.



## CONDIÇÕES GERAIS

Nas tabelas de parâmetros de desempenho do item 3.1, marca-se com um “X” o prazo para atendimento do parâmetro indicado ou indica-se o próprio parâmetro a ser atendido, após o qual a concessionária deverá mantê-lo até o final da concessão.

Para parâmetros de desempenho com metas crescentes, a concessionária deverá manter o último indicador para os anos subsequentes.

Para as obras da Frente de Obras, a concessionária deverá manter, desde a entrega, o último parâmetro indicado na Fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de manutenção, observadas eventuais exceções constantes nas tabelas.

Os indicadores deverão ser avaliados em toda a extensão do Sistema Rodoviário e em todas as vias, sejam elas principais, marginais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acessos, alças ou OAEs, bem como acostamentos, exceto quando indicado de forma diferente nas tabelas de parâmetro de desempenho.

### 3.1 FRENTE DE SERVIÇOS ESTRUTURAIS

A Frente de Serviços Estruturais engloba as fases de: i) Trabalhos Iniciais; ii) Recuperação; e iii) Manutenção do Sistema Rodoviário, conforme exposto a seguir.

#### 3.1.1 Pavimento

##### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Serviços iniciais de reabilitação dos pavimentos que compõem a rodovia, de forma a permitir trafegabilidade com segurança, obedecendo os níveis de serventia mínimos definidos pelos parâmetros de desempenho.

##### **Procedimentos:**

1. Correção de degrau superior a 5 cm entre a pista de rolamento e o acostamento, tanto interno quanto externo, em toda a largura do acostamento, e eliminação de desnível entre faixas de rolamento contíguas ou entre faixa de rolamento e faixa de segurança.
2. Eliminação de flechas sobre trilhas de roda (ATR) superiores ao valor limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho.
3. Correção de áreas trincadas de modo a atender aos limites estabelecidos na Tabela de Parâmetros de Desempenho.
4. Eliminação de segmentos que apresentem IRI superior ao limite estabelecido na Tabela de Parâmetros de Desempenho.
5. Correção de segmentos que apresentem macrotextura – avaliada pelo *Mean Profile Depth (MPD)* ou Altura de Areia (HS) – ou microtextura – avaliada pelo *Grip Tester (GN)* ou Pêndulo Britânico (VRD) – inadequados aos valores limites estabelecidos na Tabela de Parâmetros de Desempenho.
6. Intervir no pavimento rígido de forma a manter as condições do pavimento nos limites de ICP da Tabela de Parâmetros de Desempenho.

##### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Tanto para os pavimentos flexíveis como para os pavimentos rígidos, compreende serviços para reestabelecer níveis de serventia e de capacidade estrutural mínimos, visando o atendimento aos parâmetros de desempenho ora estabelecidos, de maneira a garantir segurança e conforto ao usuário.

##### **Procedimentos:**

1. Recuperação ou recomposição das pistas de rolamento, faixas de segurança e acostamentos.
2. A deflexão característica ( $D_c$ ) máxima do pavimento deverá respeitar os limites de deflexão admissível ( $D_{adm}$ ) estabelecidos em função do tráfego, conforme quadro abaixo à Tabela de Parâmetros de Desempenho.
3. A avaliação estrutural do pavimento deverá compreender o levantamento e cálculo das deflexões de acordo com os normativos vigentes.
4. Reforço estrutural do pavimento flexível existente, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambos não comportem o reforço do pavimento existente, de modo a atender aos parâmetros de desempenho.

5. Correção de segmentos cujo índice de aderência não atenda aos limites da Tabela de Parâmetros de Desempenho.
6. Recuperação do pavimento rígido, com reparo ou substituição de placas danificadas, recomposição e/ou execução das selagens de juntas e trincas, possibilitando o atendimento aos Parâmetros de Desempenho.

### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Conjunto de intervenções programadas com base na monitoração e gerenciamento do pavimento, em especial pelo Sistema de Gestão de Ativos da Concessão (SIGACO), visando garantir padrões de qualidade e segurança estabelecidos pelos parâmetros de desempenho.

#### **Procedimentos:**

1. As intervenções deverão utilizar técnicas e tecnologias que impliquem a mínima interferência possível com o tráfego.
2. Adoção preferencial de manutenção preventiva, com soluções técnicas que visem preservar as características funcionais do pavimento, segundo critérios toleráveis de deterioração garantindo a funcionalidade do pavimento até a próxima intervenção programada.

PARÂMETRO DE DESEMPENHO Pavimento		APLICABILIDADE EM PAVIMENTO:		PISTA <sup>(1)</sup>	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*			RECEBIMENTO FINAL	
		FLEXÍVEL	RÍGIDO		1º ANO	2º ANO	3º AO 5º ANO	6º AO 7º ANO	8º ANO		9º AO 30º ANO
					12 MESES	24 MESES	36 MESES	74 MESES	96 MESES		360 MESES
1	Desnível máximo entre <sup>(2)</sup>	x	x	Faixas de Tráfego Contíguas		0 cm					
				Pista e Acostamento		5 cm			0 cm <sup>(3)</sup>		
2	Flechas máximas nas trilhas de roda <sup>(4)</sup>	x		Principal	20 mm	10 mm		7 mm	5 mm		
				Marginal	20 mm	10 mm		7 mm	5 mm		
3	Porcentagem máxima de área afetada por trincas tipo FC2 + FC3 <sup>(5)</sup>	x		Principal e Marginal	40%	20%				15% <sup>(6)</sup>	
4	IRI - Irregularidade Longitudinal Máxima <sup>(7)</sup>	x	x	Principal e Marginais	4,50 m/km em 50% da extensão; e 4,00 m/km em 50% da extensão	4,0 m/km	4,00 m/km em 50% da extensão; e 3,50 m/km em 50% da extensão	3,50 m/km em 50% da extensão; e 2,70 m/km em 50% da extensão	2,7 m/km		
5	Deflexão característica (Dc) máxima em função do tráfego, conforme tabela <sup>(8)</sup>	x		Principal e Marginais					X	Monitoramento a cada 5 anos	X
6	Índice de Gravidade Global (IGG) máximo:	x		Principal	40		30 em 60% da extensão		30		20
				Marginais	50		40 em 60% da extensão		40		30
7	Mean Profile Depth (MPD) ou Altura de areia (HS): 0,60 mm < HS < 1,20 mm <sup>(9) (10)</sup>	x		Principal e Marginais	X						
8	Grip Tester (GN) ou Valor de resistência à derrapagem (VRD) <sup>(9)</sup>	x	x	Principal e Marginais	GN ≥ 0,34 e VRD > 47						
9	Áreas remendadas: Máximo de 20 reparos/km e 4 reparos a cada 100 m.	x	x	Principal e Marginais					X		
10	ICP <sub>min</sub> - Índice de Condição do Pavimento mínimo para pavimentos com revestimento em concreto de cimento Portland.		x	Principal, Marginais, Acostamentos, Praças de Pedágios, Balanças e Paradas		55	70 em 60% da rodovia		70		

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

- <sup>1</sup> Trechos de acostamentos construídos em *Hard Shoulder* deverão seguir os mesmos padrões das pistas principais ou marginais.
- <sup>2</sup> Ambos os desníveis devem ser avaliados de forma contínua, em 100% da extensão da rodovia, e devem ser medidos por meio de equipamento de varredura a laser ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo.
- <sup>3</sup> Nos segmentos rodoviários que não são objeto de obras de ampliação de capacidade ou de reconstrução do pavimento, permite-se manter o limite máximo de 5cm de desnível entre pistas de rolamento e acostamento durante todo o período de concessão.
- <sup>4</sup> Os afundamentos sobre trilhas de roda (ATR) deverão ser avaliados de forma contínua, consolidados em segmentos de 100m, obtidos por meio de perfilômetro laser, de equipamento de varredura a laser, ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo. Excepcionalmente, para avaliações pontuais, pode-se recorrer à utilização da corda de 1,2 m.
- <sup>5</sup> O percentual de trincas FC2 + FC3 deve ser avaliado por meio de equipamento a laser ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo, de maneira contínua, em 100% da extensão da rodovia.
- <sup>6</sup> Ao final da fase de Recuperação, complementarmente ao limite imposto à soma das trincas FC2 + FC3, deve-se atender à porcentagem máxima de 2% para a área afetada por trincas tipo FC3, também avaliada em relação à área total de cada segmento de 20 km.
- <sup>7</sup> O IRI deve ser avaliado por meio de equipamento de varredura a laser ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo, de maneira contínua, em 100% da extensão da rodovia, consolidado em segmentos de 200m, de pavimento rígido e flexível.
- <sup>8</sup> Para as faixas principais e marginais, os valores de deflexão característica (Dc) máxima do pavimento deverão respeitar os limites de deflexão admissível apresentados na tabela a seguir, estabelecidos em função do volume de veículos pesados para um horizonte de cinco anos. A avaliação deverá ser a cada 5 anos durante a fase de manutenção. Deve-se utilizar o Falling Weight Deflectometer - FWD ou metodologia que possua correlações comprovadas com os resultados obtidos pelo FWD, com espaçamento de 200m na mesma faixa de tráfego e alternado em 100m na faixa mais carregada (caso haja), com exceção das alças de dispositivos e acostamentos.

VDMA comercial, faixa de rolamento em análise (unidirecional)		N estimado (5 anos)	D adm (0,01 mm)
0	500	6,0E+06	70
500	1.000	1,2E+07	60
1.000	2.500	3,0E+07	50
2.500	5.000	6,0E+07	45
> 5.000		1,3E+08	40

- <sup>9</sup> Preferencialmente, deve-se utilizar equipamento a laser ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo, para obtenção do MPD, e Grip Tester ou equipamentos equivalentes que atendam à norma ASTM E-1960 (2001). Alternativamente, para avaliações pontuais (como em pontos com altos índices de sinistros de trânsito, para avaliação a nível de projeto ou nível de rede para pequena extensão), pode ser utilizado o Ensaio de Mancha de Areia, para macrotextura, e o Pêndulo Britânico, para microtextura.
- <sup>10</sup> O limite superior de HS se aplica aos pavimentos betuminosos, não limitando a escolha do tipo de pavimento ou o uso de tecnologias alternativas.<sup>11</sup> O ICP deve ser avaliado por meio de equipamento a laser ou tecnologia equivalente que venha a substituí-lo, levantamento visual ou por meio de equipamentos de vídeo registro, de maneira contínua, em 100% da extensão da rodovia.

### 3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança Viária

#### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Recomposição, recuperação e substituição da sinalização vertical, horizontal e aérea, bem como dos elementos de proteção e segurança viária, existentes, de modo a atender aos normativos do DNIT, do CONTRAN, do CTB e da ABNT, inclusive nos acessos particulares.

#### **Procedimentos:**

1. Recomposição da sinalização vertical, com adição, recuperação e substituição de dispositivos danificados, ilegíveis ou removidos (placas de regulamentação de velocidade, regulamentação de sentido, regulamentação de gabarito, regulamentação de ultrapassagem, placas de advertência de curvas, placas de advertência de gabarito, balizadores/delineadores de curvas, marcadores de alinhamento, marcos quilométricos, sinalização indicativa nos acessos), de modo a contemplar todos os trechos que apresentarem deficiência de sinalização vertical.
2. Antes de cada UOP ou Delegacia da Polícia Rodoviária Federal (PRF), deverão ser implantadas: i) 1 placa de pré-sinalização, 1 placa de confirmação de saída e 1 placa de identificação, com posicionamento conforme Volume III – Sinalização Vertical Indicativa (CONTRAN); ii) 2 placas de velocidade; e iii) 1 placa com a indicação “caminhões e ônibus: uso obrigatório faixa da direita” (quando aplicável).
3. Deverão ser implantadas placas indicativas: i) dos serviços de assistência ao usuário; ii) de início e fim do trecho concedido; e iii) de todos os principais acessos.
4. Deverão ser implantadas placas com indicações do Sistema de Comunicação por telefonia gratuita (0800) a cada 10 km, em ambos os sentidos.
5. Deverão ser implantadas placas com indicações da Ouvidoria da ANTT, no padrão da ANTT, no mínimo a cada 30 km, em ambas as pistas.
6. Substituição de placas de sinalização vertical e aérea que não atenderem aos índices mínimos de retrorreflexão especificados nas normas NBR 14644, NBR 15426 e NBR 14891, em suas versões atualizadas.
7. Escolha das películas de acordo com a NBR 14644 e NBR 14891, em suas versões atualizadas.
8. Implantação/complementação das sinalizações verticais indicativas e educativas, com densidade média mínima de 10m<sup>2</sup> de placas por quilômetro considerando toda extensão da rodovia e não cada quilometro individualmente e conforme diretrizes do Volume III – Sinalização Vertical Indicativa (CONTRAN), observadas as dimensões mínimas do Anexo II – Sinalização Vertical, da Resolução CONTRAN nº 160.
9. Implantação de sinalização vertical de advertência e de regulamentação nos trechos em que verificada sua ausência, bem como reparação nos trechos cuja sinalização esteja em desacordo com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT, em sua versão atualizada.
10. Recomposição de trechos em que a sinalização apresenta descontinuidade ou desconformidade com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT, em sua versão atualizada.
11. Recomposição da sinalização horizontal nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento, de acordo com a NBR 15405, em sua versão atualizada.
12. Aplicação de pintura provisória, de acordo com a NBR 12935, em sua versão atualizada, nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego.
13. Após a cura do pavimento, a pintura definitiva de faixas deverá sempre seguir os padrões descritos em norma, no que tange a aderência que não deve ser inferior à do pavimento, especialmente em trechos críticos.

14. Implantação e substituição de tachas refletivas no pavimento ao longo da rodovia, de acordo com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT e NBR 14636, em suas versões atualizadas.
15. Implantação de sinalização horizontal nos trechos em que for verificada sua ausência, bem como reparação nos trechos cuja sinalização esteja em desacordo com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT e com a NBR 14723, em suas versões atualizadas, incluindo faixas de bordo e eixo, zebrados, escamas e tachas retrorrefletivas.
16. Recuperação ou substituição de dispositivos de segurança, em atendimento aos padrões estabelecidos na NBR 6971, NBR 14885 e NBR 15486, em suas versões atualizadas.
17. Fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras, espaçados de acordo com as normas vigentes do DNIT e com a NBR 15486, em suas versões atualizadas.
18. Reparação de trechos com desníveis acentuados ou remoção de obstáculos rígidos em bordos externos de curvas acentuadas ou a menos de 4 m da borda externa do acostamento, conforme diretrizes das NBR 15486, NBR 6971 e manuais do DNIT, em suas versões atualizadas.
19. Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla sobre barreiras de concreto e sob passarelas sobre pista dupla, com, no mínimo, 400 m de extensão, observando-se as diretrizes do Manual de Projeto e Práticas Operacionais para Segurança nas Rodovias do DNIT e da NBR 7941, em suas versões atualizadas.
20. Quando da necessidade de adequação de sinalização horizontal antiga e/ou conflitante, devem ser observadas as diretrizes da NBR 15402, em sua versão atualizada.
21. Placas de marco quilométrico deverão ser implantadas a cada quilômetro, em ambos os sentidos, obedecendo às diretrizes do Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT e ao SNV vigentes e adequando-se aos marcos existentes.
22. Após o ciclo de obras ou em caso de identificação de discontinuidades nos marcos existentes, a concessionária deverá apresentar estudo técnico com proposição de realocação dos marcos quilométricos, estabelecendo o referenciamento entre o existente e o proposto, com informações e justificativas necessárias para a alteração do SNV.
23. Após a realização dos serviços de pavimento definidos nos Trabalhos Iniciais, a rodovia não será liberada ao tráfego sem adequada sinalização horizontal ou vertical – ainda que provisória ou de obras – que garanta a segurança dos usuários. Admite-se temporariamente o uso de dispositivos balizadores (do tipo cone ou similares) caso as condições do substrato do pavimento inviabilizem a demarcação (por exemplo, pavimento úmido).
24. Utilizar o conceito de moderação do tráfego – “traffic calming” –, com o uso de sinalização e dispositivos de proteção, de forma a reduzir a velocidade, especialmente em trechos urbanos, com dispositivos em nível, próximos a escolas, a hospitais, dentre outros locais que necessitem de tráfego controlado.

### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Implantação de sinalização definitiva horizontal, vertical e aérea, bem como implantação, complementação, recuperação e substituição de elementos de proteção e segurança viária, de forma a atender aos normativos do DNIT, do CONTRAN, do CTB e da ABNT, em suas versões atualizadas.

### **Procedimentos:**

1. Deverão ser implantados balizadores com elementos retrorrefletivos nas curvas, sem prejuízo das demais sinalizações de solo, em observâncias às

especificações técnicas constantes no Volume VI – Dispositivos Auxiliares (CONTRAN) e no Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT.

2. A implantação de placas de regulamentação e advertência verticais e aéreas se dará em função das condições geométricas e topográficas da rodovia.
3. Placas de serviços auxiliares deverão ser implantadas a 500 m e no início do *taper* de desaceleração do acesso, sendo uma de pré-sinalização e outra de confirmação.
4. Placas de identificação da rodovia deverão ser implantadas a 200 m do fim da pista de aceleração dos principais acessos de ligação viária. Deverão ser implantadas, também, junto aos marcos quilométricos múltiplos de 10.
5. Deverá ser implantada placa indicativa de fim da faixa adicional.
6. Nos postos de pesagem e adjacências, deverão ser implantadas, no mínimo: i) placas de sinalização aérea a 1 km; ii) placas de confirmação no início da faixa de desaceleração; e iii) placas com indicação de saídas e locais para excesso de carga, na área interna.
7. Em segmentos de pista simples com faixa de ultrapassagem, deverão ser implantadas: i) uma placa de advertência, a 300 m antes do início da faixa; ii) uma placa de regulamentação, a 100 m após o início da faixa, indicando que veículos lentos devem utilizá-la; e iii) outra placa indicando o seu final.
8. No caso de curva perigosa, deverão ser implantadas: i) uma placa composta de advertência, entre 200 e 500 m antes do início da curva, ii) uma placa de redução de velocidade; e iii) uma placa de advertência.
9. A 500 m antes de cruzamento em nível, deverão ser implantadas: i) uma placa de pré-sinalização; ii) uma placa de redução de velocidade; e iii) uma placa de cruzamento à frente, apenas na via secundária.
10. Deverá ser implantada, no mínimo, uma placa em cada sentido, na divisa entre municípios.
11. Em segmentos com pista de três ou mais faixas, desde que as condições geométricas, topográficas e de segurança do trânsito exijam, deverá ser implantada placa complementar do lado esquerdo (canteiro central) do sentido de direção do tráfego, idêntica à placa implantada à direita.
12. As placas deverão ser executadas sempre a uma distância mínima de: 1,20 m da borda externa do acostamento ou do refúgio (orla lateral interna da placa); 1,20 m do solo (orla inferior da placa); e 6,50 m do solo, no caso de sinalização aérea (orla inferior da placa).
13. A disposição das placas deverá estar de acordo com os manuais do DNIT, CONTRAN e ABNT vigentes. As placas de sinalização vertical e aérea deverão estar de acordo com as normas NBR 11904 e NBR 14644, em suas versões atualizadas.
14. Nos locais onde forem realizados recapeamentos, realizar-se-á nova sinalização horizontal, inclusive aqueles em que a recuperação se dê com pavimento rígido.
15. As especificações técnicas para a sinalização horizontal deverão obedecer às normas atualizadas do DNIT, CONTRAN, CTB e ABNT, com largura mínima de 15 cm, exceto se provisórias.
16. Deverá ser implantada sinalização horizontal de alto índice de refletorização nos locais de maior incidência de sinistros de trânsito, no período noturno, sob chuva ou neblina. As especificações técnicas deverão obedecer às normas do DNIT.
17. Em complemento à sinalização horizontal, deverão ser utilizados elementos retrorrefletivos fixados sobre o pavimento, seguindo as orientações técnicas da NBR 14636, manuais do DNIT e do CONTRAN.
18. Implantar-se-ão dispositivos de contenção viária nos locais necessários, de acordo com as normas do DNIT e com a NBR 15486, em suas versões atualizadas, complementando os dispositivos implantados na fase de Trabalhos Iniciais.



19. Nos trechos sujeitos à neblina ou de maior incidência de precipitação pluviométrica, deverão ser utilizadas tintas especiais para a sinalização horizontal com índices de aderência superiores ao pavimento e deverão ser implantados, quando possível, elementos de sinalização vertical de reforço. As especificações técnicas deverão obedecer às normas atualizadas.
20. Após a identificação dos locais de incidência de neblina, deverão ser implantadas sinalizações complementares – horizontal e vertical –, alertando os usuários sobre a distância mínima de visibilidade e a necessidade de redução de velocidade.
21. Em todas as obras, deverão ser implantadas, em local visível aos usuários, placas indicativas, com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico, logomarca da ANTT e da Concessionária. Em segmentos com pista de 3 ou mais faixas, desde que as condições geométricas, topográficas e de segurança do trânsito exijam, deverá ser implantada placa complementar do lado esquerdo (canteiro central) do sentido de direção do tráfego, idêntica à placa implantada à direita.
22. Implantação de sinalização ostensiva em pontos de atenção da rodovia – englobando os Pontos Críticos (conforme Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, ou relatório similar, previsto em regulamento), utilizando tecnologias e equipamentos modernos.
23. Após a realização dos serviços de recuperação do pavimento, a rodovia não será liberada ao tráfego sem a adequada sinalização horizontal e vertical – ainda que provisória ou de obras – que garanta a segurança dos usuários.
24. Após a conclusão das obras de ampliação de capacidade e melhorias deverá ser realizada a atualização do cadastro e/ou projeto executivo de sinalização, devendo ser apresentada a fiscalização.
25. Implantação do Sistema de Gerência de Sinalização (SGS), integrante do SIGACO.

### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Manutenção da sinalização da rodovia, observando-se as normas vigentes de sinalização horizontal, vertical, aérea e à contenção viária. Substituição de defensas, barreiras de segurança, atenuadores de impacto e demais dispositivos de proteção e segurança, ao longo de toda a rodovia para eventual necessidade de adequação às normas atualizadas de dispositivos pré-existentes e implantados nas frentes anteriores.

### **Procedimentos:**

1. Manutenção da sinalização horizontal, vertical e aérea, incluindo tachas e tachões retrorrefletivos, balizadores e delineadores, e dos dispositivos de segurança, tais como defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos antiofuscentes e atenuadores de impacto, ao longo de toda a rodovia concedida para preservação dos parâmetros de desempenho.

ITEM	PARÂMETRO DE DESEMPENHO Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança Viária	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*			MANUTENÇÃO*	RECEBIMENTO FINAL
		12 MESES	24 MESES	3º ANO	5º ANO	8º ANO	9º ao 30º ANO	
1	Elaboração de cadastro de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança	X						
2	Elaboração de projeto executivo de sinalização (horizontal, vertical e aérea) e dos elementos de proteção e segurança		X					
3	Ausência de dispositivos de contenção viária danificados, sem a devida ancoragem, transição ou balizadores retrorrefletivos	X						
4	Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN	X						
5	Ausência de sinalização horizontal com índice de retrorreflexão – medido em mcd/lx/m <sup>2</sup> – menor do que:	100 para pintura branca e 80 para amarela, em 50 % da rodovia	100 para pintura branca e 80 para amarela, em 100 % da rodovia	130 para pintura branca e 110 para amarela em 20 % da rodovia	130 para pintura branca e 110 para amarela em 50 % da rodovia	130 para pintura branca e 110 para amarela em 100 % da rodovia		
6	Ausência de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada	90% da Rodovia	100% da Rodovia					
7	Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorreflexão – em relação ao valor inicial – das películas inferior a (conforme especificado na NBR 14644):		80% do valor inicial para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, IB e IV	85% do valor inicial para as películas das placas para 20% das placas da rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 50% das placas da rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da rodovia		
8	Implantação e substituição de tachas refletivas em toda a rodovia, de acordo com o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT e NBR 14636 em suas versões atualizadas		X					

ITEM	PARÂMETRO DE DESEMPENHO Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança Viária	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*			MANUTENÇÃO*	RECEBIMENTO FINAL
		12 MESES	24 MESES	3º ANO	5º ANO	8º ANO	9º ao 30º ANO	
9	Implantação de sinalização vertical de segurança nos Pontos Críticos (conforme Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, ou relatório similar, previsto em regulamento)		X					
10	Implantação/complementação, no sistema de sinalização vertical, de placas educativas e indicativas, conforme diretrizes do CONTRAN.	50% do total de placas previstas	100% do total de placas previstas					
11	Instalação das placas antecedendo as Unidades Operacionais e Delegacias da PRF, indicativas de serviços ao usuário e da Ouvidoria da ANTT	X						
12	Implantação de marcos quilométricos de acordo com o SNV vigente	X						
13	Implantação dos dispositivos de segurança, conforme normas da ABNT (NBR 15486, NBR 14885 e NBR 6971) em suas versões atualizadas, nos Pontos Críticos (conforme Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, ou relatório similar, previsto em regulamento) .	X						
14	Complementação da implantação dos dispositivos de segurança ao longo de toda a rodovia, de acordo com as normas da ABNT (NBR 15486, NBR 14885 e NBR 6971), em suas versões atualizadas, inclusive com substituição e adequação dos dispositivos pré-existentes			35% da extensão da rodovia	65% da extensão da rodovia	100% da extensão da rodovia		

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.1.3 Obras-de-Arte Especiais

#### *TRABALHOS INICIAIS*

**Escopo:** Os serviços referentes às obras-de-arte especiais (OAEs) envolvem todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passagens subterrâneas, de fauna e passarelas de pedestres, existentes na Faixa de domínio.

#### **Procedimentos:**

1. Limpeza de todas as OAEs, reparos e recuperação de todos os guarda-corpos, guarda-rodas, dispositivos de proteção (defensas e barreiras), passeios e do pavimento das obras de arte especiais, mantendo-se suas características originais. Os elementos não passíveis de recuperação devem ser substituídos, total ou parcialmente, adotando as características exigidas nas normas vigentes.
2. Pintura protetora de guarda-corpos, guarda-rodas e dispositivos de proteção (defensas e barreiras), bem como, correção e/ou complementação da pintura de todas as estruturas metálicas. Para as barreiras de concreto localizadas nas extremidades do tabuleiro, exige-se apenas a pintura de sua face interna.
3. Correção emergencial de depressões ou desníveis no encontro das OAEs com a via, caracterizando riscos de segurança aos usuários.
4. Injeção ou selagem de fissuras.
5. Limpeza de juntas e de aparelhos de apoio.
6. Remoção e destinação adequada dos materiais oriundos de demolição, bem como de todos os resíduos e efluentes gerados pelas obras, de acordo com o estabelecido pela legislação vigente.
7. Limpeza, desobstrução e recuperação dos sistemas de drenagem dos tabuleiros, descidas d'água e encontros das OAEs, além de eliminação de infiltrações, especialmente em passagens subterrâneas.
8. Aferição dos gabaritos de todos os viadutos, passagens inferiores, passagens subterrâneas e passarelas de pedestres, com implantação de sinalização de regulamentação e de advertência correspondente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) em suas versões atualizadas.
9. Eliminação de problemas emergenciais, de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade e/ou a durabilidade das OAEs.
10. Identificação das OAEs sob a responsabilidade de terceiros, não integrantes do sistema rodoviário concedido.
11. Inspeção e classificação das OAEs, inclusive atualizações periódicas, conforme NORMA DNIT 010/2004 – PRO ou norma que venha a substituí-la, em sua versão atualizada, com registro das informações no subsistema “C”.
12. Sistema de Gerência de OAEs – SGOAE”, do SIGACO

#### *RECUPERAÇÃO*

**Escopo:** Os serviços contemplam a reparação, a reforma (alargamento de viadutos e pontes ou alongamento de passagens inferiores e prolongamento de passarelas) e o reforço para o TB-45 de viadutos, pontes e passagens inferiores e superiores, quando integrarem o patrimônio do Sistema Rodoviário.

### Procedimento:

1. Recuperação estrutural integral, com eliminação de patologias das obras-de-arte especiais, restaurando-lhes as características originais. Os elementos não passíveis de recuperação devem ser substituídos, total ou parcialmente, adotando as características exigidas nos normativos em versões atualizadas.
2. Eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer o desempenho, a vida útil, a segurança ou a resistência das OAEs, em nível global ou local.
3. Recomposição e proteção de taludes contra erosões, bem como proteção dos elementos de fundação contra erosões, solapamentos e acúmulo de materiais que possam causar obstrução do leito do rio.
4. Reparação dos elementos de proteção dos pilares (*dolphins*), em vias navegáveis. Reparação dos aparelhos de apoio, com substituição dos que estiverem danificados.
5. Reparação e complementação dos dispositivos de drenagem associados à OAE.
6. Reparação e complementação dos dispositivos de proteção (defensas e barreiras), de acordo com normativo em versão atualizada, com eliminação de guarda-rodas em padrão antigo e demais dispositivos desatualizados.
7. Reforço das obras de arte especiais existentes, considerando as cargas móveis do normativo vigente (atualmente a carga móvel rodoviária padrão é o trem-tipo TB-45). Caso ocorra atualização normativa, o atendimento à nova carga móvel será exigida para as OAEs ainda não reforçadas.
8. No caso de OAEs alargadas ou alongadas, o reforço mencionado deve abranger a parte existente da OAE, compatibilizando-a com a parte nova a ser construída. O reforço deve abranger todos os elementos estruturais, inclusive não visíveis.
9. Alargamento das OAEs (tais como passagens superiores, pontes e viadutos), para incorporar acostamentos, faixas de segurança e passeios, adequar o número e a largura das faixas de rolamento, de modo a compatibilizar a largura da OAE com a largura da rodovia, evitar estreitamento da plataforma da OAE e obter melhorias de funcionalidade.
10. Alongamento de OAEs, tais como passagens inferiores, viadutos e passarelas, para adequação da largura final da rodovia e obtenção de melhorias de funcionalidade.
11. Demolição e substituição de OAEs sem condições de aproveitamento.
12. Intervenções vinculadas à durabilidade das OAEs, tais como a recomposição de cobrimento das armaduras, recuperação ou implantação de pingadeiras, injeções de fissuras passivas, pintura protetora de todos os elementos estruturais, entre outras.
13. Recuperação ou implantação de laje de transição.
14. No caso de OAEs em regiões urbanas, deve-se prever a implantação de passeios laterais longitudinais em ambos os sentidos, de acordo com normativos atuais referentes à acessibilidade e à largura necessária, com o devido dispositivo de proteção fazendo a segregação entre passeios e pistas de rolamento.
15. Para OAEs integrantes de interseções em desnível, em áreas urbanas, ou mesmo, em áreas rurais nas quais se observe a travessia de pedestres nas

proximidades, deve-se prever, sob as mesmas, e transversalmente à rodovia, instalações que possibilitem o cruzamento seguro de pedestres, com passeios interligados, implantação de faixas de pedestre e de iluminação, dentre outros dispositivos complementares.

16. Deve-se garantir a ligação com passeios e ciclovias existentes na pista adjacente, mantendo-se as características existentes.
17. Remoção e destinação adequada dos materiais oriundos de demolição, bem como de todos os resíduos e efluentes gerados pelas obras, de acordo com o estabelecido pela legislação vigente.
18. Nos trechos em que não estiverem previstas obras de ampliação de capacidade e de vias marginais, deve-se adequar as OAEs em concreto armado e protendido, para manter nota 4 ou superior, conforme classificação da NORMA DNIT 010/2004 – PRO, ou equivalente em versão atualizada.

### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Compreende o conjunto de intervenções programadas com base em sua monitoração, a partir das avaliações ali determinadas, de modo a garantir seu desempenho estrutural e funcional adequado, assim como sua boa aparência e condições de durabilidade.

#### **Procedimentos:**

1. Ações de manutenção a fim atender aos parâmetros de desempenho, e garantir a capacidade estrutural, a funcionalidade e as condições de durabilidade adequadas das OAEs, sendo consideradas como típicas:
  - a. Reparos, reconstrução e reforços, se necessário, em elementos estruturais, inclusive barreiras;
  - b. Reparos ou substituição de juntas;
  - c. Modificações ou reparos nos sistemas de drenagem das OAEs;
  - d. Pintura das OAEs;
  - e. Recomposição e proteção de taludes dos encontros;
  - f. Intervenções para eliminação de trincas e desníveis na entrada e saída das OAEs;
2. As OAEs em concreto armado e protendido devem ser recuperadas de forma atender nota 4 ou superior, conforme classificação da norma DNIT 010/2004 – PRO, ou normas vigentes a época.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Obras-de-Arte Especiais	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO*
	12 MESES	24 MESES	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	9º ao 30º ANO
Guarda-corpos, guarda-rodas e passeios sem necessidade de recuperação ou substituição	X								
Ausência de sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos e obstruídos	90% das OAEs	100% das OAEs							
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores com placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	90% das OAEs	100% das OAEs							
Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs	X								
Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres	X								
Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da rodovia, trem-tipo TB-45, e implantação de passeios nas regiões urbanas, dos trechos em que não estiverem previstas obras de ampliação de capacidade e de vias marginais.			25% das OAEs		50% das OAEs		75% das OAEs	100% das OAEs	
Adequação das OAEs dos trechos com previsão de obras de ampliação de Capacidade e Melhorias para as dimensões adequadas da rodovia e trem-tipo TB-45			Concomitante à realização das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Construção de Vias Marginais. Nos trechos onde não houver obras, as OAEs deverão ser adequadas na Fase de Recuperação.						
Recalque máximo em encontro com OAE		10 mm							
Ausência de depressão no encontro com a via			25% das OAEs		50% das OAEs		75% das OAEs	100% das OAEs	
Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil	50% das OAEs	100% das OAEs							
Adequação das OAEs em concreto armado e protendido de modo a atender nota 4 ou superior, conforme classificação norma DNIT 010/2004 - PRO			Concomitante à realização das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Construção de Vias Marginais. Nos trechos onde não houver obras, as OAEs deverão ser adequadas na Fase de Recuperação.						

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs)

#### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Conjunto de obras e serviços emergenciais de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem superficial, subterrânea e do pavimento da rodovia, assim como das OACs, restabelecendo suas condições funcionais e impedindo a degradação progressiva de seus dispositivos.

#### **Procedimentos:**

1. Limpeza, desassoreamento e desobstrução de dispositivos de drenagem superficial, tais como sarjetas, canaletas, valetas, descidas d'água, caixas coletoras, bocas de lobos, entre outros, e obras de arte correntes (OACs), seguindo as orientações das especificações de serviço do DNIT 028/2004 e 029/2004, em suas versões atualizadas.
2. Implantação de sistema de drenagem superficial de emergência em locais com acúmulo de água sobre a pista.
3. Colocação de tampas nas caixas coletoras destampadas.
4. Execução de todas as obras e serviços considerados emergenciais, de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem da rodovia de acordo com as especificações de serviço DNIT 028/2004-ES e 029/2004-ES em suas versões atualizadas, abrangendo os dispositivos de drenagem superficial, subterrânea, bem como as OACs.

#### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Compreende os serviços de restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das OACs, compreendendo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água etc.

A implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, obedecerá às normas e manuais de drenagem do DNIT em suas versões atualizadas. As obras de drenagem deverão ser compatíveis com as obras de terraplenagem e pavimentação.

#### **Procedimentos:**

1. Limpeza e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água, bem como a recomposição de trechos descontínuos.
2. Recuperação, complementação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das OACs, considerando o cadastro, a monitoração e a verificação da capacidade do sistema de drenagem existente, obedecendo às normas e manuais de drenagem do DNIT em suas versões atualizadas.
3. Recomposição de saídas, descidas d'água e dissipadores de energia danificados.
4. Implantação de drenagem profunda, do pavimento e das OACs (bueiros de greide e de talvegue) nos trechos apontados pelo projeto executivo de drenagem, seguindo o Manual de Drenagem de Rodovias do DNIT, em sua versão atualizada.
5. Complementação dos dispositivos de drenagem para a prevenção de erosões, preservando a integridade da via e faixa de domínio.
6. Recuperação dos dispositivos de drenagem e OACs existentes, com o restabelecimento de suas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer desempenho e vida útil.



7. Prover sistema de drenagem e OACs com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade.

### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** A manutenção do sistema de drenagem compreenderá o conjunto de intervenções programadas com base na monitoração, para garantir o seu funcionamento adequado e prevenir o surgimento de problemas.

#### **Procedimentos:**

1. Reparação de dispositivos deteriorados, restabelecendo condições de funcionalidade e prolongando suas vidas úteis.
2. Recomposição ou reconstrução dos segmentos de sarjetas, valetas e meios-fios que estiverem danificados, eliminando pontos danificados.
3. Recomposição de saídas, descidas d'água, dissipadores de energia, caixas coletoras, bueiros e drenos.
4. Restabelecimento de uma base nos taludes apropriada ao assentamento de descidas d'água, segundo cuidados especiais que deverão ser tomados considerando a incidência do deslocamento de seus corpos.
5. Acompanhar a demanda das bacias hidrológicas, provendo os sistemas de drenagem de capacidade para manutenção da segurança do sistema rodoviário.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs)	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO*
	12 MESES	24 MESES	3° ANO	4° ANO	5° ANO	6° ANO	7° ANO	8° ANO	9° ao 30° ANO
Ausência de elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou de substituição emergencial, garantidas as condições funcionais do sistema e impedindo a continuidade progressiva de destruição de seus dispositivos	X								
Ausência de seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	90% da Rodovia	100% da Rodovia							
Ausência de elemento de drenagem ou OAC obstruído parcial ou totalmente	90% da Rodovia	100% da Rodovia							
Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a rodovia	90% da Rodovia	100% da Rodovia							
Recomposição de trechos descontínuos.			20% da rodovia	40% da rodovia	50% da rodovia	70% da rodovia	90% da rodovia	100% da rodovia	
Recuperação, limpeza e aumento de eficiência da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água entre outros.			20% da rodovia	40% da rodovia	50% da rodovia	70% da rodovia	90% da rodovia	100% da rodovia	
Recuperação dos dispositivos de drenagem e OACs existentes, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil.			20% da rodovia	40% da rodovia	50% da rodovia	70% da rodovia	90% da rodovia	100% da rodovia	

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção

#### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Recuperação emergencial de terraplenos (recomposição de aterros, remoção de barreiras, reconformação de taludes de corte, recomposição da drenagem superficial e do revestimento vegetal etc.) e das obras de contenção (limpeza, desobstrução do sistema de drenagem e recuperação de obras com indícios de comprometimento), bem como providências emergenciais em locais que possam comprometer a segurança da plataforma da rodovia, como nos casos de erosões e escorregamentos de taludes e contenções classificados com risco Muito Alto (R4).

#### **Procedimentos:**

1. Recomposição de aterros e reconformação de taludes de corte que estiverem comprometendo a plataforma da rodovia.
2. Remoção de todos os materiais resultantes de deslizamento ou carreados para a plataforma da rodovia, bem como das áreas localizadas a menos de 4 m do bordo externo do acostamento.
3. Intervenções de estabilização de erosões e de escorregamentos em terraplenos localizados a menos de 4 m do bordo externo do acostamento.
4. Remoção dos materiais e pedras da superfície dos taludes de corte, nos limites da faixa de domínio, que possam atingir o corpo estradal.
5. Limpeza e a desobstrução dos sistemas de drenagem das obras de contenção e transporte do material retirado para um local onde não haja possibilidade de carreamento posterior.
6. Recomposição das obras de drenagem superficial de modo a permitir o livre escoamento das águas e evitar a erosão de terraplenos e contenções, especialmente após os serviços de recomposição de taludes e consequentes serviços de revestimento vegetal.
7. Execução de tratamento emergencial às obras de contenção com indícios de comprometimento, como:
  - a. ocorrência de trincas ou abatimentos nos acostamentos;
  - b. movimentação nítida do maciço contido;
  - c. deslocamento de peças ou ocorrência de recalques diferenciais;
  - d. sinais de umidade na face externa das obras ou nas juntas;
  - e. estrutura de concreto com desagregação e armaduras expostas;
  - f. ocorrência de rompimento ou entupimento em elementos dos dispositivos de drenagem;
  - g. erosão na base ou na fundação das obras;
  - h. presença de indicativos de perda de protensão ou rompimento de tirantes; e
  - i. presença de indicativos de perda da integridade dos capacetes de proteção das cabeças de tirantes.
8. Todos os taludes e contenções deverão ser classificados por criticidade (Risco), conforme Manual de Mapeamento de Perigo e Risco a Movimentos Gravitacionais de Massa, da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), e NBR 11682 em suas versões atualizadas, em: Baixo (R1), Moderado (R2), Alto (R3) e Muito Alto (R4), sendo obrigatória a intervenção nos elementos classificados com risco muito alto (R4).

## **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Recuperação dos terraplenos e obras de contenção, de forma a eliminar problemas existentes e prevenir o surgimento de outros, priorizando os locais de maior risco, conforme Manual de Mapeamento de Perigo e Risco a Movimentos Gravitacionais de Massa, da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), e NBR 11682 em suas versões atualizadas, indicados na monitoração.

### **Procedimentos:**

1. Execução de todos os serviços necessários ao estabelecimento das condições ideais de estabilidade dos terraplenos, inclusive coma implantação de elementos de drenagem ou de contenção, de modo a eliminar os problemas existentes e prevenir outros que possam comprometer sua integridade.
2. Os serviços e obras para estabilização dos taludes e terraplenos deverão promover a redução do risco visando o atendimento aos parâmetros de desempenho estabelecidos no quadro a seguir.
3. Para os casos de comprovada inviabilidade de redução dos riscos aos níveis estabelecidos, a concessionária deverá comprovar as condições geomorfológicas que caracterizem o local, adotando as medidas mitigadoras necessárias à segurança da infraestrutura rodoviária.
4. Implantação de cobertura vegetal nos terraplenos e, em caso de taludes estéreis, adoção de outros processos que sejam adequados e se justifiquem tecnicamente.
5. Execução das intervenções necessárias nas obras de contenção, para o restabelecimento de suas condições ideais de funcionamento, com a eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho estrutural, funcional ou sua vida útil.
6. Anualmente, a concessionária deverá atualizar o mapeamento e classificação da criticidade (Risco) de terraplenos e contenções inventariados no Sistema de Gerência de Terraplenos e Estruturas de Contenção (SGTEC), conforme preconizado no Manual de Mapeamento de Perigo e Risco a Movimentos Gravitacionais de Massa da CPRM e NBR 11.682 em suas versões atualizadas, em: Baixo (R1), Moderado (R2), Alto (R3) e Muito Alto (R4).
7. Deverá avaliar ainda as áreas de perigo e risco a movimentos gravitacionais de massa, existentes e potenciais, identificar sua área de geração e projetar sua área de atingimento e magnitude, com o objetivo de identificar todos os processos que possam afetar áreas dentro da faixa de domínio da rodovia e prever as soluções de engenharia para sua mitigação e minimização dos impactos.

## **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** A manutenção dos terraplenos e obras de contenção compreenderá o conjunto de intervenções programadas com base na monitoração, para garantir o seu funcionamento adequado e prevenir o surgimento de problemas, em especial os de instabilidade dos cortes, aterros e de segurança de obras de contenção.

### **Procedimentos:**

1. Intervenções nas obras de contenção para o reestabelecimento das condições normais de funcionalidade, abrangendo recomposição de peças estruturais, substituição de tirantes e seus dispositivos de proteção, reprotensão, reconstrução de partes dos muros de gabiões, sistema de drenagem e demais elementos componentes do conjunto.
2. Execução de atividades para a manutenção dos taludes de cortes e aterros, incluindo regularização manual ou mecânica da superfície dos taludes, complementação da cobertura vegetal e do sistema de drenagem existente e, em caso de taludes estéreis com processos que sejam adequados e se justifiquem tecnicamente.
3. Tratamento especial dos casos não convencionais, tanto de instabilidade de cortes e aterros como de problemas nas obras de contenção existentes, compreendendo estudos e projetos executivos apresentados à ANTT.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Terraplenos e estruturas de contenção	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO*
	12 MESES	24 MESES	3° ANO	4° ANO	5° ANO	6° ANO	7° ANO	8° ANO	9° ao 30° ANO
Ausência de terraplenos ou obras de contenção com problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a segurança dos usuários		X							
Terraplenos e Obras de contenção segundo classificação de riscos de movimentos gravitacionais de massa			Ausência de estruturas classificadas como R4		Ausência de estruturas classificadas como R3			Ausência de estruturas classificadas como R2	Manutenção da classificação das estruturas com nível R1
Funcionamento pleno de todos os elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção, limpos e desobstruídos	90% da Rodovia	100% da Rodovia							
Ausência de material resultante de deslizamento ou erosões para a plataforma da rodovia bem como de áreas a menos de 4 m do bordo externo do acostamento	X								

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio

#### **TRABALHOS INICIAIS**

Escopo: Ações destinadas à delimitação da faixa de domínio, sua limpeza e conservação, levantamento dos acessos à via e ocupações irregulares.

#### **Procedimentos:**

1. Execução de serviços de roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e largura da faixa de domínio da rodovia, incluindo canteiro central, de forma a assegurar a visibilidade da sinalização e das curvas, segundo normas vigentes e conforme os parâmetros mínimos a seguir:
  - a. Roçada e poda:
    - i. Em, no mínimo, 4 m de largura de cada lado de toda a extensão da faixa de domínio da rodovia, com largura suficiente para assegurar adequada visibilidade;
    - ii. Em toda a área gramada dos acessos, trevos e entroncamentos em, no mínimo, 10 m de seus entornos;
    - iii. Em toda a extensão e largura do canteiro central;
    - iv. Ao longo da extensão de todos os elementos de drenagem, inclusive de terraplenos, de forma a permitir o fácil acesso e verificação quanto ao estado de conservação desses elementos.
  - b. Capina:
    - i. Em toda a faixa de domínio e do canteiro central para supressão de vegetação daninha.
    - ii. Nos bordos internos das curvas horizontais em largura suficiente para assegurar a visibilidade.
2. Despraguejamento de gramados, corte e remoção de árvores, arbustos presentes na faixa de domínio ou próximo a ela, que afetem a visibilidade dos usuários, gerando risco à segurança de tráfego, de estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos etc, bem como dos que estiverem mortos ou doentes.
3. Retirada de propaganda irregular, entulhos e materiais orgânicos da faixa de domínio.
4. Recomposição de cobertura vegetal, compreendendo:
  - a. o canteiro central e os taludes e cortes desprotegidos; e
  - b. conservação de árvores e arbustos, com poda, capina e adubação.
5. Atividades para delimitação da faixa de domínio e levantamento de acessos, que compreendem:
  - a. locação precisa dos limites da faixa de domínio a ser realizada com a recuperação, substituição ou implantação de todas as cercas e mourões nos padrões do DNIT e implantação das faixas de proteção das cercas (aceiros), com largura mínima de 1,5 m ao longo das divisas da faixa de domínio do sistema;
  - b. levantamento quantitativo e diagnóstico da situação dos acessos ou interferências não inclusos no conjunto de obras do contrato, com descrição detalhada das ações a serem tomadas para os casos que requeiram regularização (por meio de adequação ou fechamento) pela concessionária ou pelo particular, priorizando-se a melhoria dos padrões de segurança dos usuários e moradores lindeiros à rodovia;

6. Adoção de providências necessárias para regularização, desocupação ou realocação de ocupações de áreas invadidas, acessos, conforme regulamentos da ANTT em suas versões atualizadas.

### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Ações destinadas à delimitação da faixa de domínio, regularização dos acessos e ocupações dentro da faixa de domínio ou área não edificável, conforme regulamentos da ANTT em suas versões atualizadas.

#### **Procedimentos:**

1. Recuperação da faixa de domínio e do canteiro central com objetivo de preservar a área.
2. Regularização de acessos e interferências que não fazem parte do conjunto de obras do contrato, conforme critérios e parâmetros técnicos estabelecidos no item 3.2.9, bem como a remoção das ocupações irregulares.
3. Para os acessos irregulares não contemplados com as melhorias e readequações previstas no PER Volume II, a concessionária deverá adotar as medidas cabíveis para que o interessado promova a regularização ou o fechamento do acesso.
4. Bloqueio dos acessos particulares não autorizados.

### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Conjunto de intervenções corretivas e preventivas, programadas com base na monitoração para preservar as condições de integridade do canteiro central e da faixa de domínio do Sistema Rodoviário.

#### **Procedimentos:**

1. Intervenções necessárias para a preservação da área da faixa de domínio, incluindo as cercas.
2. Manutenção das características estruturais e funcionais dos acessos sob responsabilidade da Concessionária, bem como dos novos previstos nas obras de Melhorias.
3. Inclusão das áreas pavimentadas dos acessos nos serviços de manutenção do pavimento definidas para as pistas e acostamentos da rodovia.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Canteiro Central e Faixa de Domínio	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO*
	12 MESES	24 MESES	3° ANO	4° ANO	5° ANO	6° ANO	7° ANO	8° ANO	9° ao 30° ANO
Locação da faixa de domínio com cercas e mourões, seguindo o padrão DNIT	50% da Rodovia	100% da Rodovia							
Levantamento da situação dos acessos ou interferências não previstas no contrato, e plano de ação para regularização e adequação	X								
Ausência de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m	X								
Ausência de vegetação ou de material residual ou de entulho na faixa de proteção (aceiro) ao longo das cercas da faixa de domínio.	50% da Rodovia	100% da Rodovia							
Deverá ser realizada roçada, capina, poda e remoção do material resultante, em toda extensão e largura da faixa de domínio da rodovia (incluindo canteiro central).		X							
Ausência de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4m, e nos bordos internos das curvas, com largura suficiente para assegurar adequada visibilidade.	X								
Ausência de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença	X								
Notificação de todos os responsáveis para a regularização ou eliminação das ocupações irregulares	50% da Rodovia	100% da Rodovia							
Regularização de Acessos Existentes					50%			100%	
Realização das desocupações irregulares			20%		50%			100%	

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.



### 3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais

#### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Construção, recomposição e reforma das edificações da rodovia.

#### **Procedimentos:**

1. Construção de edificações da concessionária, de modo a oferecer suporte físico para as atividades operacionais da Concessionária.
2. Reforma e adequação dos Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT.
3. Reforma e adequação das demais edificações existentes do Sistema Rodoviário.
4. A Concessionária poderá iniciar os serviços após a entrega do projeto executivo, ainda sem o respectivo certificado de inspeção, para obras das edificações operacionais que integram a fase de trabalhos iniciais. No entanto, fica a concessionária obrigada a apresentar o referido certificado, previamente à conclusão das obras. Após autorizado o início das obras, eventuais alterações no projeto executivo aceito deverão ser comunicadas previamente à ANTT.

#### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Construção de novas instalações operacionais.

#### **Procedimentos:**

5. Construção, Reconstrução, Demolição e Ampliação de UOPs ou Delegacias da PRF existentes, quando relacionadas no PER Volume II, atendendo as características básicas descritas nos Manuais de Infraestrutura Predial e no Regulamento de Identidade Visual – RIV da PRF em suas versões atualizadas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária.
6. Construção de novos postos de pesagem veicular, incluindo o sistema viário e áreas de estacionamento/transbordo, para que sejam oferecidas funcionalidades, padrões de operação e capacidade de atendimento exigidos na Frente de Serviços Operacionais.
7. Execução de serviços necessários à preservação da funcionalidade dos sistemas operacionais, como pintura, eventuais ampliações das edificações e instalações, e reformas de grande porte envolvendo substituições de paredes ou de coberturas.

#### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Execução de intervenções programadas, considerando a vida útil de cada componente das edificações e instalações operacionais que compõem os bens da concessão e seus respectivos equipamentos, de modo a preservar as suas condições de funcionalidade e garantir a integridade do patrimônio da rodovia.

#### **Procedimentos:**

1. Serviços para atualização e modernização das edificações e instalações operacionais.
2. Eventuais ampliações das edificações e instalações ou reformas de grande porte, envolvendo substituições de paredes ou de coberturas, quando necessário à preservação da funcionalidade dos sistemas operacionais.
3. Cumprimento de cronograma de manutenção de edificações e instalações prediais que considere o término da vida útil de cada componente.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO *
	12 MESES	24 MESES	3° ANO	4° ANO	5° ANO	6° ANO	7° ANO	8° ANO	9° ao 30° ANO
Edificações e instalações operacionais existentes na rodovia deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacionais, atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na versão mais recente da Norma NBR 9050 da ABNT	X								
Novas edificações deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacionais, atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na versão mais recente da Norma NBR 9050 da ABNT		X							
Reforma dos postos de pesagem existentes	X								
Postos de pesagem novos, como previsto em projeto, totalmente funcionais	Conforme cronograma operacional								
Ampliação, Demolição e construção de novos UOPs da PRF, quando relacionadas no PER Volume II	Conforme cronograma operacional								
Postos de parada de descanso, como previsto em projeto, totalmente funcionais	Conforme cronograma operacional								

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação

#### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Recomposição integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, nas travessias urbanas, vias marginais, nos acessos, trevos, entroncamentos, retornos, ciclovias, pontos de paradas de ônibus, OAEs, inclusive passagens subterrâneas, passarelas e travessias de pedestres, e nas edificações operacionais, a ser executada de forma a manter as características originalmente existentes.

Os custos de consumo de energia dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, relativos aos trechos previstos na Concessão, estarão a cargo da concessionária, exceção feita às edificações da PRF.

#### **Procedimentos:**

1. Implantação de sistemas elétricos e de iluminação na rodovia nos trechos próximos às BSOs, ao CCO, aos postos de pesagem fixos existentes, às UOPs ou Delegacias da PRF existentes e aos Postos Fiscais existentes.
2. Implantação do sistema elétrico e de iluminação das praças de pedágio juntamente com as referidas edificações.
3. Limpeza geral de postes e luminárias e, se necessário, sua pintura.
4. Substituição de postes, luminárias, reatores e lâmpadas danificadas.
5. Recuperação ou substituição de redes de alimentação e aterramento, assim como de comandos de acionamento da iluminação, quando forem constatados inoperantes ou deficientes, exceto quando de responsabilidade das companhias de energia comercial.
6. Recuperação, de acordo com as normas da ABNT, dos sistemas de iluminação existentes em acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas e respectivas rampas.

#### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Implantação ou complementação dos sistemas elétricos e de iluminação existentes dentro da faixa de domínio, nas travessias urbanas, vias marginais, nos acessos, trevos, entroncamentos, retornos, ciclovias, pontos de paradas de ônibus, OAEs, inclusive passagens subterrâneas, passarelas e travessias de pedestres, e nas edificações operacionais, a ser executada de forma a manter as características originalmente existentes.

#### **Procedimentos:**

1. Implantação de sistemas de iluminação na rodovia nos trechos próximos aos novos postos de pesagem fixos.
2. Complementação dos sistemas de iluminação existentes conforme descrito no item 3.2.2 do PER, concomitante às obras do ciclo de investimentos, conforme cadastro no Termo de Arrolamento e de Transferência de Bens.
3. Recomposição dos demais sistemas elétricos e de iluminação, sob responsabilidade da União e dos seus entes, existentes ao longo da rodovia, após a sua inclusão no Termo de Arrolamento e de Transferência de Bens.
4. A concessionária buscará empregar sistemas elétricos e de iluminação modernos, observando a classe de iluminação adequada, conforme NBR 5101 em sua versão atualizada, priorizando a eficiência energética e as fontes de energia limpas e renováveis.

## **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Manutenção dos sistemas de elétricos e iluminação da rodovia por meio da programação de conjunto de intervenções, definidas com base na monitoração, de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da rodovia. Deverão ser enquadrados na manutenção os serviços de maior porte, inclusive os que envolvam mudança do sistema, sendo os demais serviços rotineiros alocados nas atividades de Conservação.

### **Procedimentos:**

1. Execução de intervenções de acordo com a programação indicada pela monitoração, abrangendo os sistemas elétricos e de iluminação implantados na rodovia, nas praças de pedágio, nos postos de pesagem e demais instalações operacionais da concessionária e seus respectivos equipamentos.
2. Execução de procedimentos preventivos, visando minimizar as intervenções corretivas nos sistemas e aumentar sua confiabilidade.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Sistemas Elétricos e de Iluminação	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO*
	12 MESES	24 MESES	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	9º ao 30º ANO
Sistemas elétricos e de iluminação existentes na rodovia totalmente recuperados ou substituídos	90% da Rodovia	100% da Rodovia							
Complementação dos sistemas de iluminação existentes na rodovia, conforme descrito nos procedimentos dos Trabalhos Iniciais	50% da Rodovia	100% da Rodovia							
Sistemas elétricos e de iluminação previstos no item 3.2.2 do PER totalmente implantados			Concomitante às obras do ciclo de investimentos						
Manutenção dos sistemas elétricos implantados									X

\*Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.1.9 Sistemas de Operação e Segurança de Túnel

#### **TRABALHOS INICIAIS**

**Escopo:** Conjunto de serviços e testes realizados nas estruturas dos Túneis com o objetivo de reestabelecer as condições mínimas de segurança para a operação destes dispositivos.

#### **Procedimentos:**

1. Avaliação completa do atendimento das normas vigentes para túneis, com levantamento de todos os sistemas necessários para o pleno funcionamento e atendimento às normas.
2. Teste do funcionamento de todos os sistemas de maneira integrada, verificando alarmes automáticos, com reposição em caso de indisponibilidade de algum sistema.
3. Verificação do nível de vibração dos jato-ventiladores.
4. Limpeza de luminárias e testes para verificar atendimento aos padrões da ABNT NBR 5181/2013 em sua versão atualizada, com adequação em caso de não atendimento.
5. Ausência de infiltração nas paredes ou teto ou implementação de tratamento estrutural adequado para infiltração e gotejamento.

#### **RECUPERAÇÃO**

**Escopo:** Conjunto de serviços e testes destinados a identificar eventual necessidade de recuperar as condições de funcionalidade, segurança e operabilidade das estruturas de túneis, viabilizando as operações de manutenção durante o período de concessão, observando-se a necessidade de atendimento dos parâmetros de desempenho e adequação às normas vigentes e atualizadas.

#### **Procedimentos:**

1. Recuperação dos Sistemas de Controle e Segurança do Túnel por meio de intervenções tempestivas, de natureza preventiva e corretiva, aumentando a confiabilidade e garantindo o atendimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos.
2. Recuperação estrutural integral, com eliminação de patologias, restaurando-se ou substituindo os elementos necessários com vistas a restabelecer as características originais, garantindo a vida útil, segurança e resistência dos túneis.
3. Organização de arquivos e catalogação das intervenções de recuperação em campo.
4. Estabelecimento de rotinas de inspeção, com execução de trabalhos em campo, visando identificar eventuais necessidades de recuperação.

#### **MANUTENÇÃO**

**Escopo:** Conjunto de serviços e atividades relativas as estruturas dos Túneis, com o objetivo de manter durante todo o período da concessão, todas as funcionalidades destes equipamentos, garantindo operação segura em todas as situações, garantindo ainda a atualização e ampliações em estrutura e sistemas

necessários para adequação as normas e manuais mais recentes.

**Procedimentos:**

1. Manutenção dos sistemas de Controle e Segurança do Túnel por meio da programação de conjunto de intervenções, de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da rodovia.
2. Cumprimento de cronograma de manutenção, abrangendo todos os sistemas de Operação e Segurança do Túnel.
3. Aquisição e devidas atualizações do Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros.
4. Execução de procedimentos preventivos, visando minimizar as intervenções corretivas nos sistemas e aumentar sua confiabilidade.
5. Organização de arquivos e catalogação das intervenções de manutenção em campo.
6. Estabelecimento de rotinas de manutenção, com execução de trabalhos em campo.
7. Observação dos ciclos de vida recomendados pelos fabricantes para promover a substituição dos equipamentos.
8. Atendimento dos requisitos das Normas Técnicas, de no mínimo:
  - a. ABNT NBR 5181:2013 - Sistemas de iluminação de túneis - Requisitos;
  - b. ABNT NBR 15661:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos;
  - c. ABNT NBR 16736:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos - Operação de emergência em túneis rodoviários e urbanos;
  - d. ABNT NBR 15981:2011 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Sistemas de sinalização e de comunicação de emergências em túneis; e
  - e. ABNT NBR 15775:2009 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Ensaio, comissionamento e inspeções.

PARÂMETROS DE DESEMPENHO Sistemas de Operação e Segurança de Túnel	TRABALHOS INICIAIS*		RECUPERAÇÃO*						MANUTENÇÃO*
	12 MESES	24 MESES	3º ANO	4º ANO	5º ANO	6º ANO	7º ANO	8º ANO	9º ao 30º ANO
Relatório de avaliação de atendimento às normas e levantamentos dos sistemas.	X								
Projeto de operação e manutenção do túnel.	X								
Sistemas elétricos, eletrônicos ou mecânicos recuperados ou substituídos.	X								
Outros sistemas previstos, recuperados ou substituídos.	X								
Operação do Túnel com atendimento total às normas vigentes.	X								
Ausência de infiltração nas paredes ou teto ou implementação de tratamento estrutural adequado para infiltração e gotejamento.			X						



## 3.2 FRENTE DE OBRAS

A Frente de Obras compreende as obras necessárias para garantir fluidez do tráfego e segurança aos usuários do Sistema Rodoviário, bem como para proteger e preservar o meio ambiente. As obras classificam-se em:

- **Obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias:** englobam duplicações obrigatórias, faixas adicionais, vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos etc., a serem executadas conforme cronograma;
- **Obras de Contornos em Trechos Urbanos:** representam alternativa proposta pela concessionária e aprovada pela ANTT às obras de *Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço*, em trechos urbanos com restrição de espaço;
- **Obras de Manutenção de Nível de Serviço:** destinam-se ao reestabelecimento da fluidez de tráfego desejado e condicionadas ao atingimento dos gatilhos volumétricos;
- **Obras Emergenciais:** buscam restaurar as condições de tráfego e segurança afetadas por qualquer evento imprevisível que gere ou possa gerar impacto no Sistema Rodoviário, tais como quedas de barreiras e deslizamentos de taludes; e
- **Obras de Melhorias para a Segurança Viária:** correspondem às intervenções propostas pela concessionária, com a finalidade de aumentar a condição da segurança viária aos usuários.

### Notas de Procedimentos para Projetos

A Concessionária deverá elaborar os projetos e executar as obras de acordo com as normas e especificações adotadas pelo DNIT, ABNT ou outras normas aceitas pela ANTT.

Os projetos deverão ser submetidos à autorização da ANTT, acompanhados de Certificação do projeto, conforme descrito em regulamentos e regras contratuais específicas.

Havendo alterações no projeto original que impliquem impactos socioambientais distintos dos previstos no processo de licenciamento ambiental, o relatório deverá apresentar manifestação favorável do órgão responsável pelo licenciamento ambiental da obra correlata.

Os projetos das novas obras devem ser compatibilizados com os elementos da rodovia já existentes, tais como OAEs, sistemas de drenagem, acessos etc., adequando-os sempre que necessário.

### Notas de Procedimentos para Obras

Antes do início de qualquer obra ou serviço, um sistema de sinalização provisória aderente às normas e instruções do DNIT deverá ser implantado para propiciar segurança aos usuários, aos operários e à população lindeira, conforme manual do DNIT ou projetos-tipo aprovados pela ANTT.

Deverá ser implantada iluminação em todas as *Obras de Melhorias*, Trechos Operacionais Críticos (indicados no PER Volume II) e Contornos, exceto nas obras de melhoria de acessos, de implantação de barreiras de ruído e implantação de passagens de fauna.

As Obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias deverão manter o mesmo tipo de pavimento (rígido ou flexível) existente no segmento objeto da intervenção.

Durante a execução das obras e serviços de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a concessionária deverá garantir que somente uma faixa de tráfego por sentido seja interrompida. Caso haja necessidade tecnicamente justificada, o fechamento de mais de uma faixa de tráfego ou bloqueio total da pista (em caso de pista simples) deverá ser previamente submetido à aprovação da ANTT.

Quando da conclusão da obra ou serviço, a concessionária comunicará à ANTT e apresentará a respectiva certificação, acompanhada de relatório detalhado, conforme regulamentos e contrato.

Eventuais alterações em relação ao projeto original serão detalhadas em projeto as built.

Considerar-se-ão concluídas as obras da Frente de Obras, quando atendidas as condições de segurança para abertura ao tráfego.

### 3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade

**Objeto:** conjunto de obras de ampliação de capacidade da rodovia, tais como duplicações e implantação de faixas adicionais, observados os Parâmetros Técnicos definidos no item 3.2.9.

**Período:** deve ser concluída nos prazos definidos nos no PER VOLUME II, salvo as exceções expressamente indicadas.

As Obras de Ampliação de Capacidade do sistema Rodoviário objeto desta Concessão apresentam seu detalhamento no PER VOLUME II.

Em trechos com níveis de serviço críticos, nos quais as concessionárias não possuam obrigações contratuais de realizar obras de melhorias, pode ser pleiteada junto à agência a utilização, de forma provisória, do acostamento como faixa adicional de rolamento para veículos leves. Nesse sentido, é necessário que sejam feitas as adequações de infraestrutura necessárias para o atendimento aos parâmetros de desempenho e aos parâmetros geométricos observados na pista de rolamento adjacente. Esta alternativa técnica visa a melhoria de fluidez em caráter temporário, depende de análise e aprovação prévias da Fiscalização e não deverá implicar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

### 3.2.2 Obras de Melhorias

**Objeto:** conjunto de obras tais como implantação de vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas, melhorias em acessos, passagens de fauna, ciclovia, contornos de trechos urbanos, entre outros, observados os Parâmetros Técnicos definidos no item 3.2.9.

**Período:** deve ser concluída nos prazos definidos no PER VOLUME II, salvo as exceções expressamente indicadas.

A implantação de vias marginais, viadutos, passagens superiores e inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas e melhorias em acessos, deverá ocorrer preferencialmente de acordo com localização, detalhamento e quantitativos indicados no PER VOLUME II.

Alterações de tipo de dispositivo ou sua localização serão previamente solicitados à ANTT para análise, e sua aprovação não ensejará reequilíbrio econômico-financeiro.

A partir do recebimento definitivo da obra de contorno de trechos urbanos, a sua extensão será somada à Concessão, sendo o trecho urbano contornado transferido ao Poder Concedente e a sua extensão descontada da Concessão. Ressalte-se que, até a efetivação da transferência, permanece a concessionária responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, inclusive com relação ao monitoramento. Nestes casos, deve-se manter o atendimento aos parâmetros definidos no PER, correspondentes ao ano da concessão previsto para a conclusão do contorno ou, em caso de atraso por responsabilidade da concessionária, aos mesmos parâmetros da concessão para o mesmo período.

Após a liberação do contorno ao tráfego e autorização da ANTT, a Concessionária deixará de operar o segmento contornado e passará a operar exclusivamente o trecho do contorno.

### 3.2.3 Obras de Manutenção de Nível de Serviço

**Objeto:** conjunto de obras de implantação de faixas adicionais, e adaptação dos dispositivos necessários, observados os Parâmetros Técnicos, condicionados ao atingimento de Gatilhos Volumétricos.

**Período:** inicia-se a partir da Data de Assunção e estende-se até o 25º ano da Concessão para aferição dos Gatilhos Volumétricos e até o 28º ano para a conclusão das obras decorrentes.

A concessionária deverá executar as obras relativas à implantação de faixas adicionais em trechos homogêneos de pista dupla ou tripla caso sejam atingidos os volumes de tráfego indicados dos Gatilhos Volumétricos (VDMA equivalente para fins de capacidade), aferidos de acordo com a categoria de veículo que trafega na rodovia e o seu correspondente peso VDMAEq, com base na média móvel de 365 dias:

**Peso das Categorias de Veículos para Determinação do VDMAEq de capacidade de Gatilho Volumétrico**

CATEGORIA DE VEÍCULO	PESO VDMAEq
Categorias 1, 3 e 5	1,00
Categoria 11	0,33
Categorias 2 e 4	1,50
Categorias 6 a 8	2,00
7 Eixos ou mais	2,50
Categoria 12	Peso atribuído conforme o enquadramento do veículo oficial nas categorias de 1 a 11

Os gatilhos apresentados referem-se ao fluxo de veículos em cada trecho homogêneo. Atingido o gatilho em um sentido, é necessário o aumento da capacidade em ambos os sentidos, ocasião em que a concessionária deverá apresentar cronograma para sua execução, considerando a realização das obras no ano de concessão imediatamente subsequente. As obras deverão ser entregues em condições para operação, incluindo a adequação de OAEs, acessos e interconexões.

A concessionária deverá realizar todos os estudos técnicos e cumprir todas as etapas de aprovação do projeto e licenciamento ambiental requeridas para a implantação das obras com a antecedência suficiente para o cumprimento do prazo estipulado, observadas as disposições contratuais.

Os valores dos Gatilhos Volumétricos por Trecho Homogêneo desta concessão estão detalhados no PER VOLUME II.

### 3.2.4 Obras de Contorno Alternativo em Trechos Urbanos

**Objeto:** conjunto de obras e serviços de adequação da rodovia por meio de contorno em trechos urbanos propostos pela Concessionária e aprovados pela ANTT, como alternativa:

- à execução das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, itens 3.2.1 e 3.2.2, de trechos que atravessem áreas urbanas; e
- à execução de Obras de Manutenção de Nível de Serviço, item 3.2.3, de trechos que atravessem áreas urbanas.

**Período:** de acordo com o cronograma de investimentos da concessão.

**Procedimento:**

Deverão ser considerados aspectos relacionados à (i) segurança viária; e à (ii) manutenção da modicidade tarifária em relação aos custos relacionados à adequação do trecho urbano existente aos parâmetros da classe da rodovia previstos no item 3.2.9 e à desapropriação que exceda a verba prevista no contrato.

Poderão ser propostos a partir do 6º ano da Concessão, devendo a concessionária apresentar um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para o contorno pretendido em até 6 (seis) meses após a aprovação do início dos estudos pela ANTT, apresentando ainda propostas alternativas de contorno para avaliação da ANTT, de acordo com a regulamentação vigente.

Como parte do EVTEA, a concessionária deverá apresentar anteprojeto, de acordo com regulamentação da ANTT, para cada uma das alternativas de traçado propostas, contendo:

- a. justificativas técnicas para a execução do contorno alternativo proposto no trecho urbano da obra;
- b. valor estimado de execução comparado com o valor da intervenção originalmente prevista para o trecho urbano considerado;
- c. custos de restauração, manutenção e operação do trecho a ser incorporado;
- d. demonstrativo da redução os custos de recuperação, manutenção e operação do segmento original em caso de devolução ao Poder Concedente.
- e. comprovação de atendimento de todos os Parâmetros Técnicos; e
- f. comprovação de atendimento a toda regulamentação da ANTT.

As alternativas de traçado serão analisadas pela ANTT, podendo ser submetidas a Processo de Participação e Controle Social.

A ANTT avaliará a proposta de implantação do contorno com base, no mínimo, nos seguintes critérios:

- a. ganho efetivo de nível de serviço em comparação com a solução de melhorias no trecho urbano considerado;
- b. demonstração de vantajosidade para os usuários de longo curso;
- c. compatibilidade da solução técnica em relação ao tráfego existente e projetado para a rodovia; e
- d. verificação de interesse da sociedade com base em Processo de Participação e Controle Social.

Decidindo a ANTT pela inclusão do trecho de contorno alternativo, a concessionária deverá apresentar dois projetos executivos – do trecho originalmente previsto e do contorno –, no prazo de 12 meses, para análise.

O prazo e as condições de execução das obras do contorno alternativo serão estabelecidos na gestão contratual.

A concessionária deverá realizar todos os estudos técnicos e cumprir todas as etapas de aprovação do projeto executivo e licenciamento ambiental requeridas para a implantação das obras com a antecedência suficiente para o cumprimento do prazo estipulado.

As exigências referentes ao arrolamento do trecho contornado ao Poder Concedente, bem como suas necessidades de manutenção até a efetivação dessa transferência, previstas para os contornos de trechos urbanos nas obras de melhorias, também se aplicam aos contornos alternativos propostos pela concessionária.

A partir do recebimento definitivo da obra de contorno de trechos urbanos, a sua extensão será incorporada à Concessão, sendo o trecho urbano passível de devolução ao Poder Concedente, sendo que, neste caso, a sua extensão será descontada da Concessão. Ressalte-se que, até a efetivação da transferência, permanece a concessionária responsável por manter o trecho contornado nas mesmas condições do restante da concessão, inclusive com relação ao monitoramento. Nestes casos, deve-se manter o atendimento aos parâmetros definidos no PER, correspondentes ao ano da concessão previsto para a conclusão do contorno ou, em caso de atraso por responsabilidade da concessionária, aos mesmos parâmetros da concessão para o mesmo período.

Não sendo aprovada pela ANTT a inclusão do contorno, a concessionária permanece obrigada a realizar as obras da *Frente de Obras* observando prazos e condições originais.

Custos de EVTEA e projeto executivo para a implantação do contorno utilizado como subsídio para a decisão, cujo desenvolvimento tenha sido autorizado pela ANTT, serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, independente da aprovação.

### 3.2.5 Obras Emergenciais

**Objeto:** conjunto de obras e serviços emergenciais necessários para restaurar as condições de tráfego e de segurança afetadas por qualquer evento que gere ou possa gerar impacto no Sistema Rodoviário;

**Período:** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o prazo final da Concessão.

As obras emergenciais devem ser executadas pela Concessionária imediatamente após a ocorrência do evento que as motivou, durante todo o prazo da Concessão.

Quando verificada a necessidade de intervenções emergenciais que impliquem na remoção de vegetação para estabilização, em decorrência de quedas de barreiras ou deslizamentos de taludes, deve-se notificar imediatamente aos órgãos ambientais, preferencialmente antes do início das intervenções, sem prejuízo da execução imediata dos trabalhos de emergência. A Concessionária deverá observar ainda a existência de possíveis condicionantes ambientais que se refiram ao assunto. Considera-se emergencial, entre outros, a existência de erosões ou material de escorregamento a menos de 4 m da borda externa do acostamento.

Uma vez restauradas as condições de tráfego e de segurança, deverá ser promovida imediatamente a recuperação das áreas eventualmente degradadas pelas atividades desenvolvidas para a ação emergencial.

As ações necessárias à reabilitação ambiental do componente impactado, embora de caráter emergencial, deverão ser revestidas dos cuidados e procedimentos ambientais, devendo ser apresentadas no Relatório de Acompanhamento Socioambiental correspondente, constante no item 5 do PER. A implementação de solução definitiva para sanar os problemas decorrentes do evento emergencial deverá atender às normas ambientais pertinentes.

A comunicação da realização das obras e serviços emergenciais deve ser feita em no máximo 24 horas do seu início para a ANTT. Os projetos elaborados para essas obras dispensam a aceitação prévia pela ANTT, devendo ser encaminhados à fiscalização para acompanhamento previamente ao seu início, e o projeto “as built” deverá ser entregue em até 30 dias após a conclusão.

Quando ocorrer uma interrupção do tráfego, deverá ser restabelecida a circulação entre todas as origens e destinos do sistema, em até 48 horas da ocorrência, ainda que para tanto se faça necessária a implantação de desvios provisórios, mesmo eventualmente utilizando vias externas ao Sistema Rodoviário.

Eventuais acionamentos de coberturas securitárias não serão aceitos como justificativa para postergação do início dos serviços emergenciais de reparo.

### 3.2.6 Obras de Melhorias para a Segurança Viária – Metodologia iRAP

**Objeto:** conjunto de intervenções para aumentar a segurança viária e a classificação por estrelas da rodovia, definida para cada período da concessão, a serem propostas pela concessionária.

**Período:** inicia-se a partir do 1º ano e estende-se até o prazo final da Concessão.

A concessionária realizará intervenções de melhorias para a segurança viária do Sistema Rodoviário da Concessão, de acordo com a metodologia de avaliação iRAP (International Road Assessment Program), baseada nas características da infraestrutura das rodovias.

#### 3.2.6.1 Parâmetros de Desempenho

A partir da Avaliação de Segurança Viária, registrada no Relatório de Inspeção de Segurança Rodoviário (ISR) – Metodologia iRAP (item 3.2.6.2), a concessionária deverá realizar as intervenções de melhorias para a segurança viária, de modo a atender aos seguintes parâmetros técnicos, para cada fase da concessão:

Trechos* com Investimentos	Fase			
	Trabalhos Iniciais	Recuperação	Ciclo de Investimentos	Pós Ciclo de Investimentos**
NÃO	★★	★★★	-	★★★★ ★★★★★
SIM	★★	★★★	★★★★	★★★★★

\* Atendimento dos parâmetros técnicos em, no mínimo, 90% da extensão total do Sistema Rodoviário para cada fase da Concessão. Demais trechos deverão ser tecnicamente justificados no Relatório Final.

\*\* Plano de Melhorias a ser submetido à análise e aprovação prévias da ANTT.

- **Parâmetros – Trechos sem previsão de Obras no Ciclo de Investimentos**

**Fase de Trabalhos Iniciais:** parâmetro de classificação mínimo aceitável, ao final da fase, é igual a 2 estrelas para usuários de veículos da rodovia, em 90% da extensão total do Sistema Rodoviário.

**Fase de Recuperação:** parâmetro de classificação mínimo aceitável, ao final da fase é igual a 3 estrelas para usuários de veículos da rodovia, em 90% da extensão total do Sistema Rodoviário.

**Fase de Manutenção:** A partir do 10º ano, tendo a concessionária atingido a classificação mínima estabelecida às fases anteriores, poderá apresentar plano de melhorias dos parâmetros de segurança, para obter classificação de 4 e, posteriormente, 5 estrelas, para usuários de veículos da rodovia. Ficará a cargo da ANTT a análise e aprovação, o qual, se aprovado, ensejará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro relativo aos investimentos destinados ao atingimento da classificação.

- **Parâmetros – Trechos com previsão de Obras no Ciclo de Investimentos**

**Fase de Trabalhos Iniciais:** parâmetro de classificação mínimo aceitável, ao final da fase é igual a 2 estrelas para usuários de veículos da rodovia, em 90% da extensão total do Sistema Rodoviário.

**Fase de Recuperação:** parâmetro de classificação mínimo aceitável, ao final da fase é igual 3 estrelas para usuários de veículos da rodovia, em 90% da extensão total do Sistema Rodoviário.

**Final do Ciclo de Investimentos:** parâmetro de classificação mínimo aceitável, nos segmentos onde estiverem previstas obras de Melhorias e Ampliação de Capacidade, é igual a 4 estrelas para usuários de veículos da rodovia, após concluído este período, em 90% da extensão total do Sistema Rodoviário.

**Fase de Manutenção:** A partir do 10º ano, tendo a concessionária atingido a classificação mínima estabelecida às fases anteriores, poderá apresentar plano de melhorias dos parâmetros de segurança, para obter classificação de 5 estrelas, para usuários de veículos da rodovia. Ficará a cargo da ANTT a análise e aprovação, o qual, se aprovado, ensejará direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro relativo aos investimentos destinados ao atingimento da classificação.

Os trechos cujos parâmetros técnicos não sejam atendidos, desde que sejam inferiores a 10% da extensão total do Sistema Rodoviário, para cada uma das fases da Concessão, deverão ser justificados tecnicamente no Relatório Final (item 3.2.6.2).

### **3.2.6.2 Relatório de Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR) – Metodologia iRAP**

O Relatório de Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR) será aplicado a todo o Sistema Rodoviário da Concessão, de acordo com a Avaliação de Segurança Viária, a ser realizada conforme metodologia iRAP (International Road Assessment Program) até o final do 2º ano, e a cada 5 anos após esse prazo, por empresa experiente, idônea, independente, formalmente qualificada e habilitada por órgão competente.

A Avaliação de Segurança Viária deverá compor o Relatório Final e contemplar 3 (três) etapas: (i) levantamentos, (ii) codificação e (iii) relatório final certificado.

#### **(i) Levantamentos**

Consiste em uma inspeção em campo (in situ) no sistema Rodoviário (com registro de vídeo e/ou fotográfico), para avaliação da segurança viária.

Deve permitir a visualização integral de 140º (cento e quarenta graus) a partir do centro da faixa de rolamento, com coleta de imagens georreferenciadas, em um intervalo máximo de 20 (vinte) metros.

A inspeção em campo deverá ser capaz de (sem se restringir a):

- avaliar as características físicas/geométricas da rodovia e faixa de domínio;
- avaliar as condições de conservação da rodovia (pavimento, sinalização etc.) e acessibilidade a

vulneráveis (passarelas, pontos de ônibus etc.);

- avaliar as condições locais de operação, situação de obras ou eventos, velocidade praticada, iluminação em trechos de serras, de travessias urbanas, com dispositivos de retorno e acesso etc.;
- avaliar as características atuais e futuras do tráfego, principalmente nas horas de maior volume, e sua interação com uso do solo adjacente;
- verificar os impactos da interação dos vários elementos rodoviários entre si e com a rede viária adjacente;
- avaliar o comportamento e condições de segurança dos usuários da rodovia (motorista, motociclista, ciclista, pedestre);
- identificar condutas irregulares (conversões, paradas na faixa de domínio, travessias em locais não sinalizados, caminhar longitudinal por pedestre e ciclistas etc.);
- identificar e analisar a eficácia de medidas mitigadoras dos riscos de segurança já implantadas; e
- outros pontos solicitados previamente pela ANTT.

## **(ii) Codificação**

Refere-se à tradução, a cada 100 (cem) metros, dos elementos visualizados no vídeo registro e das informações adicionais em atributos atualmente codificados.

A ANTT deverá ter acesso ilimitado ao sistema de codificação para visualizar e codificar imagens e dados georreferenciados.

O levantamento em campo deve ser agregado de informações externas, tais como, histórico de sinistros de trânsito, contagens pedestres/ciclistas, análise de VDM, análise da ocupação lindeira, perfil topográfico da faixa de domínio e perfil geométrico da via.

A codificação deve conter, no mínimo, os seguintes requisitos:

- Formulário de codificação incluindo todos os atributos da rodovia listados;
- Exibição das imagens e dados levantados, georreferenciados;
- Permitir a medição dos atributos, como a largura da faixa e o deslocamento para identificar os perigos na rodovia.

## **(iii) Relatório Final**

Em até 6 meses do prazo final das Fases de i) Trabalhos Iniciais, ii) Recuperação, iii) Ciclo de Investimentos; e após, iv) a cada 5 anos, a concessionária deverá apresentar à ANTT Relatório Final, acompanhado de Certificado de Inspeção emitido por Organismo Acreditado, o qual deverá conter a relação das melhorias executadas em todo o Sistema Rodoviário, por segmento homogêneo, incluindo a nova classificação por estrelas de segurança da rodovia.

### **3.2.7 Características dos Segmentos – Fator D**

Para fins de aplicação do Fator D, deverão ser consideradas as características dos segmentos presentes e detalhados no PER VOLUME II.

### **3.2.8 Estoque de Melhorias**

Conjunto de obras e serviços definidos a critério da ANTT, cujos percentuais e quantitativos estão estabelecidos no Contrato, e podem ser solicitados ao longo do período da concessão, no cronograma e localizações definidos pela agência, observados os Parâmetros Técnicos e disposições de regulamento específico.

A concessionária terá o prazo de 18 meses, a contar da solicitação formal da ANTT, para concluir a

implantação da melhoria, exceto nas obras consideradas de alta complexidade, caso em que poderá ser autorizado expressamente prazo superior. Sendo necessária desapropriação de imóvel, será acrescido prazo adicional de 6 meses.

### 3.2.9 Parâmetros Técnicos

#### 3.2.9.1 Características Geométricas da Rodovia

Os parâmetros técnicos para a caracterização geométrica da Rodovia deverão ser fundamentados nos conceitos e recomendações do Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais (MPGRR) – IPR 706 do DNIT, em sua versão atualizada. Adicionalmente, considerando os conceitos listados a seguir, devem ser atendidas as premissas abaixo.

- Pista Simples (PS): plataforma da pista de rolamento contemplando uma faixa de rolamento em cada sentido do fluxo de tráfego e ausência de separador físico central;

- Pista Dupla (PD): plataforma(s) da(s) pista(s) de rolamento contemplando duas ou mais faixas de rolamento por sentido de fluxo de tráfego, com presença de separador físico central;

- Faixa adicional em Pista Simples (FAPS): adição de uma faixa de rolamento em um determinado sentido do fluxo de tráfego, seja em trechos de acive ou para fins de ultrapassagem (*passing lane*), em locais de pista simples;

- Faixa adicional em Pista Dupla (FAPD): adição de uma ou mais faixas de rolamento, normalmente em ambos os sentidos do fluxo de tráfego, em locais de pista dupla.

#### a. Pistas Existentes

i. A Concessionária deverá adequar as pistas existentes conforme tabela a seguir ou manter as larguras existentes caso sejam superiores.

Medidas mínimas para pistas existentes	
Seção Transversal	Largura mínima (m)
Faixa de rolamento	3,5
Acostamento externo*	2,0
Acostamento interno	0,6

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

ii. Para os segmentos em Pista Dupla onde o canteiro central existente for menor do que 6 metros, deverá ser mantido ou implantado separador central normatizado. Esta condição também se aplica para casos onde houver coincidência de FAPS nos dois sentidos de tráfego. A largura total do canteiro central inclui a largura dos acostamentos internos e dos elementos de proteção e segurança.

iii. Os prazos para as adequações deverão ser os mesmos previstos para as obras de ampliação de capacidade e melhorias nos segmentos adjacentes, onde houver, e até o final da fase de recuperação nos demais segmentos.

iv. A geometria de curvas verticais e horizontais das pistas existentes não precisarão ser adequadas, exceto nos trechos com correções de traçado previstas no PER VOLUME II.

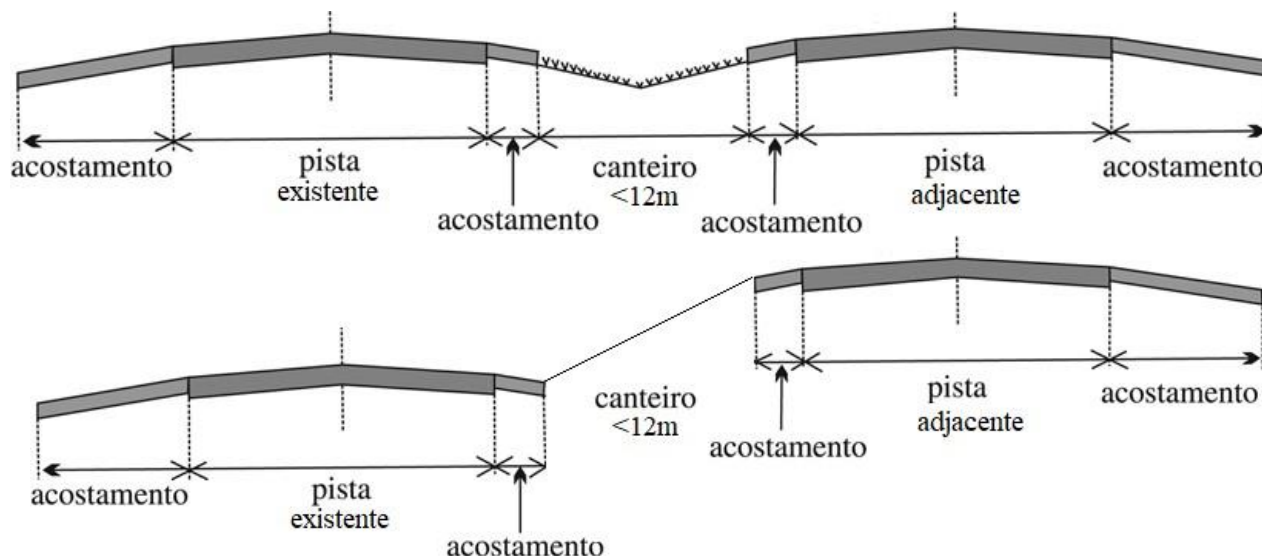
v. Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste PER, deverão ser considerados, para fins de elaboração dos projetos, os parâmetros definidos pela classe M-I.

#### b. Pistas Novas Adjacentes

Conceitua-se como pistas adjacentes as com geometria (horizontal e vertical), preferencialmente, paralelas ao greide da pista existente, cujas linhas de bordo estão distantes em, no máximo, 12 m. São exemplos desta



configuração as representações:



Para esta configuração, seguem as premissas:

i. As obras deverão atender os parâmetros mínimos estabelecidos conforme a tabela a seguir:

Medidas mínimas para pistas novas adjacentes	
Seção Transversal	Largura mínima (m)
Faixa de rolamento	3,6
Acostamento externo*	2,5
Acostamento interno	0,6
Canteiro central**	6,0***
Gabarito vertical	5,5
Rampa	Igual ou inferior à rampa da pista existente adjacente

\* Exclusivamente para pistas do tipo FAPS existentes e novas, será admitida a largura para o acostamento externo de 1,20m. Esta possibilidade vale para apenas um dos sentidos do tráfego.

\*\* Largura mínima absoluta deverá ser considerada como sendo a soma dos elementos: largura mínima dos acostamentos internos de ambos os lados e largura mínima dos elementos de proteção e segurança, onde aplicável.

\*\*\*Nos casos de PD, em segmentos com comprovada restrição de ordem técnica para implantação do canteiro central e/ou onde houver coincidência de FAPS nos dois sentidos de tráfego, valores inferiores para a largura do canteiro central poderão ser adotados, desde que os segmentos de restrição sejam devidamente evidenciados e justificados na apresentação dos projetos e que o valor mínimo normalizado seja atendido. Devem ainda ser atendidos todos os requisitos normativos referentes a adoção de dispositivos de contenção viária.

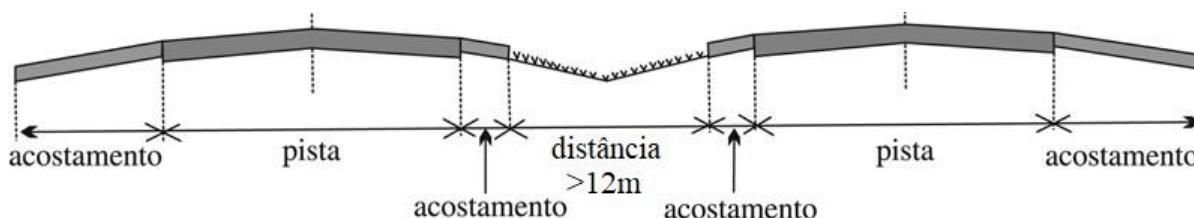
Podem ser considerados como restrições de ordem técnica os seguintes fatores, sem limitação de outras específicas de cada projeto ou região de implantação: travessias urbanas ou trechos com restrição na largura de faixa de domínio; trechos montanhosos; áreas de preservação ambiental ou de amortecimento; interferências de difícil relocação, como linhas de transmissão elétrica e gasodutos; áreas alagáveis ou segmentos em solo-mole; restrições de gabarito horizontal no cruzamento com OAES existentes.

ii. A geometria de curvas verticais e horizontais deverá atender a Classe I, em função das velocidades diretrizes mínimas pré-estabelecidas para os segmentos conforme PER VOLUME II, independente da classificação do relevo.

iii. Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste PER, deverão ser considerados, para fins de elaboração dos projetos, os parâmetros definidos pela classe I.

### c. Pistas Novas Não Adjacentes

Conceitua-se como pistas não adjacentes as com geometria (horizontal e vertical) afastadas do bordo da via existente e uma distância superior de 12 m, bem como contornos e binários. A exemplo desta configuração, a representação abaixo:



Para esta configuração, seguem as premissas:

i. As obras deverão atender as mesmas larguras mínimas estabelecidos na tabela de pistas novas adjacentes, com exceção do seguinte parâmetro:

Medida para pistas novas não adjacentes	
Parâmetro	Medida
Rampa	Máximo de 6%

ii. A geometria de curvas verticais e horizontais deverá atender às premissas geométricas mínimas da Classe I, conforme classificação do relevo da área onde o novo traçado será implantado, desde que estas sejam melhores que aquelas obtidas a partir das velocidades diretrizes pré-estabelecidas para o respectivo segmento existente, conforme PER VOLUME II.

iii. Para quaisquer outros parâmetros geométricos que não sejam calculados diretamente em função da velocidade diretriz e que não estejam definidos neste PER, deverão ser considerados, para fins de elaboração dos projetos, os parâmetros definidos pela classe I.

#### d. Velocidades Diretrizes

Antes da implantação das obras de ampliação de capacidade e melhorias, no prazo de 18 (dezoito) meses após a assunção do Sistema Rodoviário, a Concessionária deverá apresentar à ANTT um estudo de retro análise da geometria horizontal e vertical (curvas horizontais e verticais) das vias existentes e projetadas, com o objetivo de mapear velocidades divergentes das velocidades diretrizes mínimas apresentadas no PER VOLUME II e implementar as seguintes medidas neste prazo:

- ii. Em casos em que a velocidade encontrada for menor que a diretriz, em até 10 km/h, poderá ser restringida a velocidade através de sinalização ostensiva;
- iii. Em casos em que a velocidade encontrada for menor que a diretriz, em mais que 10 km/h, e não houver obra prevista para o local, manter a velocidade diretriz mínima, aplicando-se medidas mitigadoras, como:
  - Incremento da declividade transversal na curva (superelevação), limitando-se ao valor máximo de 10%, de modo a se evitar riscos de tombamentos;
  - Melhoria do atrito pneu-pavimento (com aplicação de um tipo de revestimento específico, quando do recapeamento da via, por exemplo);
  - Melhoramento das condições de drenagem (técnicas de "grooving" etc.);
  - Implantação de iluminação em curvas côncavas;
  - Soluções alternativas tecnicamente adequadas, suficientes e necessárias.

Reduções de velocidade em locais específicos, como praças de pedágio, acessos, alças, interseções ou rotatórias, não serão consideradas como limitadores geométricos para definição da velocidade diretriz. Estes casos poderão ser tratados por meio da sinalização regulamentadora e ostensiva.

As diferenças entre velocidades subsequentes não devem ser superiores a 20 km/h e os condutores dos veículos devem ser informados adequadamente, principalmente nos locais onde ocorrem as reduções de velocidades.

### **e. Correção de traçado**

Nos locais onde estão previstas correções de traçado expressamente, conforme PER volume II, a Concessionária deverá apresentar projeto executivo para tratamento definitivo da geometria das vias existentes com vistas a atender às velocidades pré-estabelecidas, apresentadas no item 3.2.3.I do PER Volume II, para o referido segmento.

Para a concepção desta solução definitiva, não será permitido o uso de soluções paliativas.

Somente poderão ser consideradas medidas definitivas de melhorias das condições da via, tais como:

- i. readequação da superelevação da curva horizontal, sendo o valor máximo de 10%;
- ii. readequação física do raio horizontal;
- iii. readequação física da curva vertical, com vistas ao atendimento de padrões de distância de visibilidade de parada;
- iv. implantação de iluminação em curvas verticais côncavas, com vistas ao atendimento de padrões de distância de visibilidade de parada.

### **f. Dispositivos de segurança**

Os dispositivos de segurança deverão observar os critérios definidos na NBR15486, em sua versão atualizada.

### **g. Veículo de projeto**

As pistas principais, marginais, ramos e alças deverão ser projetados dotados de espiral de transição, superlargura e superelevação, adotando como veículo de projeto, no mínimo, o semirreboque (carreta) com distância entre eixos equivalente de 10,50 m.

### **h. Exceções**

As exceções aos parâmetros técnicos exigidos, quando existentes, serão listadas no PER VOLUME II.

## **3.2.9.2 Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias**

### **a) Interseções em desnível**

Nas interseções e remodelações nos dispositivos existentes, os traçados planialtimétricos deverão permitir velocidades operacionais de, no mínimo, 60 km/h para os ramos direcionais, e 40 km/h para os ramos semidirecionais (*loops*), para os dispositivos de elevado padrão e, respectivamente, de 50 km/h e 30 km/h, para os casos de dispositivos de padrão inferior (aqueles que utilizam trincheiras).

No detalhamento de cada interseção, deverá constar o respectivo estudo de capacidade dos ramos, de acordo com a demanda de tráfego para o horizonte de projeto, que não deverá ser inferior a 20 anos. Assim, o número de faixas por ramo resultará da demanda de tráfego prevista.

As rampas máximas previstas para os ramos das interseções deverão ser de 6,0%, sempre que possível, admitindo-se o valor máximo de 8,0% para os ramos semidirecionais de elevado padrão, e 10,0% para os ramos semidirecionais de padrão inferior (aqueles que utilizam trincheiras).

Na concordância dos ramos das interseções com as rodovias, deverão ser previstas faixas auxiliares seguidas de *tapers* compatíveis com a velocidade de projeto prevista para a classe do trecho, respeitadas as características do terreno, cujo comprimento será corrigido pelo efeito dos greides das referidas rodovias, conforme recomendações da publicação *A Policy on Geometric Design of Rural Highways*, da AASHTO.

As curvas das interseções deverão ser dotadas de espirais de transição, com exceção do dispositivo do tipo “diamante”, no qual as curvas com os menores raios deverão ser, no mínimo, “compostas de três centros”.

Para a superelevação nos ramos das interseções, será adotado, como regra, o valor de 8,0%, para os ramos semidirecionais (*loops*). Nos ramos direcionais, a superelevação será definida em função dos raios adotados e das respectivas velocidades, variando entre 8,0% e 2,0%, de acordo com a “terceira hipótese de cálculo de superelevações para raios acima do mínimo”, constante das Instruções para superelevação e superlargura em projetos rodoviários do DNIT.

Os greides dos ramos obedecerão aos parâmetros K mínimos para as curvas verticais, de modo a garantir distâncias mínimas de visibilidade de parada, de acordo com a velocidade diretriz do ramo.

## **b) Acessos**

As intervenções de melhorias em acessos deverão contemplar a inclusão e/ou a correção dos elementos que o integram, adequando-os aos normativos vigentes e visando garantir a melhoria da estrutura, da funcionalidade e da segurança do acesso. Deverão ser acrescentados ou adaptados, no mínimo, os seguintes elementos:

- Raios das curvas dos ramos;
- Faixas de aceleração e de desaceleração;
- *Tapers*;
- Dispositivos de canalização de tráfego;
- Sinalização no acesso e no segmento rodoviário em que se insere;
- Dispositivos de drenagem.

Previamente a apresentação dos projetos específicos, a concessionária deverá submeter à análise e aceite da fiscalização a relação de acessos a serem contemplados com as melhorias, observando-se a distribuição nos segmentos homogêneos estabelecida e a seguinte ordem de prioridade:

1. acessos a vias públicas em regiões rurais
2. acesso a vias públicas em regiões urbanas, quando não houver vias marginais existentes ou previstas;
3. acessos a bens ou áreas de interesse público, quando não houver vias marginais existentes ou previstas;
4. acesso à propriedade privada de uso não comercial, devendo atender os seguintes critérios:
  - a. disponibilização de um único acesso por propriedade;
  - b. impossibilidade de utilizar acesso secundário, mesmo que indireto à rodovia; e
  - c. viabilidade em termos de segurança viária, podendo ser prevista a canalização do fluxo de conjunto de acessos para um único acesso à rodovia.
5. acesso à propriedade privada de uso comercial para prestação de serviços aos usuários da rodovia, em que se deverá comprovar a hipossuficiência para custeio da regularização por meio da comprovação de adesão ao Microempreendedor Individual (MEI) ou SIMPLES NACIONAL relativo ao serviço principal ofertado; e
6. acesso à propriedade privada de uso comercial ou industrial, independente do porte, de acordo o índice de ocorrência de sinistros de trânsito para a classificação da via.

Quando da implantação de obras de ampliação de capacidade e melhorias, previstas neste PER ou aprovadas posteriormente pela ANTT, as autorizações para os acessos localizados no mesmo trecho ou em trecho contíguo também poderão ser revistas.

## **c) Obras de artes especiais:**

Todas as OAEs a serem implantadas na rodovia concedida, deverão respeitar os parâmetros de desempenho e cronograma específico do item 3.1.3.

As novas obras de arte especiais deverão ser dimensionadas considerando as cargas móveis do normativo vigente (atualmente a carga móvel rodoviária padrão é o trem-tipo TB-45).

As obras de arte especiais existentes devem ser habilitadas, durante o programa de recuperação para o trem-

tipo TB-45.

#### **d) Vias Marginais:**

As vias terão alinhamentos adequados às construções existentes e preferencialmente com condições mínimas de cortes e aterros. A seção da nova via terá:

- Faixa de rolamento com 3,50 m de largura;
- Passeio em pelo menos um dos lados, com 2,50 m;
- Acomodação do talude com 1,00 m de largura para o outro lado; e
- Em ambos os lados deverá haver meio-fio e sarjetas de 0,45 m.

#### **e) Passarelas:**

- Tela de proteção em trecho de travessia da via, que impeça o pedestre jogar objetos nos veículos;
- Iluminação;
- Elementos construtivos pré-fabricados;
- Gabarito vertical maior ou igual a 5,50 m;
- Tela no canteiro central da rodovia, de 400 m de extensão e 2 m de altura, como obstáculo a travessia em nível;
- Calçadas e passeios de acesso às rampas da passarela devem permitir acesso pessoas com deficiência, segundo a NBR 9050 em sua versão atualizada, ou norma que a substitua;
- As passarelas devem transpor as vias principais e marginais, existentes ou com previsão de implantação, além de permitir a movimentação de pessoas de forma segura, a fim de facilitar a interligação entre as áreas adjacentes à rodovia e/ou o acesso aos equipamentos urbanos existentes;
- A implantação de passarelas deverá ser realizada preferencialmente em vão único. Em função das condições específicas de cada local que indiquem a necessidade de elementos de apoio ou pilares adicionais, estes devem ser protegidos de acordo com as normas de segurança vigentes; e
- Deverão ser implementados sistemas de drenagem e elementos complementares de acesso na entrada e saída das rampas das passarelas.

#### **f) Travessias em nível com ilha de proteção:**

Nos trechos urbanos das rodovias de pista simples em que for identificada a necessidade de implantação de travessia de pedestres, e nos quais não há previsão de implantação de passarelas, deverão ser implantados dispositivos de segurança que possibilitem a travessia da rodovia, e vias marginais quando existentes, incluindo:

- Faixa de travessia de pedestres tipo zebra (FTP-1);
- Ilha de proteção para acomodar pedestres em segurança, enquanto aguardam no meio da travessia;
- Linhas de canalização do tráfego;
- Marcas transversais no pavimento (sonorizador) para redução de velocidade;
- Sinalização vertical ostensiva;
- Iluminação;
- Proibição de utilização de acostamento no local, por meio de sinalização de linhas de canalização;

Deverão ser observadas ainda as recomendações do Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas, em sua versão mais atualizada.

#### g) Pontos de Paradas de Ônibus

- A localização dos pontos de parada de ônibus deverá ser definida pela concessionária, por meio de estudos técnicos e avaliação das premissas do transporte urbano estabelecidas pelos municípios próximos à rodovia, cuja aprovação será submetida à ANTT;
- Deve-se observar os quantitativos mínimos previstos no PER VOLUME II;
- Deverão conter baia para acomodação do veículo fora da faixa de tráfego; e
- O projeto das baias dos pontos de parada de ônibus deverá incluir plataformas pavimentadas com abrigo para passageiros, sinalização de placas, marcas no pavimento e passeio para direcionamento do fluxo de pedestres, iluminação e demais dispositivos constantes na NBR 9050.

#### h) Passagem superior

**Definição:** quando a rodovia objeto deste PER passar sobre outra via.

- A passagem superior deverá ter pistas com faixas e acostamentos com as mesmas dimensões dos segmentos anterior e posterior;
- A passagem superior deverá ter pistas separadas por barreiras de concreto e, estando em regiões urbanas, deverá ter passeios laterais (o mesmo para as passagens superiores - OAE). Exceções à implantação de passeios poderão ser submetidas à apreciação da ANTT, desde que justificadas;
- As alças de acesso à rodovia devem ser dimensionadas para que não ocorra interferência na velocidade do tráfego da rodovia; e
- Caberá ao órgão ou à empresa responsável pela via inferior, caso seja necessário ampliar a sua capacidade, o alongamento da OAE. Quando essas vias fizerem parte deste PER, por serem utilizadas como retorno, fica o prolongamento, se necessário, a cargo da concessionária.

#### i) Passagem inferior

**Definição:** quando a rodovia objeto deste PER passar sob outra via.

- A passagem inferior deverá ter pistas com faixas e acostamentos com as mesmas dimensões dos segmentos anterior e posterior;
- A passagem inferior deverá ter passeios laterais, quando estiverem em regiões urbanas;
- As alças de acesso à rodovia devem ser dimensionadas para que não ocorra interferência na velocidade do tráfego da rodovia; e
- Será responsabilidade da concessionária o alongamento da OAE, quando necessário ampliar a capacidade da rodovia objeto deste PER.

#### j) Áreas de Escape

Possuirão comprimento mínimo de 180 m, largura mínima de 5 m e profundidade máxima de 1 m, preenchidas com cinasita ou material de qualidade superior com comprovada eficácia na frenagem segura dos veículos.

Paralela às caixas, deve ser prevista uma pista de serviço para manutenção da caixa e operação de guinchos para retirada de veículos.

A concessionária apresentará estudo específico de segurança viária para a definição do local mais adequado para implantação das áreas de escape, submetendo-o previamente à ANTT para aprovação.

## k) Ciclovias

A implantação de ciclovias deve basear-se em estudos de engenharia que considerem aspectos operacionais, geométricos e de segurança, observados o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VI – Dispositivos Auxiliares e a NBR 15486 sobre dispositivos de contenção viária atualizados.

Os elementos de projeto baseiam-se no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume VIII – Sinalização Cicloviária, aprovado pela Resolução CONTRAN nº 874, de 13 de setembro de 2021, quais sejam:

- **Largura da ciclovia:** função do fluxo de bicicletas. Até 1.000 bicicletas por hora e por sentido, a largura útil mínima recomendada é de 1,0 m a 1,5 m para circulação unidirecional e de 2,0 m a 2,5 m para circulação bidirecional. Para fluxos maiores, ver o Manual supracitado.
- **Rampas:** são aceitas rampas com 5 a 6% de inclinação em extensões de até 300 m. Para condições específicas, ver o Manual supracitado.
- **Pavimento:** a superfície deve ser regular e antiderrapante, pavimentada em concreto, asfalto ou outro material apropriado com a mesma capacidade de suporte, com estrutura de suporte similar à de pavimentos destinados a pedestres.

## 3.3 FRENTE DE CONSERVAÇÃO

**Objeto:** operações preventivas, rotineiras e de emergência realizadas com o objetivo de preservar as características técnicas, físico e operacionais do Sistema Rodoviário e das instalações da concessionária;

**Período:** inicia-se na data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final da concessão;

As atividades de conservação deverão obedecer ao escopo mínimo previsto a seguir, aos Parâmetros de Desempenho estabelecidos neste PER e aos prazos de solução previstos em regulamentação da ANTT. O não cumprimento sujeitará a concessionária às penalidades previstas na regulamentação da ANTT e no Contrato.

Entre os kms 422,650 e 450,540 o atendimento aos parâmetros será obrigação da concessionária após o recebimento das obras de ampliação da capacidade e melhorias.

### 3.3.1 Pavimentação

1. Ações preventivas e corretivas do pavimento de faixas de rolamento, vias marginais, acostamentos, faixas de segurança, acessos, trevos, ciclovias, entroncamentos e retornos, de modo a preservar as condições de limpeza, conforto e segurança do pavimento;
2. Devem ser eliminados, tão logo identificados no sistema viário, inclusive acostamentos, os seguintes defeitos no pavimento flexível: buracos, panelas, juntas sem selagem, ondulações, escorregamentos, e áreas exsudadas. O prazo para atendimento é de 24 horas para buracos e panelas, e de 72 horas para os demais defeitos citados, contados da ciência da concessionária, respeitadas as tolerâncias das frentes de Trabalhos Iniciais e Recuperação;
3. Remoção total ou parcial do pavimento seguida de reconstrução, fresagem de parte da camada betuminosa, reparos e recomposição de áreas localizadas; e
4. Selagem de trincas ou rejuvenescimento da camada betuminosa.
5. Limpeza e correção de defeitos localizados nas placas do pavimento de concreto;
6. Devem ser eliminados em pistas e acostamentos, os seguintes defeitos no pavimento rígido com grau de severidade classificado como alto: juntas sem selagem, defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placadividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível. O prazo para atendimento é de 48 horas, contados da ciência da concessionária.

### 3.3.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança Viária

1. Ações preventivas e corretivas da sinalização horizontal, vertical e aérea, incluindo tachas e tachões retrorrefletivos, balizadores e delineadores, e dos dispositivos de segurança, tais como defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos antiofuscentes e atenuadores de impacto.

### 3.3.3 Obras de Arte Especiais

1. Ações preventivas e corretivas destinadas à preservação das características das Obras-de-Arte Especiais, incluindo pontes, viadutos, passagens superiores e inferiores passagens subterrâneas e passarelas, devendo abranger, em especial:
  - a. Limpeza geral das superfícies com remoção para local adequado dos dejetos;
  - b. Limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem;
  - c. Limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio;
  - d. Substituição de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados;
  - e. Remoção de vestígios de óleo ou graxa no pavimento;
  - f. Roçada e capina dos encontros;
  - g. Pintura e pequenos reparos em barreiras e no sistema de drenagem;
  - h. Pequenas recomposições no pavimento e em taludes de encontro;
  - i. Reparos e eliminação de infiltrações, especialmente em passagens subterrâneas.

### 3.3.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs)

1. Conservação do sistema de drenagem e das OACs da Rodovia deverá abranger os seguintes serviços principais:
  - a. Limpeza de sarjetas, meios-fios, bocas de lobo, caixas coletoras, valetas, canaletas, descidas d'água, bueiros, juntas e OACs;
  - b. Enchimento de juntas e selagem de trincas;
  - c. Recomposição de elementos de drenagem superficial e bueiros;

### 3.3.5 Terraplenos e Estruturas de Contenção

1. Limpeza e reparos nos dispositivos de drenagem dos terraplenos e das estruturas de contenção, com remoção de vegetação e outros detritos;
2. Remoção de material proveniente de deslizamento e limpeza da plataforma;
3. Recomposição de taludes erodidos e reparos em estruturas de contenção;
4. Selagem de trincas em terraplenos.

### 3.3.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio

1. Roçada, capina e poda e remoção do material resultante, em toda extensão e largura da faixa de domínio da rodovia (incluindo canteiro central), no mínimo uma vez por ano, conforme cronograma de serviço previamente apresentado à fiscalização. Na faixa de 4 m de largura, em ambos os lados da rodovia, contados a partir do bordo externo do acostamento, e nos canteiros centrais, os serviços deverão ser executados visando a manutenção dos parâmetros;
2. Recomposição de cobertura vegetal, despraguejamento manual de gramados, conservação de árvores e arbustos.
3. Execução de serviços de roçada, capina e poda em toda a área gramada dos entornos de passarelas, de edificações e de áreas operacionais, acessos, dispositivos incluindo as alças, entroncamentos, em, no mínimo, 10 m de largura;
4. Conservação das faixas de proteção das cercas, por meio de aceiros, cortes e remoção de árvores;



5. Limpeza e remoção de lixo, de faixas e de painéis publicitários, de entulho e de materiais orgânicos;
6. Conservação, reposição e reinstalação das cercas delimitadoras da faixa de domínio;
7. Preservação da faixa de domínio de novas ocupações irregulares.

### **3.3.7 Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais**

1. Reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações operacionais que compõem os bens da concessão e seus respectivos equipamentos.
2. Os principais serviços de conservação abrangem:
  - a. Substituição de lâmpadas e luminárias, tomadas e chaves defeituosas;
  - b. Reparo e substituição de louças e metais das instalações hidrossanitárias;
  - c. Limpeza e desobstrução das edificações e instalações de apoio das áreas utilizadas pela concessionária, inclusive ruas e jardins, redes de esgoto e águas pluviais, e coleta de lixo;
  - d. Pintura e reparos nas estruturas, alvenarias, coberturas, pisos, revestimentos, esquadrias.

### **3.3.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação**

1. Conservação rotineira dos sistemas elétricos e ligados à funcionalidade da rodovia (excluindo as linhas de alta e baixa tensão sob responsabilidade das companhias de energia comercial) e de iluminação do Sistema Rodoviário, conforme previsto no PER.
2. Deverá abranger os seguintes serviços principais:
  - a. Limpeza, substituição ou reparo de lâmpadas, luminárias, peça ou componente defeituoso, avariado ou desgastado pelo uso ou pelo tempo;
  - b. Tratamento antiferruginoso e substituição de postes, bem como garantia de sua verticalidade;
  - c. Substituição de conectores, disjuntores, fusíveis, reatores, contadores e de cabeamento;
  - d. Reparo ou substituição de painéis de comando, quadros elétricos e tubulação de passagem de cabos;
  - e. Conservação dos sistemas de proteção contra descargas atmosféricas;
  - f. Reparo e substituição de subestações, transformadores e conjuntos motogeradores.

### **3.3.9 Túneis**

1. Limpeza, pintura, substituição ou reparo de barreiras New Jersey e tachas refletivas nelas instaladas.
2. Limpeza e conservação da galeria de passagem de cabos e dutos;
3. Conservação e substituição das portas corta-fogo.
4. Intervenção para tratamento de infiltrações e gotejamento sobre a pista, em até 30 (trinta) dias após identificação.

## **3.4 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS**

O Objeto é a implantação e a operacionalização dos seguintes infraestruturas e serviços :

1. Sistemas de Gestão e Controle Operacional;
2. Sistemas de Controle e Monitoração de Tráfego;
3. Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação;
4. Serviço de Atendimento ao Usuário;
5. Sistema de Comunicação;

6. Sistema de Pesagem;
7. Sistema de Transmissão de Dados;
8. Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial;
9. Fiscalização ANTT; e
10. Unidades Operacionais – UOPs e Delegacias da Polícia Rodoviária Federal – quando relacionadas no PER Volume II .

Consideram-se as obrigações com prazo de atendimento de 12 meses do início da concessão integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato.

**Período:** inicia-se da data de assunção da Concessão e estende-se até o final da Concessão, observados os prazos do cronograma de implantação operacional constante no PER Volume II:

Os serviços e equipamentos deverão ser implantados/disponibilizados nos prazos previstos, observados os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos especificados a seguir.

- serviços relativos à operação da estrutura administrativa e à conservação de seus elementos deverão ter início a partir de sua implantação e instalação e se estender até o final da Concessão.
- serviços relativos à reposição e à constante atualização dos elementos dos sistemas operacionais deverão se dar a partir de sua implantação e instalação e se estender até o final da Concessão, de modo a manter sua funcionalidade.
- edificações e instalações operacionais, Unidades Operacionais e Delegacias da PRF e Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT deverão seguir as exigências de acessibilidade da versão atualizada da NBR 9050/2004.
- sistemas e equipamentos de ITS previstos neste capítulo devem operar de forma harmônica, garantindo a intercambialidade e interoperabilidade entre os sistemas durante todo o período da concessão.
- sistemas e equipamentos de ITS deverão ser substituídos ao termo de suas vidas úteis, assim consideradas como o período de efetiva funcionalidade operacional e capacidade de atendimento dos parâmetros de desempenho relacionados a cada respectivo equipamento.

O monitoramento da vida útil dos sistemas e equipamentos de ITS se dará por meio do Sistema de Gerência de Equipamentos de ITS (SGITES), subsistema do Sistema de Gestão de Ativos da Concessão (SIGACO), descrito no capítulo 4.2.

### 3.4.1 Sistema de Gestão e Controle Operacional

#### 3.4.1.1 Centro de Controle Operacional - CCO

##### Escopo 1

1. e operacionalização do CCO da Concessionária, o qual deverá integrar todos os demais sistemas, conforme regulamentos da ANTT em suas versões atualizadas. <sup>(P)(D)</sup>
2. Implantar a interligação entre o CCO e o Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da ANTT, tanto na estrutura provisória quanto definitiva.

##### Parâmetros Técnicos

1. Os parâmetros técnicos das estruturas apresentadas deverão seguir as disposições de regulamento da ANTT. <sup>(P)(D)</sup>
2. Coordenação geral e monitoração de todas as atividades da rodovia, mediante recebimento das informações, análise e tomada de decisões para solução dos problemas. <sup>(P)(D)</sup>
3. Concentração dos meios de comunicação com os usuários, equipes e agentes externos, como PRF,

Defesa Civil, Corpo de Bombeiros, e outros. <sup>(P)(D)</sup>

4. Manutenção e dicionarização dos bancos de dados informatizado para balizar as ações a serem tomadas. <sup>(D)</sup>
5. Gerenciamento do Sistema de Informações Georreferenciadas - SIG. <sup>(D)</sup>
6. Estrutura capaz de gerenciar pessoas e equipamentos eletrônicos de comunicação que utilizem recursos de informática para processar e armazenar os dados recebidos do ambiente rodoviário e transformá-los em informações perceptíveis ao operador, tais como painel com display gráfico, monitores de vídeo, mesas e consoles de radiocomunicação, dispositivos de telefonia e de telecomunicações, além de painel eletrônico de situação. <sup>(D)</sup>
7. As imagens captadas pelo sistema de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens, monitores e permanentemente gravadas, conforme resolução específica da ANTT vigente a época, observando sempre o período mínimo de gravação, formato e qualidade específicos para as situações de Ocorrências de sinistro de trânsito e Monitoração (Pistas). <sup>(D)</sup>

Acesso à PRF e aos dados necessários à prestação de serviço policial e de autoridade de trânsito. O acesso deve ser dado em tempo real, diretamente nas instalações do CCO ou por link fornecido pela Concessionária em pelo menos um ponto indicado pela PRF (dentro ou fora da faixa de domínio), com banda compatível com o serviço a ser prestado pela autoridade policial. Caso a Concessionária opte pelo fornecimento do link à PRF, deve-se prover também uma estação de trabalho completa, com monitores de vídeo, radiocomunicadores e equipamentos necessários à prestação do serviço. <sup>(D)</sup>

8. Todos os elementos, equipamentos e componentes do CCO deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade. <sup>(D)</sup>
9. Ausência de elementos, equipamentos e componentes, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis. <sup>(D)</sup>
10. O CCO manterá profissionais qualificados e atendimento permanente, durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados. <sup>(P)(D)</sup>
11. A concessionária poderá alocar o centro de controle operacional fora do sistema rodoviário, desde que acordado previamente com a ANTT, provendo acesso remoto de forma a possibilitar à Fiscalização da ANTT acesso a todas as informações, dados, imagens, sistemas, etc. bem como recursos, comunicação imediata com os responsáveis pelas diversas áreas operacionais da concessionária disponíveis no CCO em tempo real. Para efeito de reversibilidade dos bens, ao final da concessão a edificação prevista inicialmente deverá ser construída dentro do sistema rodoviário, nos prazos previstos em regulamentação específica. <sup>(P)(D)</sup>

## Escopo 2

1. Implantar e manter um Sistema de Gestão Operacional - SGO no CCO. O Sistema deverá integrar todos os demais sistemas: Atendimento ao Usuário, Comunicação com usuário (Site, APP, PMV, etc.); Ouvidoria, reclamação e sugestões; Detecção e Sensoriamento de Pista; Sensoriamento Meteorológico; Circuito Fechado de TV – CFTV; Controle de Velocidade; Controle de Monitoramento de tráfego; Pesagem; Pedágio e Controle da Arrecadação; Transmissão de Dados; Condições físicas elementos da rodovia; Estatística e controle de ocorrências; Segurança Viária; Informações Geográficas – SIG, Monitoração e manutenção do patrimônio concedido, dentre outros necessários a operação rodoviária. <sup>(D)</sup>

## Parâmetros Técnicos

1. Capacidade de receber dados operacionais e físicos, processar e transformar em informações a serem distribuídas a outros sistemas, subsidiando decisões e ações em todas as atividades da Concessionária, da PRF e da ANTT. <sup>(P)(D)</sup>
2. Utilização das informações para elaboração de relatórios gerenciais sobre: fluxo de veículos (por classe e por hora), estatística de sinistros de trânsito, dados de pesagem de veículos, condições meteorológicas e condições físicas da rodovia, informações estas que deverão ser compartilhadas

em tempo real com a ANTT. <sup>(D)</sup>

3. Todos os registros do sistema devem ser invioláveis e disponibilizados conexões, em tempo real para a ANTT. <sup>(D)</sup>
4. O sistema deverá permitir a abertura de notificações de falha em tempo real pela ANTT, seja por interface web ou através de webservice, com registro de data e hora de abertura e encerramento. <sup>(D)</sup>
5. O sistema deverá ser capaz de gerenciar, por telemetria, de forma integrada aos demais sistemas operacionais, toda a frota operacional utilizando interface web com acesso online e dados em tempo real, com as seguintes características mínimas: registro de dados de viagem (latitude/longitude/altitude, data e hora de partida e chegada, identificador do veículo, distância percorrida, tempo de viagem, velocidade do veículo, etc); histórico de localização; download e upload de dados no/do equipamento instalado nos veículos operacionais. <sup>(D)</sup>
6. Transferir dados operacionais, incluindo o SGO e as estruturas físicas para o SIG. <sup>(D)</sup>
7. Envio periódico de mensagens aos usuários, através dos PMVs, site da internet, aplicativos, serviço de radiodifusão, sobre as condições de tráfego, condições do tempo, velocidade máxima permitida, avisos de atenção, serviços prestados ao usuário, principais direitos dos usuários, canais disponíveis para reclamações e sugestões, bem como o fornecimento de informações completas, precisas, seguras e atualizadas, para divulgação junto aos meios de comunicação locais e regionais. <sup>(D)</sup>

### Escopo 3

1. Implantar a interligação entre o CCO e o Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da ANTT. <sup>(P)(D)</sup>

### Parâmetros Técnicos

1. Integração (link de dados) do CCO com o CNSO da sede da ANTT. <sup>(P)(D)</sup>
2. Visualização, em tempo real, das câmeras do CFTV da Concessionária no CNSO. <sup>(D)</sup>
3. Envio, em tempo real, de todas as informações existentes no CCO da Concessionária para o CNSO. <sup>(D)</sup>

### Legenda:

(P) Provisório.

(D) Definitivo

## 3.4.2 Sistemas de Controle, Monitoração e ITS

### 3.4.2.1 SAGT - Sistema de Apoio à Gestão do Tráfego

#### Escopo

1. Implantação e operação de Sistema de Apoio à Gestão do Tráfego (SAGT).
2. Trata-se de plataforma digital que integra e processa dados coletados pelos equipamentos de detecção na via e dados de usuários e meteorologia em tempo real e permite ao operador controlar os dispositivos a partir das estações de trabalho, identifica eventos a partir destes dados e auxilia na tomada de decisões e na elaboração de planos de ação, incluindo ações automáticas.

#### Parâmetros Técnicos

1. O sistema deve ter capacidade de receber dados operacionais e físicos (provenientes dos equipamentos de detecção na via e dados de usuários e meteorologia), processar e transformar informações a serem distribuídas a outros sistemas em tempo real, subsidiando decisões e ações em todas as atividades da Concessionária, da PRF e da ANTT.
2. Deve monitorar remotamente o desempenho dos dispositivos de campo (todos os equipamentos que têm comunicação por protocolo SNMP ou similar), a fim de identificar e informar qualquer exceção à operação normal destes componentes.
3. Eventos a serem detectados pelo SAGT a partir de equipamentos de detecção na via, dos dados de usuários e meteorologia e serviços de resgate, no mínimo:

- a. **Incidentes de trânsito** – presença de veículo parado na pista ou no acostamento, detectada a partir de DAI, CFTV, dados dos usuários provenientes de dispositivos móveis e/ou chamadas de emergência;
  - b. **Problemas de fluidez no tráfego** – Nível de serviço D por mais de 15 minutos, detectado a partir de CFTV, da informação de velocidade média e densidade de veículos a partir de dados dos usuários provenientes de seus dispositivos móveis, contagens de equipamentos de Análise de Tráfego e posterior cálculo de densidade; e
  - c. **Chuva, neblina, baixa luminosidade** – detectadas a partir de estações meteorológicas e banco externo de dados meteorológicos.
4. Dever-se-á estabelecer interface com as soluções de ITS que serão utilizadas para receber os dados por elas coletados e enviar comandos de acionamento e desacionamento de acordo com os seguintes eventos, no mínimo:
- a. **Incidentes de trânsito** – mensagem de alerta pelo aplicativo, acionamento de PMVs (inclusive regulação dinâmica da velocidade), acionamento da equipe mais próxima ao incidente de trânsito;
  - b. **Congestionamento** – divulgação pelo aplicativo, acionamento de PMVs, liberação de acostamentos em Trechos de Operação Crítica; e
  - c. **Chuva, neblina, baixa luminosidade** – divulgação pelo aplicativo, acionamento de PMVs (inclusive regulação dinâmica da velocidade), acionamento ou aumento da intensidade da iluminação inteligente.
5. A Concessionária deverá participar do desenvolvimento do sistema elaborando planos de ação e definindo o grau de automação de cada ação (dispositivos podem ser acionados de maneira automática na ocorrência de eventos ou mediante aprovação do operador).
6. Utilização das informações para elaboração de *dashboards* e relatórios gerenciais sobre, no mínimo: fluxo de veículos (por classe e por hora), estatística de sinistros de trânsito, dados de pesagem de veículos, condições meteorológicas e condições físicas da rodovia. Estas informações deverão ser compartilhadas em tempo real com a ANTT.
7. A concessionária deve manter registro de dados e criar estatísticas de sinistros de trânsito, que permitam otimizar os planos de ação do sistema e a criação de programas eficazes de prevenção de sinistros, intervenções de engenharia, fiscalização, operação e educação de trânsito.
8. Criação de série histórica de sinistros de trânsito, em banco de dados de registros lavrados pelos agentes gerenciadores representantes do Poder Concedente, disponibilizando, entre outros resultados, os quantitativos dos sinistros com ou sem vítimas fatais.
9. Possibilitar a extração de dados periódicos em qualquer período, dia da semana e hora, por tipo de veículo, por tipo de sinistro de trânsito, perfil dos condutores, condição de clima e da pista, pelos locais com maior incidência de sinistros.
10. Todos os registros do sistema devem ser invioláveis, e deve ser disponibilizada conexão em tempo real para a ANTT.
11. O sistema deverá permitir a abertura de notificações de falha em tempo real pela ANTT, seja por interface *web* ou por meio de *webservice*, com registro de data e hora de abertura e encerramento.
12. Envio periódico de mensagens aos usuários, por meio dos PMVs, site da internet, serviço de radiodifusão, aplicativo de celular sobre as condições de tráfego, condições do tempo, velocidade máxima permitida (incluindo limite de velocidade variável), avisos de atenção, serviços prestados ao usuário, principais direitos dos usuários, canais disponíveis para reclamações e sugestões, bem como fornecimento de informações completas, precisas, seguras e atualizadas, para divulgação junto aos meios de comunicação locais e regionais.
13. A concessionária deverá cumprir os ditames regulatórios atinentes ao transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso ou dimensões ao limite estabelecido nas legislações vigentes, para o conjunto de veículo e carga transportada, assim como por veículos especiais.

14. De forma a promover o atendimento ao disposto, deverá atender a regulamentação do CONTRAN (CTB) e em resolução DNIT (vigentes à época), sobre a emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET).
15. A concessionária deverá atender, em especial, à regulamentação do CONTRAN (CTB) e às resoluções do DNIT (vigentes à época) sobre a emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET).

#### **Parâmetros de desempenho**

1. A disponibilidade do Sistemas de Apoio à Gestão do Tráfego deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.2 SAT - Sistema de Análise de Tráfego**

##### **Escopo**

1. Instalação dos equipamentos do Sistema de Análise de Tráfego - SAT.
2. A localização dos equipamentos de análise de tráfego deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para avaliação.
3. Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à concessionária sua reinstalação em novo local, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. As Unidades de análise de tráfego deverão cobrir todas as faixas da rodovia, 24 horas, inclusive quando houver a implantação da faixa adicional ou vias marginais.
2. Deverão dispor das funções de análise automática de tráfego.
3. Instalação de estações ao longo da rodovia, em pontos estratégicos, cobrindo todas as faixas de rolamento, nos dois sentidos, de forma a permitir a caracterização adequada da composição e do comportamento do tráfego.
4. Os equipamentos deverão fornecer as seguintes informações: contagem veicular, velocidade dos veículos, classificação dos veículos (motocicletas, automóveis/caminhonetes(as), caminhões/carretas/ônibus), determinação do intervalo de tempo entre veículos, determinação do comprimento dos veículos, densidade de tráfego por intervalo de tempo.
5. Os equipamentos deverão ser instalados em trechos do Sistema Rodoviário que caracterizem regiões homogêneas ou áreas de maior complexidade operacional:
  - a. em locais necessários à obtenção de informações e estatísticas associadas ao cumprimento de suas obrigações contratuais, tal como obras de ampliação condicionadas ao volume de tráfego e monitoração de fluidez e velocidade nos dispositivos e entroncamentos, conforme definido no Contrato de Concessão; e
  - b. nos principais acessos e entroncamentos do Sistema Rodoviário.
6. Deverão ser fornecidos à ANTT, mensalmente:
  - a. Relatórios gerenciais e estatísticos: os dados estatísticos de volume de tráfego serão emitidos e classificados por tipo de veículos (motocicleta, automóveis/caminhonetes(as) e caminhão/Carretas/Ônibus) e por faixas de velocidade e de horário, em modelos e formulários próprios, ou em sistema, a serem definidos pela ANTT;
  - b. Relatórios de funcionamento de todos os equipamentos instalados, com acesso via *webservice* para ANTT.
  - c. Relatórios de atingimento do Gatilho Volumétrico: para o monitoramento do gatilho previsto no item 3.2.3 do PER, além dos dados de tráfego classificados, deverá ser apresentado um relatório com o VDMA equivalente para fins de análise de capacidade, conforme tabela de conversão por categoria de veículo apresentada no mesmo item. Para tanto deverá ser disponibilizado *webservice* para que essa informação seja disponibilizada à ANTT.

- d. Acesso, em tempo real, a informações sobre a velocidade dos trechos que mudam temporariamente e da velocidade dos veículos.

#### **Parâmetros de desempenho**

1. A disponibilidade dos Sistemas de Análise de Tráfego e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.3 DAI - Detecção Automática de Incidentes**

##### **Escopo**

1. Instalação e operacionalização de câmeras com sistema de análise de vídeo com Detecção Automática de Incidentes (DAI), que se destina ao monitoramento visual do tráfego nas faixas de rolamento, acostamentos e vias marginais.
2. O DAI deverá ser instalado nos Trechos Operacionais Críticos, conforme detalhamento no PER VOLUME II.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Câmeras fixas com DAI (Detecção Automática de Incidentes) com resolução que permita identificação de ocorrências na rodovia, com o detalhamento necessário para identificação da ocorrência e sua devida classificação.
2. Qualidade de imagem deve proporcionar nível de detalhamento de classificação de objetos.
3. O Software de Análise Inteligente de Vídeo deve possuir capacidade de analisar, processar e armazenar todos os dados das câmeras em tempo real e ter a possibilidade de:
  - a. Gerar sinal visual/sonoro na tela do operador;
  - b. Enviar mensagens e imagens a operadores remotos (Smartphones e Tablets); e
  - c. Permitir acesso ao operador remoto a imagens em tempo real.
4. As câmeras deverão ser instaladas de modo que todo o Sistema Rodoviário seja monitorado ininterruptamente sem pontos cegos.
5. O Sistema deve possuir as seguintes funcionalidades mínimas:
  - a. Detecção de veículos parados (na pista ou no acostamento);
  - b. Detecção de veículos circulando na contramão;
  - c. Detecção de objetos na pista; e
6. As câmeras devem ser instaladas preferencialmente no mesmo poste, juntamente com as câmeras móveis, para melhor aproveitamento da estrutura, energia e rede de transmissão de dados.

##### **Parâmetros de desempenho**

1. A disponibilidade do Sistema de Detecção Automática de Incidentes e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.4 CFTV - Sistema de Circuito Fechado de TV**

##### **Escopo**

1. Instalar e operacionalizar o CFTV, destinado ao monitoramento visual da rodovia, vias marginais, edificações e passarelas existentes na faixa de domínio, conforme regulamento da ANTT.
2. Caso se verifique interferência no monitoramento devido a execução das obras de ampliação de capacidade e melhorias, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

### Parâmetros Técnicos

1. As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender a resolução da ANTT.
2. A cobertura do Sistema de CFTV deverá abranger, 100% (cem) do trecho rodoviário concedido.
3. As câmeras de monitoramento das edificações devem ser instaladas na sede da concessionária, nas praças de pedágio e auxiliares, edificações operacionais, postos de pesagem fixos, Pontos de Parada de Descanso (PPD) e postos da PRF.

### Parâmetros de desempenho

1. A disponibilidade do Sistema de Circuito Fechado de TV e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### 3.4.2.5 PMVf - Painéis de Mensagens Variáveis – fixo

##### Escopo

1. Implantação, revitalização e operação de Painéis de Mensagens Variáveis (PMVs) na rodovia. Sua localização será proposta pela concessionária e apresentada para a ANTT para aceitação.

##### Parâmetros Técnicos

1. Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à concessionária sua reinstalação em novo local, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.
2. Instalação em locais estratégicos, com grandes volumes de tráfego, especialmente usuários constantes, possibilitando eventuais tomadas de decisão por parte do motorista, quanto a mudanças no roteiro, ou na sua programação de viagem.
3. Instalação obedecendo preferencialmente ao critério de anteceder em cerca de 2 km acessos estratégicos, como entroncamentos e acessos urbanos. O dispositivo deverá permitir, com conforto e segurança, a opção de saída da rodovia em casos de interrupção do tráfego por qualquer motivo.
4. Os PMVs deverão permitir que mensagens possam ser programadas e/ou enviadas pelo CCO, em tempo real, com informações sobre ocorrências ou informes de interesse dos usuários.
5. Quando não houver mensagens de alerta para a segurança do usuário, deverão ser apresentadas mensagens informativas quanto às formas de comunicação com a concessionária, prioritariamente, destacando os serviços de telefonia gratuita (0800) e aplicativo (sistema APP).
6. Seu regime de operação deverá ser permanente, de modo a não comprometer o padrão de segurança rodoviário.
7. Deverão ser utilizados painéis com dispositivos em tecnologia LED (*Light Emitting Diode*) ou de qualidade superior, dispostos na forma de matrizes gráficas, montados sobre estrutura resistente a ambiente agressivo.
8. Os painéis deverão ter as seguintes características técnicas:
  - a. Tela com LEDs de alta luminosidade agrupados, cujo índice de luminosidade poderá ser ajustado em função da luminosidade ambiente;
  - b. O painel deverá permitir a configuração de sinais de trânsito conforme especificado no CTB, apresentando cluster dos símbolos nas cores verde, vermelha, amarela (âmbar) não ofuscante;
  - c. Visibilidade e Legibilidade a distância mínima de 300 (trezentos) metros à velocidade de 80 km/h, sob qualquer condição climática, durante o dia ou à noite;
  - d. Ter no mínimo 2 (duas) linhas para mensagens, com possibilidade de aumentar 2 (duas) vezes a “caixa” do caractere em uma única linha;
  - e. Cada linha deverá possibilitar, no mínimo, 15 (quinze) caracteres;



- f. Caractere com “caixa mínima” de 45 (quarenta e cinco) centímetros de altura;
  - g. Ter módulo de controle para configurar a sinalização a ser apresentada;
  - h. Área útil mínima de 12 m<sup>2</sup>;
  - i. Conter modos de apresentação fixo, piscante, sequencial, brilhante, “roll-up” e “roll-down”.
9. Os painéis deverão ser instalados em estruturas de pórticos ou outras estruturas similares de sustentação de sinalização aérea, localizados a distância regulamentar da linha do bordo do acostamento.
  10. Os PMVS deverão dispor de conectividade de hardware junto a ANTT para monitoramento das informações disponibilizadas em tempo real, através de *webservice*.
  11. Os painéis devem manter conexão com a rede sem fio da rodovia, a fim de manter os usuários das rodovias informados sobre a situação atual e proporcionar que possam manter interação com os aplicativos que possam emitir alertas nas rodovias.
  12. O sistema deverá atender ao disposto na NBR 17050 da ABNT, em sua versão atualizada.

### Parâmetros de desempenho

1. A disponibilidade do sistema de Painéis de Mensagens Variáveis fixos e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### 3.4.2.6 PMVm - Painéis de Mensagens Variáveis – móvel

##### Escopo

1. Aquisição e operacionalização de painéis do tipo móvel, para atender situações especiais do Sistema Rodoviário.

##### Parâmetros Técnicos

1. Oferecer ao usuário em tráfego informação instantânea e atualizada sobre as condições de operação do Sistema Rodoviário em locais não contemplados com PMVs fixos.
2. Os PMVs móveis deverão ser instalados em reboque ou semireboque próprio, dotados de engate e podendo ser acionados e controlados pelo CCO em tempo real.
3. A localização deverá ser definida em função da necessidade de fornecimento de informações ao usuário em emergências, de realização de obras e serviços, entre outras.
4. O regime de operação dos PMVs móveis deverá ser permanente, após entrada em funcionamento, enquanto se configurar sua necessidade.
5. Visibilidade e legibilidade a distância mínima de 300 (trezentos) metros à velocidade de 80 km/h, sob qualquer condição climática, durante o dia ou à noite.
6. Os PMVs móveis deverão ter as seguintes características técnicas:
  - a. Ter no mínimo 2 (duas) linhas para mensagens, com possibilidade de aumentar (2 vezes) o caractere em uma única linha;
  - b. Cada linha deverá possibilitar pelo menos 7 (sete) caracteres;
  - c. Caractere com “caixa mínima” de 35 (trinta e cinco) centímetros de altura;
  - d. Ter módulo de controle para configurar a sinalização a ser apresentada;
7. Conter, no mínimo, os modos de apresentação fixo, piscante e sequencial;
8. Dispor de alimentação elétrica própria, com autonomia mínima de 12 horas de operação.
9. Os painéis devem manter conexão com a rede da rodovia, a fim de manter os usuários das rodovias informados sobre a situação atual da rodovia.

10. Os equipamentos devem possuir telemetria com dados invioláveis e integrados no SGO.
11. Os equipamentos devem ser acessados de forma remota em tempo real para atualização das mensagens.
12. O sistema deverá atender ao disposto na NBR 17050 da ABNT, em sua versão atualizada.

#### **Parâmetros de desempenho**

1. A disponibilidade dos equipamentos Painéis de Mensagens Variáveis móveis deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.7 SDA - Sistema de Detecção de Altura**

##### **Escopo**

1. Implantação de sistema de detecção de altura, instalando um equipamento para aferição na entrada do posto e outro para conferência nas proximidades da balança de precisão, antes da saída, de todos os postos de pesagem fixos.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Capacidade de detecção de eventual ultrapassagem dos limites de altura determinados para a rodovia conforme Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e restrições de gabarito vertical da OAE no mesmo sentido de tráfego após o Posto de Pesagem.
2. O Sistema deverá acionar alarme no SGO para alertar o operador do CCO e possibilitar o monitoramento do percurso pelo CFTV e adoção de providencias.

##### **Parâmetros de desempenho**

1. A disponibilidade do Sistema de Detecção de Altura e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.8 SCV - Sistema de Controle de Velocidade**

##### **Escopo**

1. Implantação de um sistema de controle automático de velocidade (com tecnologia tipo OCR ou superior) de veículos composto pelas unidades de monitoração eletrônica de velocidade do tipo radar fixo ou redutor eletrônico de velocidade (barreira ou lombada eletrônica).
2. Os equipamentos de controle de velocidade existentes no sistema rodoviário e operados por autoridade rodoviária, de forma a permitir a sua continuidade, devem ser assumidos e mantidos em operação pela concessionária desde o início da concessão. Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos ou substituídos no prazo de 60 dias.
3. Os serviços a serem realizados compreendem:
  - a. disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade;
  - b. coleta e processamento de imagens e dados captados pelos equipamentos;
  - c. envio das imagens captadas à ANTT para validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários;
  - d. processamento dos dados e imagens validados pela ANTT;
  - e. impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade;
  - f. envio das notificações à ANTT para postagem;
  - g. geração de relatórios estatísticos e gerenciais a partir dos dados coletados pelos equipamentos e sistema de processamento; e

h. disponibilização à ANTT de todas as imagens captadas e dados processados.

### Parâmetros Técnicos

1. As unidades de monitoração eletrônica de velocidade deverão ser instaladas em trechos do Sistema Rodoviário que se caracterizem como críticos e sua localização deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT e à PRF para aceitação, de acordo com a Resolução CONTRAN nº 798/2020 ou posteriores. A localização poderá ser alterada, a pedido da ANTT e/ou PRF ao longo da execução contratual.
2. Unidade de monitoração eletrônica de velocidade é o equipamento que cobre, no mínimo, duas faixas de rolamento, durante 24 horas por dia e realiza a coleta, armazenamento e tratamento de dados volumétricos, classificatórios e de velocidade de todos os veículos passantes, e registro da imagem dos veículos com excesso de velocidade.
3. Os equipamentos, ferramentas e sistemas de controle eletrônico de velocidade deverão atender às seguintes premissas:
  - a. Basear-se em padrões determinados pelo CONTRAN, dentro do conceito de equipamentos de monitoração eletrônica de velocidade do tipo fixo;
  - b. Assegurar interface amigável ao usuário, equipamentos e sistemas de informações;
  - c. Permitir a integração das diversas funcionalidades dos equipamentos e sistemas;
  - d. Garantir a integridade dos dados e a segurança física e lógica das informações obtidas, bem como permitir a auditoria dos equipamentos e sistemas; e
  - e. Garantir a agilidade na disponibilização das informações.
4. Equipamento fixo de medição de velocidade é aquele com portaria de aprovação de modelo emitida pelo INMETRO, que possua estrutura rígida fixa, tendo como referência também a Portaria nº 115/1998 do INMETRO, a Portaria 544/2014, ou posteriores.
5. A coleta de imagens e dados deve possuir, no mínimo, as seguintes características:
  - a. Descritografia da imagem coletada e conferência da assinatura digital da mesma;
  - b. acesso ao arquivo com imagens à ANTT, para consulta de características de veículos e proprietários identificados;
  - c. Identificação do veículo, mediante comparação da visualização das imagens com os dados do cadastro;
  - d. acesso ao arquivo das imagens para validação pela ANTT; e
  - e. Disponibilização para consulta pela ANTT via *webservice*.
6. O *software* de processamento deverá atender, no mínimo, aos seguintes requisitos:
  - a. Possuir a informação referente ao número de ordem de cada uma das imagens capturadas, de maneira a possibilitar a verificação do relacionamento entre os dados e as imagens coletadas em campo;
  - b. Acessar e permitir a visualização das imagens criptografadas capturadas pelos equipamentos;
  - c. Confirmar a assinatura digital das imagens garantindo sua integridade e características originais;
  - d. Possuir função de identificação e registro de usuários e agentes de trânsito, com controle de acesso e com senhas protegidas;
  - e. Gerar arquivo de placas de veículos infratores, para posterior envio à ANTT e/ou PRF, que realizará as consultas necessárias para obtenção dos dados cadastrais e suas características junto aos DETRANs conveniados;
  - f. Conferir os dados e características de veículos identificados pela ANTT e/ou PRF com as imagens e dados do cadastro;

- g. Imprimir a notificação de infração após a validação das imagens pela ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do para-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes;
  - h. Imprimir a notificação de penalidade após solicitação da ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do para-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes; e
  - i. Fornecer à ANTT e/ou PRF, arquivo de consulta dos dados da infração, acessado pelos seguintes dados:
    - i. Número do auto de infração;
    - ii. Número de aviso de recebimento;
    - iii. CPF ou CNPJ;
    - iv. Placa do veículo; e
    - v. Número do RENAVAM.
7. O arquivo disponibilizado à ANTT deverá conter, no mínimo, os seguintes dados:
- a. Dados do proprietário (CPF/CNPJ, nome e endereço completo);
  - b. Dados do veículo (placa/marca/modelo/espécie); e
  - c. Dados da infração (número do auto de infração, código e descrição da infração, tipificação, pontuação, velocidades: aferida e permitida, local, data e hora da infração, valor da multa, código do equipamento medidor de velocidade);
8. As imagens capturadas pelos equipamentos deverão registrar:
- a. Imagem do veículo no momento do cometimento da infração, com possibilidade de verificação de sua placa;
  - b. Velocidade aferida no momento da infração, em km/h;
  - c. Data (dia, mês e ano) e horário (horas, minutos e segundos) da infração.
  - d. Velocidade regulamentada para o local, em km/h;
  - e. Local da infração;
  - f. Identificação do equipamento utilizado; e
  - g. Data de verificação do equipamento pelo INMETRO.
9. Os relatórios estatísticos e gerenciais deverão compreender, no mínimo:
- a. Dados relativos às notificações de infração e notificações de penalidade, emitindo estatísticas quantitativas das imagens e dos dados consistentes e inconsistentes;
  - b. Dados consolidados de fluxo de veículos obtidos por meio dos equipamentos, gerando informações de fluxo de veículos, velocidades praticadas, infrações e notificações; e
  - c. Relatórios de fluxo de veículos por:
    - i. Intervalo de faixa de velocidade;
    - ii. Intervalo de faixa horária (mínimo de 15 em 15 minutos);
    - iii. Intervalo de data (dia, semana ou mês);
    - iv. Por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão ônibus); e
    - v. Por intervalo de comprimento dos veículos.
10. Deverão ser fornecidos à ANTT, semanalmente:
- a. Notificações de infração e notificações de penalidade, disponibilizadas em meio digital, contendo a imagem (após a validação pela ANTT) do respectivo veículo no momento do cometimento da infração, conforme prescreve o CTB e as normas vigentes pertinentes do

DENATRAN e CONTRAN;

- b. Imagens e dados de todos os veículos infratores, que compõem os respectivos autos de infração, os quais serão armazenados em mídia digital para eventual impressão, de forma que as informações contidas não sejam alteradas sob nenhuma hipótese; e
- c. Todas as imagens captadas pelos equipamentos e seus dados.

#### Parâmetros de desempenho

1. A disponibilidade do Sistema de Controle de Velocidade e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.
2. Estudo com a proposta de localização pela concessionária: até o 6º mês para implantação dos novos equipamentos.
3. Os prazos de instalação dos novos equipamentos fixos estão previstos no cronograma de implantação.
4. Os equipamentos portáteis seguem os mesmos prazos dos novos equipamentos fixos.

#### 3.4.2.9 SCDV - Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade

##### Escopo

1. Implantação de um sistema de controle com limite de velocidade variável nos Trechos Operacionais Críticos, de acordo com as condições de fluidez, condições climáticas e ocorrências, provenientes dos dados de usuários e da rodovia obtidos em tempo real.
2. Os radares existentes no Sistema Rodoviário, atualmente operados pelo DNIT, deverão ser assumidos pela concessionária e mantidos em operação desde a primeira hora do primeiro dia de concessão.

##### Parâmetros Técnicos

1. Definição de limite de velocidade poderá ser feito com apoio do SAGT (automaticamente ou perante aprovação de operador) nos seguintes casos:
  - a. **Sinistro de Trânsito** – presença de veículo parado na pista ou no acostamento, detectada a partir de DAI, CFTV, dados dos usuários provenientes de dispositivos móveis e/ou chamadas de emergência;
  - b. **Congestionamento** – nível de serviço D por período maior que 15 minutos, detectado a partir de CFTV, da informação de velocidade média e densidade de veículos a partir de dados dos usuários provenientes de seus dispositivos móveis, contagens de equipamentos de Análise de Tráfego e posterior cálculo de densidade;
  - c. **Chuva** – detectada a partir de estações meteorológicas e banco externo de dados meteorológicos;
  - d. **Neblina** - detectada a partir de estações meteorológicas e banco externo de dados meteorológicos.
2. A Concessionária deverá realizar estudo técnico sobre velocidade limite a ser definida e submetê-lo para aprovação da ANTT.
3. Informação do limite de velocidade deverá ser divulgada pelo aplicativo e mostrada em painéis de LED.
4. Os painéis de LED estarão localizados obedecendo os critérios de distância estabelecidos na Resolução nº 798, Anexo IV, do CONTRAN. Os painéis deverão ser dispostos, no mínimo, aos pares, para que a informação seja redundante.
5. A área de visibilidade deverá ser definida pela projetista.
6. O sistema supõe uma mudança de legislação, visto que o código vigente não prevê regulamentação variável de velocidade.

7. Deve possuir sistema de alimentação elétrica proveniente de painéis de geração fotovoltaica, capazes de atender a cada dispositivo de maneira ininterrupta no período de luz solar, nos períodos noturnos ou de interrupção na geração. Deve prever a instalação de nobreak com bancos de baterias capazes de prover alimentação por no mínimo 24 horas.

#### **Parâmetros de Desempenho**

1. A disponibilidade do Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.10 SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico**

##### **Escopo**

1. Realização de análises meteorológicas utilizando dados meteorológicos convencionais (temperatura, precipitação, umidade e visibilidade), obtidos pelos equipamentos implantados na rodovia e dados meteorológicos não convencionais (dados de radar, dados de satélites meteorológicos).

##### **Parâmetros Técnicos**

1. O monitoramento das condições meteorológicas na rodovia, inclusive a possível existência de neblina, deverá ser coordenada pelo CCO, que terá o papel de receber, analisar e disseminar os informes sobre as condições do tempo pelos meios de informações disponíveis.
2. O monitoramento de visibilidade também será efetuado através das equipes de inspeção de tráfego, demais equipes da concessionária e CFTV, transmitindo com frequência as condições ao longo da rodovia. Os dados observados deverão ser transmitidos para o CCO, em tempo real.

##### **Parâmetros de desempenho**

1. A disponibilidade do Sistema de Monitoramento Meteorológico e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

#### **3.4.2.11 SII - Sistema de Iluminação Inteligente**

##### **Escopo**

1. Implantação de sistema de iluminação inteligente, com acionamento e controle de intensidade de luminosidade, por meio de comandos enviados pelo CCO.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. O sistema deverá ter os seguintes parâmetros mínimos:
  - a. Temperatura de Cor padronizadas em toda a rodovia (segundo/obedecendo normas de segurança), evitando causar ofuscamentos pela variação desta luminosidade.
  - b. Índice de Reprodução de Cor (IRC) igual ou superior a 70;
  - c. Estar em conformidade com os padrões nacionais estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – INMETRO e, na ausência de padrões nacionais, em conformidade aos padrões internacionais estabelecidos pelo IEC, IES e ASTM.
2. Sistema de telegestão por meio de software com tecnologia adequada à gestão dos ativos remotos, podendo variar de acordo com a evolução das tecnologias.
3. A solução deve ser integrada ao sistema da Concessionária e ter interface com a Gestão de Ativos e com SAGT.
4. Permitir o agrupamento dos pontos de iluminação, possibilitando a execução das seguintes funções de forma individual ou em grupo:
  - a. Criar agendamentos de controle para desligar/ligar;

- b. Ajustar intensidade da luminosidade de acordo com os planos de ação parametrizados pelo SAGT;
- c. Criar programas de controle agendado com base em critério diário, semanal, final de semana ou eventos especiais.

### **Parâmetro de Desempenho**

1. A disponibilidade do Sistema de Iluminação Inteligente e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

### **3.4.2.12 SRF - Sistema de Reversão de Faixas de Rolamento**

#### **Escopo**

1. Sistema de gerenciamento de tráfego que permita a instalação e operação de faixa reversível de sentido de tráfego, utilizando separador físico móvel de fluxos opostos.
2. Ficará a cargo da ANTT, a aprovação da operação da rodovia, utilizando este sistema.

#### **Parâmetros Técnicos**

1. O sistema deve incluir um separador físico móvel de fluxos que impeça que um veículo da faixa oposta transponha o dispositivo e atinja outros veículos no sentido contrário, garantindo ainda nível de contenção de tráfego e desempenho compatível com regulamentação e normativos.
2. O separador central deve possuir propriedades de absorção de impacto e deformação controladas (testados e normatizados), obedecendo as normas de segurança Nacionais e, na ausência destas, internacionais mais recentes, evitando o seu deslocamento e obstrução da faixa oposta.
3. O separador deve ser capaz de além de absorver o impacto, deformar de forma controlada, diminuindo a energia do impacto da colisão redirecionando o veículo a pista de rolamento.
4. A operação de reversão de faixa deverá ser concluída em no máximo 60 minutos, possibilitando o aumento de capacidade do sentido do tráfego mais carregado, de forma a impactar minimamente os usuários por possível diminuição do nível de serviço em horários de pico.
5. O sistema deve ser operado preferencialmente de forma automatizada, minimizando interferências manuais no tráfego, para redução do risco de sinistros de trânsito pela mudança nas características de operação da via.
6. A reversão de faixas deverá ser amplamente sinalizada (Painéis de Mensagens Variáveis – Fixos e Moveis), com antecedência de 1.000 m e 500 m, de forma a possibilitar ao usuário, tomada de decisão quanto a utilização da faixa adicional. Deverá ainda trazer a informação de qual tipo de veículo poderá trafegar por esta faixa.
7. A concessionária ficará responsável pela operação do sistema, e ficará sujeita a fiscalização de parâmetros de desempenho estabelecidos pela agência, principalmente no que tange a diminuição da ocorrência de sinistros de trânsito especificamente neste segmento. Caso seja verificado um aumento no número de sinistros de trânsito a partir da utilização do sistema, a ANTT, poderá solicitar a interrupção desta operação até que um plano de melhorias seja apresentado pela Concessionária e aprovado pela ANTT.
8. O sistema deverá ser capaz de operar 24 h por dia, de forma segura, com toda sinalização necessária que este tipo de operação requer.
9. O tráfego na faixa reversível, ficará restrito a movimentação de veículos de passeio e utilitários de dois eixos, com peso bruto limitado a 4.000 kg.
10. Todos os equipamentos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade, atendendo sempre ao normativo de segurança e operação em sua versão atualizada.

11. A operação deve garantir, no mínimo, 3 faixas de rolamento no sentido de maior carregamento, por no mínimo 6 horas consecutivas, e 2 faixas de rolamento no sentido inverso, não sendo permitido o tráfego no acostamento.

### 3.4.3 Serviço de Atendimento ao Usuário

#### 3.4.3.1 SAU - Serviço de Atendimento ao Usuário

##### Escopo

1. Disponibilização de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), capaz de fornecer o suporte necessário aos usuários da rodovia. Através do atendimento durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados, o usuário pode solicitar auxílio em emergências, informar a existência de sinistros de trânsito ou interferências na rodovia, além de receber informações sobre a rodovia. <sup>(P)(D)</sup>
2. O SAU compreenderá, no mínimo, os serviços de assistência a seguir definidos: (i) atendimento pré-hospitalar; (ii) socorro mecânico; (iii) combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio; (iv) sistema de informações aos usuários; (v) sistema de manifestação dos usuários; <sup>(P)(D)</sup>
3. O SAU compreenderá ainda: (vi) Sistema APP - Aplicativo para Tablets e Smartphones que permita a integração com satélite (GPS) e botão de emergência para comunicação de sinistros de trânsito. <sup>(D)</sup>

##### Parâmetros Técnicos

1. O SAU deverá contar com equipes locadas em Bases de Serviços Operacionais (BSOs), alocadas pela Concessionária ao longo da rodovia. <sup>(P)(D)</sup>
2. Nas BSO/SAU provisórias, a concessionária poderá adotar modelos prontos e disponíveis no mercado, tais como contêineres, pré-fabricados, dentre outros, desde que atendam as condições de conforto, climatização, limpeza e aos normativos vigentes. <sup>(P)</sup>
3. As BSO/SAU definitivas terão, no mínimo, 220 m<sup>2</sup> de área edificada e 2.000 m<sup>2</sup> de área total, com as seguintes unidades básicas: depósito, escritório, copa/refeitório, vestiários (feminino e masculino), sanitários (feminino, masculino e portador de necessidades especiais). Mediante solicitação da ANTT as Bases de Serviços Operacionais (BSOs), poderão ser ofertadas mediante locação de edificação. <sup>(D)</sup>

##### BSO/SAU

1. As bases são destinadas para estacionamento das viaturas operacionais e atendimento aos usuários. Deverão estar estrategicamente distribuídas ao longo das rodovias para atendimento aos parâmetros operacionais dos recursos do SAU. Normas trabalhistas, de segurança no trabalho e normas técnicas específicas para cada tipo de serviço do SAU, bem como outras legislações vigentes aplicáveis deverão ser observadas. <sup>(P)(D)</sup>
2. Deve disponibilizar atendimento aos usuários, durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados. <sup>(P)(D)</sup>
3. Deverão dispor de instalações de atendimento aos usuários, por meio de atendentes ou Totem de Atendimento. Estes deverão permitir ao usuário contatar o CCO da concessionária por vídeo chamada, bem como permitir acesso à internet e informações inerentes à concessão. <sup>(P)(D)</sup>
4. Deve disponibilizar rede *Wireless* ou tecnologia superior, com acesso à internet, gratuita, na área dos SAUs, para que o usuário possa conectar-se com seu aparelho próprio (notebook, smartphone etc.). <sup>(D)</sup>
5. Deve ter infraestrutura com sanitários masculino, feminino, adaptados para PCD (Pessoas com Deficiência), exclusivos para os usuários, ambiente exclusivo para fraldário (climatizado), sala de atendimento (climatizada) e água potável. A Concessionária deverá manter a conservação e limpeza dos espaços destinados aos usuários. <sup>(P)(D)</sup>



6. As instalações de atendimento aos usuários deverão ser implantadas para garantirem o atendimento aos parâmetros operacionais dos recursos do SAU, preferencialmente alternando os sentidos de direção, ao longo da rodovia. <sup>(P)(D)</sup>
7. As BSO/SAU deverão dispor de área para estacionamento, pavimentada, para no mínimo, 6 veículos leves e, no mínimo, 2 veículos pesados, sendo destinadas exclusivamente para uso dos usuários. Deverão dispor também de área reservada aos veículos de atendimento, espaço condizente com a manobra destes veículos, além de *tapers* de entrada e saída, iluminação e sinalização indicativa. <sup>(D)</sup>
8. As BSOs deverão ser dotadas de infraestrutura básica para seus ocupantes, de meios de comunicação para contato com as viaturas e órgãos envolvidos com a operação da rodovia (CCO, PRF, Corpo de Bombeiros etc.) e equipamentos de proteção e segurança para as equipes ali alocadas, para a realização dos serviços emergenciais (coletes retrorrefletivos, luvas, extintores de incêndio, cones, cavaletes etc.). <sup>(P)(D)</sup>
9. As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final. <sup>(P)(D)</sup>
10. Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional, podendo ser acessadas *online* e a qualquer instante pela ANTT. <sup>(D)</sup>
11. As soluções propostas deverão ser submetidas à aprovação prévia da ANTT e deverão obrigatoriamente atender condições mínimas de conforto e segurança aos usuários. <sup>(D)</sup>

**Legenda:**

(P) Provisório.

(D) Definitivo

### **3.4.3.2 SIT – Serviço de Inspeção de Tráfego**

#### **Escopo**

1. Disponibilização de frota de veículos (VIT – Veículo de Inspeção de Tráfego) e equipe destinadas a circular permanentemente nos trechos de rodovias integrantes do Sistema Rodoviário sob sua responsabilidade, com o objetivo de detectar a necessidade de ajuda ao Usuário, inspecionar as pistas e a faixa de domínio, quanto a irregularidades, necessidade de manutenção, presença de animais, retirada de objetos da via etc., e participar ativamente na ocorrência de neblina, incêndio na faixa de domínio, sinistros de trânsito, remoção de animais e outras situações de emergência, providenciando sinalização de emergência e desvios de tráfego, além de apoio aos demais serviços.

#### **Parâmetros Técnicos**

1. Na hipótese de atendimento de uma ocorrência, com a necessidade de paralisação de uma das viaturas, essa velocidade deverá ser ultrapassada pelas demais, que deverão se adequar à situação, com a inclusão, se necessário, de um novo veículo de inspeção ao sistema, de forma a manter a frequência de inspeção estabelecida.
2. Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas.
3. A inspeção de tráfego deverá obedecer a uma escala pré-estabelecida e ser acionada, também, em emergências.
4. Deverá ser contínua e sem interrupções, durante 24 horas por dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados. As equipes responsáveis por estes serviços deverão trabalhar uniformizadas.
5. As atividades deverão estar referenciadas, dentre outras, às seguintes diretrizes setoriais:

- a. Identificar eventuais problemas rotineiros de sinalização, de pavimento, de equipamentos eletroeletrônicos, de segurança, detritos na pista, de ocupação irregular da faixa de domínio e área não edificante da rodovia etc.;
  - b. Prestar pronto atendimento aos usuários da rodovia, orientando-os quanto a situações operacionais críticas
  - c. Acionar mecanismos e recursos operacionais adequados com a máxima urgência;
  - d. Propiciar ao usuário condições de segurança e de conforto, especialmente em emergências;  
e
  - e. Efetuar sinalização de emergência em situações de risco à circulação.
6. Uma vez detectada uma ocorrência, a equipe de inspeção deverá prestar auxílio básico no local e deverá acionar os serviços necessários, utilizando os meios de comunicação disponíveis.
  7. Os critérios de utilização e posicionamento dos sinais e dispositivos deverão obedecer ao Manual de Sinalização de Obras e Emergências do DNIT.
  8. A sinalização temporária de emergência (sinistros em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos - panes em veículos sobre a faixa de rolamento, obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de:
    - a. Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; e
    - b. Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrente de situações inesperadas.

#### **Parâmetros de Desempenho**

1. Em qualquer ponto da rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 viaturas, não poderá ser superior a 60 minutos.
2. Os serviços de Inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação de 90 minutos, em condições normais de operação, para os 3 (três) primeiros anos da concessão, período este de implantação do sistema de CFTV. Após este período, o tempo de circulação passa para 180 minutos.
3. O período de circulação é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego.

#### **3.4.3.3 APH - Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar**

##### **Escopo**

1. Disponibilização de serviço de atendimento médico de emergência 24 horas por dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Atendimento à portaria GM nº 2048/2002 do Ministério da Saúde.
2. Permanente supervisão e orientação de um médico regulador, a partir do CCO ou de uma das BSOs do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU).
3. Comunicação entre o usuário e a Concessionária, assim como a visualização de sua necessidade pelo CFTV, deverão ser imediatamente registrados e transmitidos à BSO que deverá atender à solicitação, com a orientação do médico regulador, que definirá as condições e procedimentos para o atendimento.
4. O médico regulador poderá participar, também, de uma das equipes de atendimento de emergência, designando, nos casos em que houver necessidade de se ausentar da BSO, o seu substituto em outra BSO.
5. As ambulâncias para o atendimento de emergência deverão atender às especificações contidas na

portaria GM nº 2048/2002, do Ministério da Saúde, para os tipos C e D, com as seguintes equipes e indicações:

- a. **Tipo C, ambulância de resgate:** veículo de atendimento de urgências pré-hospitalares de pacientes vítimas de sinistros de trânsito ou pacientes em locais de difícil acesso, com capacidade de realizar o suporte básico de vida e equipamentos de salvamento de acordo com o especificado na Portaria GM nº 2048/2002 do Ministério da Saúde.
  - b. **Tipo D, ambulância de suporte avançado:** veículo destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos. Deve contar com os equipamentos médicos necessários para essa função e com equipe formada de acordo com os termos da Portaria GM nº 2048/2002, do Ministério da Saúde.
6. As ambulâncias do tipo C e do tipo D deverão conter aparelhos para salvamento, com condições de retirar rapidamente acidentados das ferragens, bem como deverão estar equipados com equipamentos hidráulicos, motosserra com sabre e corrente, cortador a disco, além de equipamentos auxiliares como extintores, correntes, faróis auxiliares, ferramentas e máscaras contra gases
  7. Tendo em vista a particularidade do atendimento em tela, os equipamentos como cadeira de rodas, incubadora de transporte para recém-natos e bomba de infusão, estipulados na referida Portaria para as ambulâncias do tipo D, não serão necessários.
  8. Os veículos deverão dispor de mapa de localização dos hospitais, GPS e sistema de telemetria, permanentemente monitorados pelo CCO.
  9. Todos os registros de atendimento médico de emergência deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT.

#### Parâmetros de Desempenho

1. Para a ambulância do tipo C: tempo máximo de chegada ao local igual a 15 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 30 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
2. Para a ambulância do tipo D: tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 120 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
3. Onde estiverem locadas ambulâncias tipo D, não é necessário a presença da ambulância tipo C, nesse caso a ambulância tipo D deverá cumprir ambas as funções, respeitando os parâmetros de desempenho para ambos os atendimentos.
4. Excepcionalmente, para o período de execução das obras de ampliação a cargo do Poder Concedente, e limitado às ocorrências no segmento (entre o km 422,650 e o km 450,540 – especificados no item 3.2.3 do PER VOLUME II), o tempo máximo de chegada ao local para ambulâncias tipo C deverá ser menor ou igual a 15 minutos em 85% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder 30 minutos (Tempo Médio máximo mensal) nos demais 15% das ocorrências. Analogamente, o tempo máximo de chegada ao local para ambulâncias tipo D deverá ser menor ou igual a 60 minutos em 85% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder 120 minutos (Tempo Médio máximo mensal) nos demais 15% das ocorrências.

### 3.4.3.4 Serviço de Atendimento Mecânico

#### Escopo

1. Disponibilização de equipes e veículos tipo guinchos leves (GL) e pesados (GP), devidamente equipados, destinados a proceder a operações de desobstrução de pista, remoção de veículos e remoção de cargas tombadas dentro e fora da plataforma, operada por pessoal especializado em regime de prontidão nas Bases de Serviços Operacionais.

#### Parâmetros Técnicos

1. Nas BSOs deverão estar de prontidão os utilitários como guinchos leves, com equipamentos para guinchar veículos leves para a prestação do serviço de socorro mecânico e veículos em pane ou acidentados nas rodovias.
2. Os guinchos leves são destinados à remoção localizada de veículos leves.
3. Os guinchos pesados, destinados à remoção localizada de veículos pesados, deverão ter capacidade para remoção de veículos de até 60 toneladas.
4. Os veículos de socorro mecânico deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços.
5. Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO.
6. As equipes de atendimento, alocadas em unidades móveis, deverão atuar sob regime de prontidão, durante 24 horas por dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados.
7. Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional, e serão acessadas *em tempo* pela ANTT.
8. O parâmetro poderá ser atendido através do uso de motocicleta, quando a necessidade do usuário assim o permitir, devendo nesses casos ser cumprido o tempo médio mensal previsto para o serviço de guincho leve.

#### Parâmetros de Desempenho

1. **Guincho Leve (GL):** tempo máximo de chegada ao local igual a 40 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 80 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
2. **Guincho Pesado (GP):** tempo máximo de chegada ao local menor ou igual a 75 minutos em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 150 minutos nos demais 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
3. O parâmetro poderá ser atendido através do uso de motocicleta, quando a necessidade do usuário assim o permitir, devendo nesses casos ser cumprido o tempo médio mensal previsto para o serviço de guincho leve.
4. Excepcionalmente, para o período de execução das obras de ampliação a cargo do Poder Concedente, e limitado às ocorrências no segmento (entre o km 422,650 e o km 450,540 – especificados no item 3.2.3 do PER VOLUME II), o tempo máximo de chegada ao local para guinchos leves deverá ser menor ou igual a 40 minutos em 85% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder 80 minutos (Tempo Médio máximo mensal) nos demais 15% das ocorrências. Analogamente, o tempo máximo de chegada ao local para guinchos pesados deverá ser menor ou igual a 75 minutos em 85% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder 150 minutos (Tempo Médio máximo mensal) nos demais 15% das ocorrências.

### 3.4.3.5 Atendimento a Demais Incidentes

#### Escopo

1. Disponibilização de caminhões-pipa e caminhões guindauto adaptados para a apreensão e transporte de animais.

#### Parâmetros Técnicos

1. Carro pipa: caminhão com tanque com capacidade de, no mínimo 8.000 l, equipado com bomba e mangueira para lançamento. As equipes da concessionária deverão dar apoio às equipes do Corpo de Bombeiros, que deverão ser acionados pelo CCO, evitando o alastramento dos incêndios até sua chegada.
2. Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: caminhão com carroceria em madeira, com a estrutura tipo “gaiola”, com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada e saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 tonelada.
3. Todas as equipes operacionais da Concessionária, que atuam na rodovia, deverão ser capacitadas a realizar a apreensão e manejos de animais e a iniciar o combate aos incêndios. Essas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da Concessionária, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão. Posteriormente o caminhão “gaiola” procederá ao recolhimento e transporte dos animais já apreendidos.
4. Mini pá-carregadeira ou equivalentes e similares, para atividades operacionais.
5. Os veículos deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços.
6. Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO.
7. Todos os registros de combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT.

#### Parâmetros de Desempenho

1. Tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos, em 90% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder o tempo médio mensal de 200 minutos nos demais 10% das ocorrências. Esse parâmetro deverá ser respeitado mesmo com a ocorrência de atendimentos simultâneos em diferentes pontos do sistema rodoviário.
2. Excepcionalmente, para o período de execução das obras de ampliação a cargo do Poder Concedente, e limitado às ocorrências no segmento (entre o km 422,650 e o km 450,540 – especificados no item 3.2.3 do PER VOLUME II), o tempo máximo de chegada ao local deverá ser menor ou igual a 100 minutos em 85% das ocorrências dentro do período de um mês, não podendo exceder 200 minutos (Tempo Médio máximo mensal) nos demais 15% das ocorrências.

### 3.4.3.6 Ponto de Parada e Descanso – PPD

#### Escopo

1. A Concessionária deverá implantar pontos de parada e descanso para motoristas profissionais (Lei nº 13.103/2015).
2. Localizações referenciais e respectivas áreas construídas estão detalhadas no PER VOLUME II.

#### Parâmetros Técnicos

1. Os PPDs deverão estar em conformidade com a legislação vigente durante todo o prazo da concessão, em especial a Lei nº 13.103/2015, Decreto nº 8.433/2015, portarias ministeriais e demais normativos relacionados.

2. Os PPDs deverão estar disponíveis aos motoristas 24 horas por dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados, com estacionamento exclusivo em vagas capazes de acomodar caminhões bitrem.
3. O tempo de permanência máximo para cada veículo será de 12 horas contínuas, a cada período de 24 horas.
4. O pátio de estacionamento deverá contar com solução em pavimento – rígido ou flexível – atendendo aos parâmetros de desempenho indicados no item 3.1.
5. A área deverá possuir sistema de vigilância e segurança privada. Os serviços, conforme discriminados neste item e nos normativos relacionados, e o acesso à infraestrutura deverão ser ofertados sem custo aos usuários.
6. Os PPDs deverão atender às normas de pavimento e de edificações vigentes, tendo em vista o número máximo simultâneo e o tipo de veículos a serem atendidos.
7. Os PPDs deverão dispor de tomadas para cargas refrigeradas de acordo com a demanda.
8. A Concessionária deverá desenvolver estudo, no prazo de 12 (doze) meses, contemplando a definição dos locais de implantação dos PPD e das respectivas distribuições das vagas previstas, além da previsão de exploração de outros serviços associados.
9. A escolha dos locais que receberão os PPDs deverá considerar a combinação dos critérios de demanda e abrangência ao longo de todo o sistema rodoviário.
10. Os PPDs devem ser posicionados próximos a retornos, de forma a facilitar o acesso aos usuários que trafeguem em ambos os sentidos da rodovia.
11. O espaço deverá ofertar quantidade de vagas compatível com o volume e a característica do tráfego das rodovias, distribuindo as vagas proporcionalmente ao volume de veículos comerciais. No PER VOLUME II é apresentado croqui referencial proposto para os PPDs.
12. O estudo específico deverá ser aprovado pela ANTT, autorizando a instalação dos PPDs.
13. Outros serviços são de livre oferta e exploração, podendo gerar receitas extraordinárias para a Concessionária.

### **3.4.4 Sistema de Comunicação com o Usuário**

#### **3.4.4.1 Sistemas de Comunicação**

##### **Escopo**

1. Implantar um sistema de comunicação, para suportar o sistema operacional da rodovia, para atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, devendo abranger toda a rodovia e integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de suprir as necessidades a curto, médio e longo prazo.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. A fibra ótica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da ANTT e da PRF.
2. O sistema de comunicação deverá atender a solicitações de dados e informações de modo geral, e servir como base e meio de integração dos sistemas de controle que serão implantados, devendo ser projetados de forma que possam servir à interconexão de equipamentos e sistemas diversos com sinais de voz, dados e vídeo.
3. Qualquer dos sistemas ou equipamentos implantados, total ou parcialmente, deverá ser inteiramente compatível com os sistemas definitivos.
4. O Sistema de Comunicação deverá ser monitorado por telemetria com integração ao SGO.
5. Deverá ser disponibilizado *link* de dados dedicados com capacidade para integração dos dados do CCO com o CNSO, com alta velocidade e alta capacidade de transmissão.
6. Disponibilidade física para acesso, pela ANTT, aos ativos de informações que mantem a infraestrutura

tecnológica da rodovia.

7. Todos os sistemas, meios de comunicação, protocolos e equipamentos deverão ser especificados de forma a garantir a compatibilidade com expansões e modificações futuras, com simples adições de equipamentos ou módulos e a respectiva reprogramação operacional dos sistemas.
8. O sistema de comunicação deverá ser dimensionado para atender aos sistemas que deverão ser implantados, abrangendo no mínimo os seguintes serviços:
  - a. dados para PMVs;
  - b. coleta de dados de detectores de tráfego e sensores diversos;
  - c. coleta de imagens de TV;
  - d. praças de pedágio;
  - e. postos de pesagem;
  - f. UOPs ou delegacias da PRF – quando relacionadas no PER Volume II;
  - g. Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD);
  - h. BSOs, SAUs etc.;
  - i. CCO;
  - j. sistema de informações aos usuários; e
  - k. comunicação com viaturas.
9. Os equipamentos utilizados nos sistemas de pesagem deverão atender permanentemente às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade, não devendo, a qualquer momento, ter idade (contada da sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação.

## **Parâmetros Técnicos dos demais Elementos do Sistema de Comunicação**

### **Estação de Telecomunicações**

1. A estação de telecomunicações deverá ser o ponto de acesso digital com a rede de comunicação ou rádio digital.
2. Os sistemas de detecção de veículos poderão ser integrados através de uma estação de telecomunicações.
3. Deverá ter como princípio básico a modularidade e conectividade de sistemas.
4. As entradas e saídas da estação de telecomunicações deverão prever:
  - a. energia;
  - b. interface de comunicações;
  - c. analisadores de tráfego; e
  - d. PMVs.
5. As funções da estação de telecomunicações compreenderão:
  - a. condicionamento dos sinais digitais e analógicos;
  - b. autoteste;
  - c. autoinicialização;
  - d. formatação das mensagens de acordo com o protocolo definido para a rede; (v) codificação e decodificação de voz;
  - e. transmissão de dados dos analisadores de tráfego;
  - f. transmissão das mensagens destinadas ao PMV; e
  - g. fonte de alimentação AC e DC (bateria).

## **Radiocomunicação**

1. Deverá assegurar agilidade operacional.
2. Deverá ser constituído por estações fixas ao longo da rodovia, móveis (viaturas) e portáteis (individuais), que deverão operar em frequência a ser definida pelo projeto técnico da rede.
3. As estações móveis dos veículos de atendimento e apoio operacional devem possibilitar a comunicação entre si, com o CCO e com as BSOs permitindo cobertura integral do segmento concedido.
4. As unidades móveis deverão ser instaladas em todos os veículos operacionais da Concessionária, PRF – quando relacionadas no PER Volume II - e ANTT. Deverão ser fornecidos equipamentos portáteis, Tipo HT, com alcance mínimo de 3 km.
5. Deverão ser instaladas estações fixas nas praças de pedágio, postos de pesagem fixos, BSOs do SAU, no CCO, nas UOPs e delegacias da PRF – quando relacionadas no PER Volume II - e nos Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT.
6. As unidades portáteis devem estar distribuídas nas praças de pedágio, postos de pesagem e outros.
7. A rede deverá utilizar repetidoras de voz e dados com antenas omnidirecionais, localizadas em posições tais que realizem toda a cobertura da rodovia.
8. Os sítios de telecomunicação a serem implantados e mantidos pela concessionária deverão ser projetados para o uso compartilhado, integrado e seguro, a fim de atender às necessidades operacionais e padrões técnicos de comunicação da concessionária, ANTT, PRF. Da mesma forma, nos trechos rodoviários onde a PRF já possua rede de radiocomunicação em operação, havendo convergência técnica entre estes órgãos policiais e concessionária, esta pode implantar estruturas de telecomunicações nos sítios já utilizados pela PRF.

## **Telefonia operacional**

1. Sistema composto por aparelhos com características de linhas privada e pública, que poderão ser utilizados pelos usuários, pelos membros da administração geral, pelas equipes operacionais de projetos e obras e de manutenção/conservação da concessionária, bem como pela PRF e órgãos de fiscalização do poder concedente.
2. O sistema de telefonia convencional deverá oferecer a possibilidade de comunicação, via telefone comum, em todas as instalações operacionais e administrativas da concessionária, dentre as quais podem ser citadas:
  - a. CCO;
  - b. Praças de Pedágio;
  - c. Postos de Pesagem fixos;
  - d. Bases de Serviços Operacionais - BSOs;
  - e. Unidades de Serviços de Conservação;
  - f. Ponto de parada descanso para motoristas profissionais (Lei nº 13.103/2015);
  - g. Postos e Delegacias da PRF – quando relacionadas no PER Volume II; e
  - h. Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT.
3. A concessionária deverá disponibilizar uma linha telefônica do tipo 0800, para ser acessada pelos usuários inclusive pelo telefone celular, demandando quaisquer informações sobre a rodovia, seu trânsito, problemas enfrentados, condições climáticas, necessárias ao planejamento e execução das viagens, bem como disponibilizar canal para as reclamações e sugestões dos usuários.
4. A disponibilidade do Sistema de Comunicação - Linha Telefônica 0800 e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.



### **Cabo de Fibra Ótica**

1. Disponibilização de comunicação de dados por fibra ótica ao longo de toda a extensão da rodovia, com objetivo de suportar a transmissão de dados para a operação da concessionária, inclusive a comunicação com a ANTT e PRF.

### **Aplicativo APP**

1. A concessionária deverá disponibilizar um Sistema APP - Aplicativo para dispositivo mobile, por meio do qual o usuário pode ter acesso a vários serviços, como acesso a página Web da Concessionária, aos Serviços da Concessionária, informações em tempo real da rodovia, relatar ocorrências e um navegador GPS rotas.
2. Aplicativo deverá ser desenvolvido em plataformas Android, IOS e similar atendendo aos padrões de tecnologias e conectividade a época.

### **Site na Internet**

1. A concessionária deverá disponibilizar um Site Responsivo, por meio do qual o usuário poderá ter acesso a vários serviços, tais como acesso a informações gerais sobre o Sistema Rodoviário sob responsabilidade da Concessionária, acesso a informações em tempo real da rodovia, registro de ocorrências, reclamações e pedidos de informação. Site na internet mantido durante todo o período de concessão.

#### **3.4.4.2 Sistema de Informações aos Usuários**

##### **Escopo**

1. Elaboração de carta de serviços aos usuários, impresso ou eletrônico periódico, atualizado e disponibilizado gratuitamente, com os aspectos importantes da Concessão, conforme regulamento da ANTT.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Com enfoque jornalístico, essa publicação deverá fornecer informação de todos os meios de comunicação dos usuários com a Concessionária e com a ANTT, além de oferecer espaço para a manifestação dos usuários, podendo conter publicidade, tratada como receita acessória.
2. A Concessionária deverá compartilhar informações sobre interdições, obras, lentidões de tráfego e outros eventos e situações relevantes que afetem o conforto ou a segurança dos usuários nas principais plataformas de navegação por GPS.

##### **Parâmetros de Desempenho**

1. O boletim deverá ser editado conforme periodicidade prevista no regulamento da ANTT.

#### **3.4.4.3 Sistema de manifestações dos usuários**

##### **Escopo**

2. Os serviços abrangerão as manifestações dos usuários, tais como reclamações, pedidos de informação e sugestões, tendo como objetivo o recebimento, análise, tomada de decisão, resposta e comunicação aos usuários.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. A Concessionária deverá receber manifestações por vários canais de comunicação, que deverão ser colocados à disposição dos usuários, incluindo:
  - a. cartas, e-mails, entregues diretamente à Concessionária, com divulgação do endereço no site da Concessionária;
  - b. cartas, e-mails ou outros registros, entregues diretamente à ANTT, posteriormente encaminhadas à Concessionária;

- c. sistema de registro de manifestações, a serem colocados à disposição dos usuários nas BSOs;
  - d. serviço telefônico gratuito; e
  - e. aplicativo para telefone celular.
2. As manifestações dos usuários serão tratadas de acordo com as seguintes atividades: i) recebimento e registro da manifestação; ii) análise e avaliação pela concessionária; iii) encaminhamento de propostas de intervenção nas áreas pertinentes da concessionária; iv) emissão de respostas aos usuários; e v) comunicações em geral aos usuários e à ANTT.
  3. A Concessionária deverá implantar placas da Ouvidoria da ANTT ao longo da rodovia, conforme padrão, quantidade e localização estabelecidos pela ANTT.
  4. O nível de desempenho para o serviço de atendimento gratuito deverá seguir o disposto no Decreto Federal nº 11.034/2022 e demais legislações pertinentes.

#### **3.4.4.4 Função de chamada de emergência**

##### **Escopo**

3. Função de chamada de emergência em aplicativo próprio ou integração com aplicativo já existente.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. A concessionária deverá garantir ao usuário a comunicação com o CCO através do Sistema Eletrônico de Troca de Informações com o Usuário via Rede de Dados sem fio (Intranet sem fio corporativa, de uso aberto e gratuito aos usuários), com cobertura de 100% da malha viária concedida.
2. A função de chamada de emergência deverá estar presente em aplicativo desenvolvido pela Concessionária (detalhado no item 3.4.5.2 Sistema de Comunicação com o Usuário) para uso em dispositivos móveis (smartphone, tablet e outros), ou deverá ser integrada a aplicativo já existente, de forma a garantir, no mínimo, a comunicação do usuário com o CCO da Concessionária com as seguintes funcionalidades:
  - a. Acionamento de “botão de alerta” em emergências por parte do usuário (com funções de geolocalização), automaticamente interligado ao sistema de controle de eventos do CCO e com acionamento da equipe mais próxima à localização do usuário;
  - b. Atendimento ao usuário via tecnologia de áudio-conferência, videoconferência ou outra que venha a ser proposta e aprovada pela ANTT. Deverá ser previsto software para gerenciamento e armazenamento das informações e dos dados relativos aos atendimentos realizados; e
  - c. Deverá ser prevista a integração sistêmica e arquitetura de dados alinhados com o CCO/CCI e compatíveis com as tecnologias definidas e adotadas pela ANTT que suporte todas as demandas existentes e futuras, caso ocorram.
3. No caso de desenvolvimento de aplicativo próprio pela Concessionária, a tela de abertura do aplicativo deve conter apenas os ícones referentes a cada serviço identificados pelo nome do serviço logo abaixo. Deverão ser desenvolvidas as seguintes rotinas básicas:
  - a. Disponibilidade Multiplataforma; e
  - b. Disponibilidade em plataformas Android, IOS e similar.
4. Para que seja possível a instalação do App Botão de SOS – O usuário apenas aperta o botão e recebe uma mensagem de confirmação de que seu pedido de socorro foi recebido. Através do roteador onde o usuário se conectou, o sistema deve ser capaz de acionar através da equipe de operações, uma viatura para o local para dentro das redes *Wireless*, deve-se disponibilizar na rede o arquivo executável para instalação off-line.

### **3.4.5 Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação**

#### **3.4.5.1 Praças de Pedágio**

##### **Escopo**

1. A Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o PER VOLUME II, podendo sua posição ser alterada em até 5 km.
2. Caso a concessionária julgue conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, além dos 5 km, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão três modalidades, todas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo:
  - a. Sem parada de veículos: cobrança automática;
  - b. Com parada de veículos: cobrança semiautomática; e
  - c. Com parada de veículos: cobrança manual.
2. As praças de pedágio deverão possuir toda a infraestrutura básica e edificações de modo a oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, inclusive iluminação em cada direção da rodovia, bem como sinalização indicativa, entre outros.
3. As praças de pedágio deverão contar com pista adicional de, no mínimo, 10 metros de largura, com altura livre, destinada à passagem de veículos especiais em cada sentido de tráfego.
4. Toda a operação das praças de pedágio deverá ser permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo (independentemente do sistema de CFTV), com recursos de gravação, em todas as pistas e em todas as cabines (áudio/vídeo). Deverão também ser previstas câmeras que permitem a visualização da sinalização horizontal das filas máximas de 200 e 400 metros.
5. As informações deverão ser disponibilizadas em tempo real para acesso da ANTT.
6. Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes ao sistema de arrecadação de pedágio deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pela Concessionária e submetidos à ANTT para aceitação.

##### **Parâmetros de Desempenho**

1. Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 metros de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 metros, caracterizando, desta maneira, infração.
2. Filas máximas limitadas a 400 metros na véspera e nos feriados, fins de semana e eventos notáveis, sendo esta extensão também demarcada na rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros.
3. Os horários de pico serão definidos a critério da ANTT de acordo com as particularidades de cada trecho concedido.
4. Caso a concessionária observar que qualquer desses limites foi atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento.
5. Os sistemas de iluminação das praças de pedágio, tanto internos como externos, deverão seguir as Normas Técnicas vigentes e oferecer padrão de iluminação compatível com as funções específicas e condições climáticas, nos períodos requeridos durante o dia ou à noite.
6. A disponibilidade dos equipamentos de comunicação com os usuários deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

## Parâmetros Técnicos para Implantação das Praças de Pedágio

### SINALIZAÇÃO

1. Área de aproximação sinalizada a 2 km antes da praça (por pórtico ou bandeira).
2. Sinalização: placas de sinalização aérea em pórticos, antecedendo o pedágio em 1 km; placas de regulamentação (redução de velocidade) e proibição para estacionar e parar; placas de advertência de estreitamento de pista.
3. Tarifas informadas a 1 km e a 500 metros antes das cabines de pedágio (sinalização vertical), a na praça de pedágio, de tal forma que permita a visualização da informação no mínimo a 50 metros da cabine de pedágio.
4. Linhas de canalização para as cabines e *by-pass* na entrada e saída da praça (sinalização horizontal).
5. Linhas de canalização nos vértices das ilhas seguidas de linha contínua por 30 m (sinalização horizontal).
6. Sinalização semafórica piscante de advertência nos vértices dos submarinos.
7. Sinalização semafórica de cores vermelha e verde indicativa do *status* de operação da cabine, localizada na marquise da praça, acima de cada cabine.
8. *Displays* para veículos parados junto às cabines com valor da tarifa.
9. Sinalização semafórica para retenção e liberação dos veículos parados na cabine.
10. Identificação do arrecadador na cabine.
11. Faixas transversais a 200 e a 400 metros a montante do eixo das cabines.

### PAVIMENTO

1. Nas praças de pedágio, a solução de pavimento deverá prever os efeitos de aceleração e frenagem característicos desses pontos, bem como uma gestão eficiente de sua manutenção.

### DRENAGEM

1. Dispositivos de drenagem superficial deverão ser implementados em toda a área da praça.

### ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA

1. Implementação de barreiras e/ou defensas no afunilamento dos garrafões presentes nas ilhas, assim como cones e/ou barreiras plásticas removíveis (com dispositivos luminosos) para segregação dos sentidos de tráfego na aproximação e saída dos veículos.
2. A área da praça de pedágio será iluminada em uma extensão de, no mínimo, 400 m da aproximação e 400 m da saída da praça de alto rendimento ou LED.

### EDIFICAÇÕES

1. As edificações deverão estar conectadas à rede pública de energia elétrica, provendo tanto a sua iluminação como a iluminação da própria praça.
2. As edificações devem possuir um grupo gerador, com *Nobreak*, que permitirá a alimentação para um funcionamento satisfatório dos equipamentos elétricos e eletrônicos caso houver interrupção do fornecimento de energia elétrica.
3. Cada cabine de arrecadação deverá ser equipada de uma ilha e submarino para permitir o afunilamento dos veículos.
4. A cabine deverá obedecer a padrões estéticos, estruturais, ergonômicos, de *design* de acordo com as normas pertinentes.
5. Será implementada área de estacionamento operacional junto às praças.

### PARA CADA PISTA

1. Detectores de eixos.
2. Detectores de eixo suspenso.

3. Detectores de rodagem.
4. Detectores de composição de veículos.
5. Câmeras com tecnologia OCR.
6. Cancelas.
7. Antenas para identificação dos veículos equipados com etiqueta eletrônica (para pistas AVI).
8. Estações de trabalho das cabines.
9. Impressoras de recibos com capacidade para impressão de todas as informações necessárias para a devida caracterização da operação efetuada e conforme orientação da ANTT.
10. A disposição dos equipamentos acima listados deverá permitir a efetiva detecção dos caminhões com eixos suspensos quando transpuserem a praça de pedágio.

#### RECURSOS HUMANOS

1. Os funcionários deverão estar devidamente uniformizados, identificados (crachá) e possuir equipamentos de proteção individuais.

### **Parâmetros Técnicos para Operação das Praças de Pedágio**

#### SISTEMA DE COBRANÇA MANUAL

1. Operação com a ajuda do arrecadador, que cobrará do usuário a correspondente tarifa e executará o processamento da cobrança.

#### SISTEMA DE COBRANÇA AUTOMÁTICA

1. Operação com equipamentos de cobrança que permitam minimizar o tempo de espera e pagamento. Possibilitar o pagamento da tarifa de pedágio sem necessidade de parada ou de redução significativa na velocidade do veículo, mediante utilização de etiqueta eletrônica ou equipamento detector de sinal de rádio, emitido por um dispositivo instalado no veículo ou outros dispositivos com resultados semelhantes, contratados pelo usuário, de uma Administradora de Meios de pagamento para Arrecadação de Pedágio (AMAP) e sistema OCR capaz de verificar a placa do veículo e consultar no banco de dados das AMAPs com objetivo de dirimir possíveis falhas de leitura do sistema principal.
2. Os equipamentos empregados na cobrança automática deverão permitir a transmissão de informações sobre a categoria do veículo, registrar sua passagem, calcular a tarifa a ser paga e permitir o pagamento antecipado, ou por débito em conta corrente ou cartão de crédito.
3. Os equipamentos deverão ainda armazenar os dados relativos à operação.
4. Os usuários poderão contratar os serviços das AMAPs autorizadas pela ANTT, conforme resolução específica.
5. A velocidade dos veículos durante a cobrança automática deverá obedecer a limite a ser estabelecido pela ANTT.
6. No início, deverá ser implantado, no mínimo, 1 equipamento automático por sentido, por praça de pedágio para posterior substituição gradativa dos equipamentos existentes.

#### SISTEMA DE COBRANÇA SEMIAUTOMÁTICA

1. Caracteriza-se pela passagem do veículo por cabine e/ou leitor remoto, que permita o pagamento e imediata identificação por meio de: cartão bancário (crédito e débito) e transferência eletrônica de valores.
2. Poderá ser previsto meio de pagamento adicional por meio de dispositivos com tecnologia de aproximação.
3. O sistema de processamento de cobrança semiautomática deverá liberar o usuário em tempos inferiores aos relativos ao pagamento manual.

#### PADRÃO DOS SISTEMAS AUTOMÁTICO E SEMIAUTOMÁTICO

1. Os sistemas de cobrança automática e semiautomática de pedágio deverão ser padronizados para que ocorra interoperabilidade com os demais sistemas existentes.
2. Os equipamentos terão sua frequência de transmissão e protocolo de comunicação padronizados pela ANTT.

#### SISTEMA DE CONTROLE DE VIOLAÇÕES

1. Qualquer que seja o sistema de arrecadação empregado, deverá ser implantado um sistema de controle e processamento de violações que registrará a(s) imagem(ns) de veículos infratores.
2. Permitir identificar, inequivocamente, o local, a data e a natureza da infração, como também o veículo infrator (placa e marca), em consonância com a Portaria DENATRAN nº 870 de 26/10/2010 e o artigo 209 do CTB.

#### PARÂMETROS APLICÁVEIS AOS SISTEMAS DE COBRANÇA AUTOMÁTICA, SEMIAUTOMÁTICA E MANUAL

1. Permitir que a capacidade de vazão das praças de pedágio seja suficiente para o fluxo atual e possíveis ampliações quando ocorrer o aumento deste fluxo.
2. Permitir a cobrança em função das características físicas dos veículos, tais como quantidade de eixos, tipo de rodagem, por peso ou ainda pela composição de dois ou mais itens.
3. Permitir pagamento antecipado, concomitante ou posterior ao uso da rodovia.
4. Inibir as tentativas de fraudes.
5. Registrar, de forma inequívoca, as violações ao sistema.
6. Apresentar facilidades de supervisão, controle, operação e manutenção.
7. Apresentar recursos para facilitar auditoria financeira.
8. Permitir integração com outros sistemas já existentes.
9. Disponibilizar, online e em tempo real, no CCO da rodovia e da praça de pedágio, assim como para a ANTT, informações sobre o fluxo de veículos (quantidade e tipo).
10. Permitir a fiscalização de quesitos dos veículos, conforme preconizado na legislação de trânsito existente.
11. Permitir modernização, sem necessidade de troca total do sistema.
12. Ser flexível para a inclusão de novas funções e controles.
13. Apresentar recursos audiovisuais para instruir e informar os usuários, sem comprometer a vazão do sistema.
14. Apresentar recursos que sinalizem, local e remotamente, a ocorrência de falhas no sistema.
15. Permitir telecomando.

#### DIMENSIONAMENTO DAS CABINES E DOS EQUIPAMENTOS DE COBRANÇA

1. O dimensionamento inicial da quantidade de cabines de arrecadação e dos equipamentos de cobrança, inclusive automática, de modo a proporcionar um nível de serviço satisfatório e atender aos Parâmetros de Desempenho, deve ser apresentado à ANTT para aceitação, antes de sua execução.
2. Deve ser adequado o número de cabines ao crescimento do tráfego durante o prazo da Concessão e atendimento aos Parâmetros de Desempenho.

#### SISTEMA DE ARRECADAÇÃO DE PEDÁGIO

1. A operação das cabines deve ser adequada às variações de fluxo que ocorrem nas horas-pico e dias de maior demanda (feriados prolongados, início e término de férias escolares etc.).
2. A operação das praças de pedágio envolverá a adoção de procedimentos especiais nos casos de isenção, conforme Resolução ANTT nº 3.916/2012 e Resolução ANTT nº 5.016/2016 ou outra que venha a substituí-las ou complementá-las.
3. A Concessionária, diretamente ou por meio de terceiros, deverá comercializar os cartões e etiquetas eletrônicas para a cobrança automática.
4. Será aceito o pagamento da tarifa de pedágio de acordo com os modelos de Vale-Pedágio habilitados pela ANTT, nos termos da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001 e de regulamentação específica da ANTT.
5. A ANTT poderá realizar auditoria nos equipamentos e softwares de controle empregados para controlar e gerenciar as transações efetuadas nas praças de pedágio.

#### CONTROLE E OPERAÇÃO DO PEDÁGIO

1. Implantação e manutenção de sinalização indicativa dos valores atualizados das tarifas de pedágio, em pontos adequados próximos das praças de pedágio.
2. Sinalizar as pistas.

#### CONTROLE E OPERAÇÃO DO PEDÁGIO

1. Controlar a abertura e o fechamento de pistas e cabines.

2. Fiscalizar a arrecadação.
3. Garantir a segurança da circulação de valores e sua transferência para a sede da Concessionária, ou banco.
4. Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita.
5. Registrar as ocorrências principais e mais significativas.
6. Controlar e manter vigilância sobre os equipamentos.
7. Controlar a arrecadação e o recolhimento de numerário por cabine, por turno de trabalho e por agente arrecadador.
8. Prestar atendimento ao usuário.
9. Garantir o cumprimento das normas operacionais aprovadas pela ANTT.

#### DBT E DUF

1. O Sistema de Arrecadação deverá prever o controle, identificação e aplicação de tarifas diferenciadas, com possibilidade de configurar descontos para atender o DBT – Desconto Básico de Tag e DUF – Desconto para Usuários Frequentes.
2. DBT – Desconto Básico de TAG, exclusivo à cobrança automática e aplicável a todas as categorias de veículos.
3. DUF - O Sistema de Arrecadação, cobrança automática, deverá ser capaz de identificar todos os usuários frequentes (Todas as Categorias), porém, o desconto será aplicado para as categorias 1, 3 e 5, sendo: 1 para veículos leves tipo automóvel, caminhonete e furgão; 3 veículos leves tipo automóveis, caminhonete e furgão com semirreboque; e 5 veículos leves tipo automóveis, caminhonete e furgão com reboque.
4. O Sistema de Arrecadação deverá emitir relatórios gerenciais e estatísticos referente às modalidades de tarifas com desconto, DBT e DUF, com filtros, volume de veículos, categorias, fluxo horário etc.

#### CNSO

1. O Sistema de Arrecadação deverá estar integrado com o CNSO da ANTT com acesso direto (sem passar pelo SGO), transmissão dos dados em tempo real, referente ao fluxo de veículo das praças de pedágio devem transmitir informações por praça, por pista, por modalidade de cobrança, por eixo, por veículo.

#### SGO

1. O Sistema de Arrecadação deverá estar integrado com o SGO da Concessionária, com todas as aplicações dos Sistemas da Praça de Pedágio, com dados de fluxo e receita, controles de isentos, abertura e fechamentos de vias, controles de acessos, alarmes, grupo geradores, e demais sistemas da praça de pedágio, possibilitando a operação remota e controle a partir do CCO.

### 3.4.6 Sistema de Pesagem

#### 3.4.6.1 PPVf - Posto de Pesagem Veicular – Fixo

##### Escopo

1. Implantar postos de pesagem novos ou adequar os existentes;
2. A implantação de novos postos de pesagem fixos deverá ser precedida de estudo de origem-destino realizado pela concessionária, o qual será avaliado pela ANTT, que justifique sua localização.
3. Os Postos de pesagem existentes, regularmente aferidos e operados por autoridade rodoviária, devem ser assumidos e mantidos em operação pela Concessionária desde o início da concessão. Os equipamentos que não estiverem em condições de operação deverão ser restabelecidos no prazo de 180 dias.

##### Parâmetros Técnicos

1. Quando da assunção da concessão, os postos existentes que não atenderem aos padrões estabelecidos serão recuperados e reformados, ou receberão nova edificação, sendo os projetos apresentados para análise da ANTT. Eventuais equipamentos sem condição de operação deverão ser substituídos ou reparados em até 12 meses.
2. Os postos de pesagem fixos deverão ter dimensões compatíveis com o fluxo de tráfego de veículos de carga, inclusive com relação aos locais para estacionamento e transbordo de cargas em excesso, além de

*tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa, entre outros.

3. Implantação do Posto fixo com o sistema de pesagem dinâmica em baixa velocidade WIM e com a seleção dos veículos feita pelo Sistema de pesagem dinâmica em alta velocidade com sensores embutidos no pavimento HSWIM.
4. Os postos de pesagem fixos deverão dispor de todo o equipamento necessário para a pesagem dinâmica, inclusive para a autuação, a ser efetuada pela ANTT, que deverá contar com sala própria e isolada do restante e rede de transmissão de dados.
5. Os postos de pesagem fixos deverão dispor de sistema de câmeras fotográficas (OCR), estrategicamente posicionadas, com sensores associados aos semáforos, de modo a registrar as placas dos veículos que se evadirem sem pesagem ou evitarem a autuação.
6. A Concessionária deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos, para a operação dos postos de pesagem fixos.
7. A Concessionária deverá instalar todos os recursos necessários para implementação de um sistema de autuação remota por parte da ANTT.
8. Os Pátios para Transbordo de Produtos Perigosos serão instalados em áreas contíguas a cada Posto de Pesagem Fixa, sem interferência ou acesso direto com as áreas destinadas à pesagem normal dos caminhões, e serão devidamente isolados, pavimentados, vedados e iluminados.
9. Os equipamentos utilizados nos sistemas de pesagem deverão atender permanentemente às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade, não devendo, a qualquer momento, ter idade (contada da sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação.
10. Balanças fixas deverão ser objeto de certificação, verificada periodicamente na forma dos regulamentos editados pelo INMETRO.
11. Postos de pesagem fixos deverão operar permanentemente, durante 24 horas por dia, em todos os dias da semana, incluindo sábados, domingos e feriados.
12. Não será admitida formação de filas de veículos em áreas externas às áreas dos postos de pesagem (veículos em espera nos acostamentos ou faixas de tráfego causadas por ineficiência do sistema de pesagem) nem o estacionamento de veículos retidos fora do espaço de estacionamento destinado a esta finalidade.

#### **Parâmetro de Desempenho**

1. A disponibilidade do Sistema de Pesagem e de seus equipamentos deverá atender ao estabelecido na Tabela 1.

### **3.4.7 Sistema de Transmissão de Dados**

#### **3.4.7.1 Rede de dados**

##### **Escopo**

1. Disponibilizar sistema de transmissão de dados para suportar o sistema operacional da rodovia, para atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, devendo abranger toda a rodovia e integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de promover a comunicação com alta velocidade e alta capacidade.
2. Implementação de um cabo de fibra ótica de 36 fibras, atendendo as especificações regulamentares, com o objetivo de suportar a transmissão de dados para a operação da concessionária, inclusive a comunicação com a ANTT e PRF.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Para a passagem de cabos sob a rodovia, deverão ser utilizados métodos não destrutivos, sempre



que possível aproveitando-se de pontes e viadutos, ou utilizando-se máquinas perfuratrizes.

2. As fibras óticas devem ser mantidas em plena operacionalização ao longo da rodovia.

#### **3.4.7.2 Conectividade**

1. A Concessionária deve apresentar, ao final do 12º mês, um plano para implementação de conectividade na rodovia.

### **3.4.8 Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial**

#### **Escopo**

1. Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará as estruturas físicas operacionais da rodovia, os postos de pesagem, os pontos de paradas de descanso, Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT.

#### **Parâmetros Técnicos**

1. Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessário, com o treinamento adequado para a prestação dos serviços de vigilância patrimonial assegurando a integridade das edificações.
2. Ausência de equipamentos com idade (contada da sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação.

### **3.4.9 Sistema de Operação e Segurança de Túnel**

#### **Escopo**

1. Implantação de Sistema de Operação e segurança dos Túneis.

#### **Parâmetros Técnicos**

1. Deverão ser previstos: telefonia de emergência, monitoramento das condições ambientais do túnel (ventilação e iluminação), monitoramento de imagens por câmeras coloridas com sistema de captação e análise de imagens à distância e câmeras fixas, instaladas de forma a cobrir 100% do interior do túnel.
2. Deverão ser registradas as ocorrências principais e mais significativas.
3. Painel de Mensagens Variáveis para avisos dinâmicos, através de mensagens eletrônicas sobre sinistros de trânsito, obras, ventos, chuvas, neblina, tipo de operação e condições do trânsito.
4. Sistema ou dispositivo para detecção automática de incidentes no interior do túnel, nas salas da subestação e do prédio de apoio administrativo/operacional.
5. Sinalização de evacuação de emergência, inclusive com sonorização do túnel (megafonia), monitoramento e controle da rede de hidrantes e detecção de acesso aos extintores manuais de incêndio e semáforos e balizadores de tráfego.
6. Sistemas de vigilância e segurança patrimonial.

#### **Sistema de energia**

1. Constituído de três fontes independentes de alimentação (um gerador a diesel, um sistema de nobreak e dois transformadores de distribuição a seco) para garantir a continuidade do fornecimento de energia elétrica aos diversos sistemas do túnel.

#### **Controle Operacional**

1. Deverá concentrar e gerenciar todas as ferramentas necessárias à manutenção da segurança, fluidez e controle das condições de tráfego do sistema.

2. Até a completa instalação dos equipamentos para a monitoração do túnel a partir do CCO, de sistema de transmissão de dados e dos devidos equipamentos operacionais, a concessionária deverá manter uma equipe de operação exclusiva para os túneis.
3. Deverá ser renovado com a periodicidade necessária requerida pelas autoridades de segurança, o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros - AVCB.

#### **Parâmetros Técnicos**

1. Deverão ser realizadas as inspeções preconizadas na ABNT NBR 15.775/2009.

### **3.4.10 Fiscalização da ANTT**

#### **3.4.10.1 Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT**

##### **Escopo**

1. Construção de Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT, com área total mínima de 800 m<sup>2</sup>, com área mínima de 170 m<sup>2</sup> de área edificada, no mínimo 50 m<sup>2</sup> de área de estacionamento coberto e, no mínimo, 150 m<sup>2</sup> de área de estacionamento descoberto, ambos pavimentados. Neste caso, a localização do escritório será indicada pelo órgão fiscalizador.
2. Mediante solicitação da ANTT, o Escritório de Fiscalização poderá ser ofertado mediante locação de edificação com área em torno de 100 m<sup>2</sup>, com 4 vagas de estacionamento.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Os escritórios deverão dispor de sala de espera, cozinha/copa, 3 salas, 1 sala de arquivo, sanitários (feminino, masculino e portador de necessidades especiais).
2. Os escritórios deverão ser equipados com equipamentos de escritório (mesas, cadeiras, computadores, impressoras e demais equipamentos para o adequado funcionamento administrativo e fiscalização).
3. Os escritórios deverão ser equipados com equipamentos de refrigeração em todos os ambientes, exceto cozinha/copa e banheiros.
4. Os escritórios deverão ser equipados com sistema de internet a cabo e sem fio de alta velocidade e infraestrutura para instalação da rede e internet/intranet da ANTT.
5. Os escritórios deverão conter todos os equipamentos de proteção de incêndio, proteção de descargas elétricas etc.
6. Deverão possuir alto padrão de qualidade e de modernidade e as soluções propostas deverão ser submetidas à aprovação prévia da ANTT.

#### **3.4.10.2 Veículos de Fiscalização da ANTT**

##### **Escopo**

1. Fornecimento e manutenção de veículos para a fiscalização da ANTT.

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Os veículos para a fiscalização da ANTT deverão ser fornecidos segundo os seguintes critérios:
  - a. Deverão ser fornecidos veículos do tipo caminhonete, de grande porte, à diesel, capacidade acima de 1.000 kg, carroceria sobre chassi, de cor branca, 0 km, caracterizados, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 rodas, ABS, *Air Bag*, direção hidráulica/elétrica, ar-condicionado, vidros e travas elétricas;
  - b. O veículo definitivo (D), entregue no 6M, deverá ser equipado com sistema de comunicação entre os veículos e os Escritórios de Fiscalização da Infraestrutura Rodoviária (ESROD) da ANTT, sinalizador automotivo, hodômetro digital de alta precisão e GPS, obedecendo ao disposto pela ANTT e pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).
  - c. O veículo provisório (P) a ser entregue no 1M poderá ser locado, caso em que não serão

exigidos os equipamentos especificados no item “b”.

- d. A Fiscalização regional da ANTT poderá alterar o tipo do veículo, suas características e redefinir o tipo de combustível (novas tecnologias), porém, limitado ao valor máximo do veículo especificado no item “a”.

Para efeito de precificação do valor do veículo, a concessionária deverá propor um veículo que atenda todas as especificações técnicas descritas no item “a”.

2. A ANTT recomenda, preferencialmente, a adoção de tecnologias e combustíveis mais sustentáveis.
3. A concessionária será responsável pela manutenção, conservação e limpeza dos veículos, pelo pagamento de taxas, impostos e serviços correlatos, excluindo-se o pagamento de multas de trânsito relativas à condução do veículo e do combustível.
4. Os veículos deverão ser equipados dos seguintes equipamentos para auxílio à fiscalização: trena convencional (50 m) e eletrônica, lanterna, hodômetro de precisão, câmera digital fotográfica/filmadora com GPS (com suporte e acessório) e carregador de celular. As características destes equipamentos serão definidas pela ANTT.
5. Os veículos serão isentos da cobrança de pedágio.
6. Deverão possuir alto padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos necessários e adequados.

#### **Parâmetros de Desempenho**

1. Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação.

### **3.4.11 Fiscalização – PRF**

#### **3.4.11.1 Unidades Operacionais e Delegacias da PRF**

##### **Escopo**

1. Construção/ Adequação de UOPs e delegacias da PRF, quando relacionadas no PER Volume II .

##### **Parâmetros Técnicos**

1. Deverão ser reformadas ou adaptadas as Unidades Operacionais e Delegacias existentes no Sistema Rodoviário, atendendo os Manuais de Infraestrutura Predial e normativos de identificação visual vigentes.
2. Adicionalmente, para PRF deverá ser seguido o Regulamento de Identidade Visual em sua edição mais recente.
3. Deverão ser construídas as Unidades Operacionais e Delegacias, seguindo as normas técnicas construtivas existentes, bem como especificações dos Manuais de Infraestrutura Predial da PRF.
4. Deverá ser fornecida conexão de internet em banda compatível com os serviços prestados pela PRF, além de conexão ao sistema da Concessionária necessários à atividade policial e de fiscalização de trânsito.
5. Pátios de Apreensão de Veículos deverão ser instalados em áreas contíguas ou integrantes das UOPs e Delegacias da PRF existentes. Os pátios devem ser cercados e iluminados.
6. As UOPs e Delegacias deverão contar com blindagem balística.
7. Detalhamento e localização das edificações estão dispostos no PER VOLUME II.
8. Deverão possuir alto padrão de qualidade e de modernidade.

#### **3.4.11.2 Veículos da Polícia Rodoviária Federal**

##### **Escopo**

1. Fornecimento de veículos para o policiamento rodoviário Federal objeto desta concessão, **quando relacionados no PER Volume II.**

## Parâmetros Técnicos

1. Deverão ser fornecidas viaturas do tipo camioneta - SUV, de cor branca caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 rodas, direção hidráulica, ar-condicionado e vidros e travas elétricas, blindada, com sistema de comunicação entre os veículos e os postos, com sinalizador automotivo. A caracterização dos veículos deverá seguir os normativos vigentes de identificação visual. Para PRF, o Regulamento de Identidade Visual em sua edição mais recente.
2. Os veículos serão isentos da cobrança de pedágio.
3. Detalhamento do quantitativo de veículos no PER VOLUME II.
4. Os equipamentos não poderão ter idade (contada da sua aquisição pela Concessionária) superiores às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação.

### 3.4.11.3 Equipamentos de Radiocomunicação

#### Escopo

1. Fornecimento de equipamentos de radiocomunicação, tais como Unidades Controladoras de Áreas – UCAs, Estações Radiobase – ERBs e Terminais, para o policiamento do sistema rodoviário federal objeto desta concessão, quando relacionados no PER Volume II.

#### Parâmetros Técnicos

1. Deverão ser fornecidos Unidades Controladoras de Áreas – UCAs novas, Estações Radiobase – ERBs novas e Terminais Fixos, Móveis e Portáteis, em modelos vigentes à época da aquisição, na PRF.
2. Detalhamento do prazo e do quantitativo dos equipamentos de radiocomunicação consta no PER VOLUME II.

### 3.4.12 Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas - Parâmetros de Desempenho

Os equipamentos e sistemas listados na Tabela 1 devem atender aos parâmetros de desempenho, tendo como base:

- i. Indisponibilidade do equipamento: definido pelo período contínuo máximo de indisponibilidade, em horas, individualmente, para cada equipamento, o qual servirá de limite para reparo ou troca do equipamento com problemas de funcionamento;
- ii. Performance do sistema: definida por um percentual mínimo de disponibilidade e funcionamento do conjunto de equipamentos, que compõem o sistema, no período de um mês. A apuração dessa performance será a relação entre o somatório de horas operacionais efetivas de todos os equipamentos que compõem o sistema e a quantidade de horas operacionais previstas de todos esses mesmos equipamentos, mensalmente.

Tabela 1: Disponibilidade de Equipamentos e Sistemas - Parâmetros de Desempenho

Sistema	Indisponibilidade do equipamento (h)		Performance do sistema (%)
	Trecho Operacional Crítico <sup>(1)</sup>	Demais trechos	
SAGT - Sistema de Apoio à Gestão do Tráfego	NA		99%
SAT - Sistema de Análise de Tráfego	72h		97%
DAI – Detecção Automática de Incidentes	24h	NA	99%
CFTV - Circuito Fechado de TV	24h	72h	99%
PMVf - Painel de Mensagem Variável - fixo	48h	72h	97%
PMVm - Painel de Mensagem Variável - móvel	6h		NA
SDA - Sistema de Detecção de Altura	72h		97%

Sistema	Indisponibilidade do equipamento (h)		Performance do sistema (%)
	Trecho Operacional Crítico <sup>(1)</sup>	Demais trechos	
SCV - Sistema de Controle de velocidade	72h		97%
SCDV - Sistema de Controle Dinâmico de Velocidade	24h	NA	99%
SMM - Sistema de Monitoramento Meteorológico	72h		97%
SII - Sistema de Iluminação Inteligente	48h	72h	98%
SI – Sistema de Iluminação	48h	72h	98%
Sistema de Comunicação ( <i>Wireless</i> )	24h		98%
Sistema de Pesagem	72h		98%
Sistema de Pedágio - Informação ao Usuário <sup>(2)</sup>	24h		NA
Sistema de Comunicação - Linha Telefônica 0800	6h		99%

<sup>(1)</sup> *Trecho Operacional Crítico: estão descritos no PER VOLUME II. Deve-se considerar o parâmetro de desempenho dos Trechos Operacionais Críticos para aqueles equipamentos que, ainda que localizados fora dos referidos trechos, atuem diretamente na operação destes*

<sup>(2)</sup> *Sistema de Pedágio - Informação ao Usuário: serão considerados os dispositivos voltados para informação e segurança dos usuários nas praças de pedágio, tais como semáforos da marquise, semáforos de passagem (cancela), semáforos de advertência (ilha), iluminação do "garrafão da praça", painéis de mensagens variáveis, Displays de Informações (eletrônicos), cancelas e alarmes sonoros (sirene). Por tratar de equipamentos diversos, diferentes entre si, avalia-se apenas os equipamentos individualmente, quanto ao período contínuo máximo de indisponibilidade.*

A Concessionária deverá desenvolver um *dashboard* (interface gráfica), atualizado automaticamente pela telemetria dos equipamentos e sistemas, para demonstrar a performance dos sistemas e a apuração dos tempos de indisponibilidade dos equipamentos.

Esse módulo da telemetria dos equipamentos e sistemas deverá estar integrado ao SIGACO.

As solicitações de expurgos, as informações de manutenções, ocorrência de obras com impactos nos equipamentos e sistemas, deverão ser inseridas neste módulo, para validação ou não pela Fiscalização da ANTT.

Os dados devem ser compilados mensalmente e disponibilizados para a ANTT conforme regulamentação vigente. A apuração de eventuais descumprimentos deverá obedecer à periodicidade estabelecida conforme atividade de fiscalização.

Para fins de apuração dos tempos de indisponibilidade, serão expurgados os valores provenientes das seguintes situações:

- Período necessário à manutenção preventiva e à calibração de equipamento, conforme recomendações técnicas de fabricantes, desde que previamente comunicado à Fiscalização e justificada a impossibilidade de, durante a manutenção preventiva, o equipamento desempenhar a função requerida;
- Obras ou serviços executados pela Concessionária que exijam a interrupção da operação do equipamento, desde que previamente programados e informados via protocolo formal, com anuência da agência;
- Caso de falta de energia elétrica por parte da Concessionária de Energia e justificado junto à agência reguladora. Ressalta-se a necessidade de acionamento imediato da Concessionária de Energia, a fim de cobrar e monitorar a solução do ocorrido. Esse expurgo não se aplica àqueles equipamentos e sistemas cruciais à operação da rodovia, os quais devem contar com fonte de energia alternativa em caso de falta de energia elétrica. São eles: SAGT, Sistema de Pedágio – Informação ao Usuário, e Sistema de Comunicação – Linha Telefônica 0800.
- Caso fortuito ou força maior, conforme definição e condições constantes no Contrato.

## 4 SISTEMA DE INFORMAÇÕES E GESTÃO

### 4.1 SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS (SIG)

O gerenciamento dos dados que darão sustentação à monitoração do Sistema Rodoviário deverá contar com um Sistema de Informações Geográficas (SIG), utilizando tecnologia de geoprocessamento, que fará a integração entre os sistemas de monitoração das estruturas físicas e dos processos gerenciais.

O SIG também deverá apresentar informações a serem utilizadas na gestão socioambiental da Concessão.

O SIG deverá ser implantado e estar em funcionamento até o final do 6º mês do prazo da Concessão. Como primeira etapa para a implantação do SIG, deverá ser realizado um recobrimento aerofotogramétrico de todo o Sistema Rodoviário.

Os dados serão incorporados ao SIG mediante restituição digital, obtendo-se a base de dados primária do Sistema Rodoviário, incluindo-se os arquivos gráficos (contendo as informações espaciais cadastradas) e os arquivos tabulares (contendo os atributos de cada elemento cadastrado).

Em caso de elementos não cadastrados, deverá ser utilizado equipamento do Sistema de Posicionamento Global (GPS), de modo a prover os dados de localização com aproximação suficiente para sua perfeita definição.

### 4.2 SISTEMA DE GESTÃO DE ATIVOS DA CONCESSÃO - SIGACO

#### 4.2.1 Escopo

A Concessionária deverá implantar um **Sistema de Gestão de Ativos da Concessão (SIGACO)**, o qual será composto por subsistemas, de forma a contemplar todos os elementos constantes em uma concessão.

#### 4.2.2 Objetivos

O objetivo do SIGACO consiste na gestão de ativos da concessão, com a realização da inventariança dos bens, aprimoramento de medidas de planejamento e desempenho das intervenções e dispêndios da Concessionária para o atendimento das obrigações e parâmetros de desempenho.

O sistema visa ainda permitir ao Poder Concedente o monitoramento e fiscalização dos bens afetos à concessão, com a base de dados que contemplará o status da situação atual, o histórico das intervenções realizadas e planejamento das ações futuras.

#### 4.2.3 Requisitos e Ferramentas

O SIGACO contemplará, no mínimo, as seguintes ferramentas e informações:

- Inventário inicial dos ativos e atualização periódica, com vídeo e/ou imagens georreferenciadas, fichas técnicas, vida útil, descritivos e histórico de inspeções;
- Registro das inspeções de rotina, periódicas e extraordinárias, conforme prazos dos relatórios de monitoração;
- Registro do monitoramento da Faixa de Domínio e Acessos ao sistema rodoviário;
- Armazenamento, organização e sistematização da base de dados georreferenciada, de acordo com a divisão dos subsistemas, que permita sua gestão e análise de dados;
- Desenvolvimento contínuo de Modelos de Desempenho para cada um dos ativos;
- Planejamento e simulação de cenários de investimentos para atendimento das obrigações e parâmetros de desempenho definidos no PER, para horizontes de curto, médio e longo prazo, baseados em modelos de vida útil para cada tipo de ativo;

- Acompanhamento da vida útil dos ativos, de modo a identificar necessidade de reposição, no caso de não atendimento dos parâmetros de desempenho ou proximidade à finalização da Concessão.

O sistema deverá conter ainda as informações referentes aos ativos, nas diferentes fases da Concessão;

- Assunção da Rodovia – Cadastro de todas as estruturas e suas condições;
- Fase de Trabalhos Iniciais – Plano de Obras e intervenções;
- Fase de Recuperação – Plano de Obras e Intervenções;
- Fase de Manutenção – Plano de Obras de Manutenção e Histórico;
- Fase de Ampliação de Capacidade e Melhorias – Plano de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias – Documentos – Histórico;
- Fase de Conservação – Plano de Conservação e Histórico.

As atividades descritas e os sistemas de gestão de cada ativo deverão ser integrados e gerenciados por um *software* adquirido ou especialmente desenvolvido para o sistema rodoviário em questão.

A Concessionária também será responsável pela obtenção e apresentação à ANTT de documentação que comprove a certificação ISO 55001, que atesta a implementação do Processo de Gestão de Ativos.

Todos os levantamentos, inspeções e intervenções realizados nos ativos deverão ser disponibilizados para a ANTT, por meio do acesso ao Banco de Dados de Ativos, permitindo a consulta em tempo real.

O formato das informações, periodicidade de atualizações, bem como o conteúdo que cada subsistema deverá seguir minimamente o preconizado nos Relatórios de Monitoração.

Demais regramentos quanto ao detalhamento do **SIGACO**, bem como sua interface com sistemas já existentes na ANTT, bem como suas plataformas de acesso e disponibilidade, serão detalhadas posteriormente em Resolução específica emitida pela Agência.

#### **4.2.4 Fases e Prazos de Implantação:**

##### Fase 1 – Plano de Gestão de Ativos

**Escopo:** Planejamento para implementação do sistema.

**Prazo:** Até 9 meses do início da concessão

A Concessionária deverá submeter à ANTT o Plano de Gestão de Ativos, descrevendo:

- O planejamento de implantação do SIGACO;
- O cronograma de realização da inventariança dos ativos;
- Os Modelos de Desempenho para cada tipo de ativo a serem empregados e seus processos de aprimoramento;
- Os procedimentos de inspeção rotineira, periódicas e extraordinárias;
- As metodologias de monitoramento para cada tipo de ativo a serem empregadas, bem como de classificação de risco;
- As funcionalidades atendidas e as ferramentas digitais (softwares) utilizadas.

A ANTT poderá avaliar, comentar e solicitar ajustes no prazo de 60 dias, a partir do recebimento do Plano de Gestão de Ativos.

##### Fase 2 – Inventário Inicial

**Escopo:** Cadastro detalhado de todos os Ativos que fazem parte do sistema rodoviário.

**Prazo:** Até 12 meses do início da concessão.

A Concessionária deverá realizar levantamento de todos os ativos, no âmbito de cada subsistema, e registrar todo o inventário por meio de vídeo e/ou imagens georreferenciadas, fichas técnicas, vida útil, descritivos e histórico de inspeções.

### Fase 3 – Implantação dos Subsistemas

**Escopo:** Implantação, testes e disponibilização das demais ferramentas do sistema.

**Prazo:** Até 24 meses do início da concessão.

A Concessionária deverá implementar as ferramentas descritas para cada subsistema.

A partir da implementação do SIGACO, a Concessionária deverá apresentar à ANTT, periodicamente, o Plano de Gestão de Ativos atualizado, contemplando o aprimoramento dos modelos de desempenho. Deverá demonstrar melhorias constantes na aderência entre os modelos de desempenho e as curvas reais, obtidas a partir de dados históricos colhidos ao longo da concessão, para cada ativo.

Ao final do contrato de concessão, a Concessionária deverá transferir à ANTT o Banco de Dados dos Ativos, assim como inspeções e material associado, além dos modelos de desempenho desenvolvidos e aprimorados ao longo do período.

### **Subsistemas do SIGACO**

Os subsistemas constantes no SIGACO são:

- A.** Sistema de Gerência de Pavimentos – SGP;
- B.** Sistema de Gerência de Sinalização – SGS;
- C.** Sistema de Gerência de OAEs – SGOAE;
- D.** Sistema de Gerência de OACs – SGOAC;
- E.** Sistema de Gerência de Terraplenos e Estruturas de Contenção – SGTEC;
- F.** Sistema de Gerência de Faixas de Domínio – SGF;
- G.** Sistema de Gerência de Edificações e Instalações Operacionais – SGE;
- H.** Sistema de Gerência de Sistemas Elétricos e Iluminação – SGSEI;
- I.** Sistema de Gerência de Operação e Segurança de Túneis – SGOST; e
- J.** Sistema de Gerência de Equipamentos de ITS – SGITS.

Para cada parâmetro de desempenho definido no item 3.1 os prazos para elaboração do Plano de Gerenciamento, no âmbito do Plano de Gestão de Ativos, a realização do Inventário Inicial do Sistema de Gerenciamento e a implantação das demais ferramentas do Sistemas de Gerenciamento de cada parâmetro respectivamente deverá seguir os prazos a seguir:

Tabela 2 – Prazos de implantação do SIGACO

ITEM	IMPLANTAÇÃO DO SIGACO	PRAZO
1	Fase 1: Plano de Gestão de Ativos	12 MESES
2	Fase 2: Inventário Inicial (A, B, C, D, E, F, G, H, I e J).	24 MESES
3	Fase 3: Implantação dos Subsistemas (A, B, C, D, E, F, G, H, I e J).	36 MESES

## **5 GESTÃO AMBIENTAL**

A Concessionária deverá observar e cumprir, às suas expensas, a legislação ambiental, incluindo eventuais



providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal, incluindo todas as instruções de serviço, normas, regulamentos e resoluções, tais como instruções e procedimentos do DNIT e normativos da ANTT.

A Concessionária deverá encaminhar à ANTT cópia de todas as licenças e/ou autorizações ambientais exigidas ou informar quando as mesmas não forem necessárias, sem prejuízo de apresentação de documento comprovativo quanto à dispensa. O mesmo deve ser feito para atos administrativos afetos à temática ambiental emanados por outros órgãos intervenientes, tais como: Fundação Nacional do Índio (FUNAI); Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); Ministério da Saúde (MS); Centro nacional de Pesquisa e Conservação de Cavernas (CECAV); gestores de unidades de conservação; reguladores de uso de água superficial/subterrânea; prefeituras municipais.

A Concessionária deverá encaminhar, mensalmente, ou sempre que requerido pela ANTT, cópias de todas as comunicações realizadas entre a Concessionária, Órgãos Ambientais (federal, estadual e/ou municipal) e demais órgãos envolvidos no processo de licenciamento ambiental, incluindo eventuais solicitações do Ministério Público Federal ou Estadual sobre a temática ambiental, assim como deverá comunicar previamente à ANTT a realização de reuniões técnicas sobre o assunto.

Os custos e os encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental, da imposição de penalidades por descumprimento de exigências contidas na legislação ambiental e das cláusulas estabelecidas em termos de ajustamento de conduta, termos de compromisso, ou documentos congêneres, serão assumidos integralmente pela Concessionária, salvo quando houver disposição em contrário, devidamente especificada em quaisquer dos instrumentos citados, sem prejuízo de eventuais penalidades quando constatada inexecução contratual na exploração da infraestrutura rodoviária federal concedida.

A Concessionária deverá implantar, **até o final do 24º mês da Concessão**, um Sistema de Gestão Ambiental, com base na NBR ISO 14001, e suas atualizações, o que será comprovado mediante apresentação de certificado de entidade credenciada pelo INMETRO, que deve ser renovado conforme exigido em norma ou validade definida no certificado, mantendo, junto à ANTT, as versões atualizadas desses certificados.

A Concessionária deverá apresentar, até o final do 6º mês da Concessão, um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, que deverão ser elaborados considerando os normativos aplicáveis ao tema, da ANTT, do DNIT, da ABNT e demais normas, em suas versões atualizadas, além das orientações dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais, com jurisdição sobre o trecho concedido. O PGR/PAE deverá ser revisado periodicamente conforme estabelecido pela ANTT, pelos órgãos ambientais competentes ou quando identificada necessidade de correções para que o PGR/PAE atinja seus objetivos.

Para os casos em que o PGR/PAE for requerido como condicionante nos processos de licenciamento ambiental, esses deverão ser elaborados considerando o Termo de Referência emitido pelo órgão ambiental licenciador. A Concessionária deverá seguir, às suas expensas, todas as recomendações do órgão ambiental visando a aprovação e manutenção dos respectivos planos, mantendo a ANTT informada quanto às manifestações e fiscalizações realizadas pela instituição requerente, bem como mantendo, junto à ANTT, as versões atualizadas desses planos/programas.

## 5.1 PROGRAMA CARBONO ZERO

O Programa Carbono Zero deverá ser implementado pela Concessionária com o objetivo de neutralizar as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), calculadas em carbono equivalente (CO<sub>2</sub>e), provenientes das atividades de operação da Concessionária no Sistema Rodoviário.

As atividades de operação do referido programa deverão seguir o regramento estabelecido em regulamento específico da ANTT.

Para fins exclusivamente o referido Programa, entende-se por atividades de operação, a seguinte lista exaustiva:

- inspeção de tráfego;
- serviços de guincho e atendimento mecânico;
- ambulâncias;
- atendimento de incidentes (combate de incêndio e apreensão de animais); e
- operação das praças de pedágio, do CCO e dos demais prédios administrativos geridos pela Concessionária.

O Programa será composto por três fases, abaixo descritas e especificadas.

### **5.1.1 Inventário**

A Concessionária deverá realizar inventário anual para fins de calcular todas as suas emissões de GEE e quantificar as emissões (em carbono equivalente) relativas às atividades de operação da Concessionária a serem neutralizadas.

O primeiro inventário deverá ser apresentado no início do 2º ano da Concessão, abrangendo as atividades do 1º ano da Concessão. Os demais Inventários deverão compreender o período de janeiro a dezembro do ano anterior, sendo elaborados com base em metodologias e padrões internacionalmente reconhecidos no mercado, como a Norma ABNT NBR ISO 14064-1, *GHG Protocol* e/ou outras normas equivalentes.

Os inventários deverão abranger todas as emissões relativas às atividades de operação do Sistema Rodoviário, conforme listado na seção anterior.

Juntamente a cada Inventário, deverão ser definidas as metas voluntárias de redução de emissões de GEE, em carbono equivalente (CO<sub>2</sub>e), para o próximo período.

### **5.1.2 Compensação**

A Concessionária deverá realizar a compensação das emissões de gases de efeito estufa com o objetivo de neutralizar, no mínimo, as emissões decorrentes das atividades de operação do Sistema Rodoviário sob sua responsabilidade.

O programa de compensação deverá ser executado quinquenalmente, consolidando as demandas indicadas nos Inventários anuais. Atendem como medida compensatória, dentre outras: (i) projeto elaboração e execução de projeto de plantio compensatório e/ou reflorestamento; (ii) compra de créditos de carbono no Mercado Regulado ou Voluntário; e (iii) Mecanismo de Desenvolvimento Limpo.

No caso da opção de neutralização das emissões por elaboração e execução de projeto de reflorestamento, este não poderá estar vinculado a processos de licenciamento ambiental ou outras obrigações legais da Concessionária, e sua manutenção deverá ser garantida até que o plantio se torne autossustentável.

A Concessionária deverá adotar as medidas compensatórias preferencialmente na unidade de planejamento hídrico interceptada pelo trecho concessionado.

### **5.1.3 Certificado de Inspeção**

A Concessionária deverá apresentar Certificado de Inspeção das ações descritas nos itens 5.1.1 e 5.1.2, emitido por Organismo Acreditado, conforme regulamentos da ANTT e contrato.

## **5.2 ATENDIMENTO AOS PADRÕES DE DESEMPENHO DA INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION – IFC**

A Concessionária deverá garantir o atendimento aos Padrões de Desempenho da International Finance Corporation – IFC, em sua versão atualizada, abaixo relacionados:

- Padrão de Desempenho 1 (PD1): Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos Socioambientais;

- Padrão de Desempenho 2 (PD2): Condições de Trabalho e Emprego;
- Padrão de Desempenho 3 (PD3): Eficiência de Recursos e Prevenção da Poluição;
- Padrão de Desempenho 4 (PD4): Saúde e Segurança da Comunidade;
- Padrão de Desempenho 5 (PD5): Aquisição de Terra e Reassentamento Involuntário;
- Padrão de Desempenho 6 (PD6): Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável dos Recursos Naturais Vivos;
- Padrão de Desempenho 7 (PD7): Povos Indígenas; e
- Padrão de Desempenho 8 (PD8): Patrimônio Cultural.

Os requisitos de cada Padrão de Desempenho aplicável deverão ser atendidos em sua íntegra.

Os prazos a serem cumpridos pela Concessionária para alguns itens específicos dos PDs, os quais não são exigidos em legislação ambiental, estão apresentados a seguir:

**Tabela 3: Requisitos e Prazos aos Padrões de Desempenho IFC**

<b>Padrão Desempenho da IFC</b>	<b>Requisitos</b>	<b>Prazo</b>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentar estrutura organizacional da equipe Socioambiental da Concessionária para a gestão de todos os PDs aplicáveis;</li> <li>• Apresentar principais metas socioambientais a serem adotadas para cada PD aplicável;</li> <li>• Estabelecer Política de Sustentabilidade em alinhamento ao PD1;</li> <li>• Apresentar versão inicial do Sistema de Gestão Socioambiental de acordo com o PD1;</li> <li>• Estabelecer canais de comunicação e gestão para recebimento, tratamento e resposta a consultas e reclamações externas, de acordo com o PD1;</li> <li>• Apresentar Plano de Engajamento de Partes Interessadas de acordo com o PD1; e</li> <li>• Apresentar cronograma de treinamentos e de implantação do Sistema de Gestão Socioambiental final.</li> </ul>	6º mês da Concessão
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estabelecer Política de Recursos Humanos/Gestão de Pessoas de acordo com o PD2, observando a promoção de diversidade e oportunidades de igualdade de gênero; e</li> <li>• Implementar Sistema de Gestão em Saúde e Segurança do Trabalho de acordo com o PD2.</li> </ul>	6º mês da Concessão
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir gestão para eficiência de recursos e prevenção da poluição de acordo com o PD3, incluindo, mas não limitado a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudo de dispersão de ruído e definição de receptores sensíveis<sup>1</sup>;</li> <li>- Gestão de resíduos e materiais perigosos;</li> <li>- Eficiência energética e uso eficiente de recursos; e</li> <li>- Inventário anual de Gases de Efeito Estufa caso emissões ultrapassem 25 mil toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub> por ano.</li> </ul> </li> </ul>	6º mês da Concessão

<sup>1</sup> Receptores sensíveis serão parte do grupo de comunidades afetadas, grupo para o qual, de acordo com o PD1, devem ser aplicados requisitos específicos de engajamento e divulgação anual de resultados de indicadores socioambientais.

<b>Padrão Desempenho da IFC</b>	<b>Requisitos</b>	<b>Prazo</b>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apresentar Estudo de Avaliação de riscos e impactos à saúde e segurança das comunidades de acordo com o PD4.</li> </ul>	6º mês da Concessão
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaborar e implementar Plano de Ação de Reassentamento e Recuperação dos Meios de Subsistência, priorizando negociações amigáveis e garantindo disponibilização da compensação, locais de reassentamento e auxílio para mudança (para proprietários, ocupantes, pessoas com contratos de arrendamento e aluguel, trabalhadores de atividades econômicas afetadas ou possuidores das áreas destinadas à implantação das instalações necessárias à exploração dos serviços da Concessão) antes do início de quaisquer obras e/ou/ atividades que requeiram desapropriação ou liberação de faixa de domínio (resultando em deslocamento físico ou econômico), de acordo com o PD5..</li> </ul>	6º mês da Concessão
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar e avaliar riscos à Biodiversidade e, caso aplicável, elaborar e implementar Plano de Ação de Biodiversidade e Plano de Gestão e Monitoramento da Biodiversidade, de acordo com o PD6.</li> </ul>	12º mês da Concessão
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Elaboração de estudo complementar de avaliação de impactos em Serviços Ecossistêmicos e, caso aplicável, elaborar e implementar Plano de Gestão e Monitoramento, de acordo com o PD6.</li> <li>Consultar responsáveis pela gestão das Unidades de Conservação na Área de Influência do projeto, assim como pela gestão das Áreas Reconhecidas Internacionalmente (tais como as Áreas-chave da Biodiversidade), para garantir que os impactos sejam consistentes com os planos de gestão dessas áreas e de que programas adicionais a cargo da concessionária promovam e aprimorem seus objetivos de conservação"</li> </ul>	12º mês da Concessão
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar Terras Indígenas no buffer de estudo, conforme premissas da Portaria Interministerial nº 60/2015</li> </ul>	1º mês da Concessão
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prever medidas de controle ambiental durante as obras, quando o projeto de engenharia previr interferência no buffer de estudo supracitado</li> </ul>	12º mês da Concessão
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caso aplicável, atender demais requisitos do PD7.</li> </ul>	Anualmente
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar sítios arqueológicos na faixa de domínio e, quando não existentes, no buffer de estudo, conforme premissas da Portaria Interministerial nº 60/2015</li> </ul>	1º mês da Concessão

Padrão Desempenho da IFC	Requisitos	Prazo
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prever medidas de controle ambiental durante as obras, quando o projeto de engenharia previr interferência no buffer de estudo supracitado</li> </ul>	12º mês da Concessão
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caso aplicável, atender demais requisitos do PD8.</li> </ul>	Anualmente

#### Referências:

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental*. Washington, DC, Janeiro, 2012.

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Notas de Orientação: Padrões de Desempenho sobre Sustentabilidade Socioambiental*. Washington, DC, Janeiro, 2012.

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Notas de Orientação 6: Conservação da Biodiversidade e Gestão Sustentável de Recursos Naturais Vivos*. Washington, DC, Junho, 2019.

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Diretrizes Ambientais e de Saúde e Segurança*. Washington, DC, Abril, 2007.

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Participação dos Interessados: Manual de Melhores Práticas para Fazer Negócios em Mercados Emergentes*. Washington, DC, Maio, 2007.

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Manual de Boas Práticas. Uso da Forças de Segurança: Avaliação e Gestão de Riscos e Impactos. Orientação para o Setor Privado em Mercados Emergentes*. Washington, DC, Janeiro, 2017.

CORPORAÇÃO FINANCEIRA INTERNACIONAL. *Manual para Preparação de Plano de Ação de Reassentamento*. Washington, DC, Março, 2002.

#### 5.2.1 Relatório Anual

A Concessionária deverá apresentar Relatório Anual, acompanhado de Certificado de Inspeção emitido por Organismo Acreditado, acerca do atendimento aos Padrões de Desempenho da IFC, conforme regulamento da ANTT e contrato.

O Relatório, de periodicidade anual, deverá atestar o cumprimento de todos os PDs, com ênfase aos requisitos estabelecidos na Tabela 3, os quais não são exigidos em legislação ambiental.

## 6 REFERÊNCIAS TÉCNICAS NORMATIVAS E BIBLIOGRÁFICAS

A observação às diretrizes dos normativos e referências abaixo listados deve considerar sempre a sua versão atualizada.

A relação perfaz as citações realizadas no presente documento e não possui caráter exaustivo.

#### TÚNEIS

ABNT NBR 5181:2013 - Sistemas de iluminação de túneis - Requisitos

ABNT NBR 15661:2021 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos

ABNT NBR 16736:2019 - Proteção contra incêndio em túneis rodoviários e urbanos - Operação de emergência em túneis rodoviários e urbanos

ABNT NBR 15981:2019 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Sistemas de sinalização e de comunicação de emergências em túneis

ABNT NBR 15775:2009 - Sistemas de segurança contra incêndio em túneis - Ensaio, comissionamento e

inspeções.

## **SINALIZAÇÃO E ELEMENTOS DE SEGURANÇA VIÁRIA**

### **ABNT – Associação Brasileira Normas Técnicas**

- NBR 6971 – Segurança no tráfego - Defensas Metálicas – Implantação – 2ª edição - 12/04/2012
- NBR 7941 – Dispositivos Auxiliares – Dispositivo antiofuscante para segurança viária – 3ª Edição – 28/10/2020
- NBR 11904 - Sinalização Vertical Viária - Placas de aço zincado – 3ª edição – 13/01/2015
- NBR 12935 – Sinalização Horizontal Viária – Tinta com resina livre – Requisitos – 3ª edição – 24/04/2020
- NBR 14636 – Sinalização Horizontal Viária – Tachas Retrorefletivas viárias – Requisitos – 3ª edição – 13/04/2021
- NBR 14644 – Sinalização Viária – Películas – Requisitos – 4ª Edição – 28/04/2021
- NBR 14723 – Sinalização Horizontal Viária – Medição de retrorefletividade utilizando equipamento manual com geometria de 15 m – Método de Ensaio – 4ª. Edição – 23/06/2020
- NBR 14885 – Segurança no tráfego – Barreiras de Concreto – 3ª edição - 13/05/2016
- NBR 14891 – Sinalização Vertical Viária - Placas - 3ª Edição – 28/07/2021
- NBR 14962 – Sinalização Vertical Viária - Suportes metálicos em aço para placas – Projeto e Implantação – 3ª edição – 21/07/2020
- NBR 15402 – Sinalização horizontal viária – Termoplásticos – Procedimentos para execução da demarcação e avaliação – 2ª Edição – 24/07/2014.
- NBR 15405 - Sinalização horizontal viária – Tintas – Procedimentos para execução da demarcação e avaliação – 3ª Edição – 15/07/2016.
- NBR 15426 – Sinalização Vertical Viária - Método de medição da retrorefletividade em campo, utilizando retrorefletômetro portátil – 3ª edição – 13/11/2020
- NBR 15486 - Segurança no tráfego — Dispositivos de contenção viária — Diretrizes de projeto e ensaios de impacto – 2ª edição - 09/03/2016
- NBR 15576 – Sinalização Horizontal Viária – Tachões refletivos viários – Requisitos e métodos de ensaio – 2ª Edição – 08/02/2015
- NBR 17050 – Avaliação da conformidade – Declaração de conformidade de fornecedor

### **CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito**

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Resolução nº 874

VOLUME III – Sinalização Vertical de Indicação

VOLUME VI – Dispositivos Auxiliares

VOLUME VIII – Sinalização Cicloviária

Resolução nº 160

Resolução nº 39/98

Resolução nº 738/2018

Resolução nº 798

### **DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**

Manual de Sinalização Rodoviária

## **OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS**

DNIT – DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **DNIT 010/2004 - PRO.** Inspeções em pontes e viadutos de concreto armado e protendido – Procedimento. Rio de Janeiro, 2004.

NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

## **TERRAPLENOS E ESTRUTURAS DE CONTENÇÃO**

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 11682 - **Estabilidade de encosta.** Rio de Janeiro, 2009.

CPRM – SERVIÇO GEOLÓGICO DO BRASIL. **Manual de mapeamento de perigo e risco a movimentos gravitacionais de massa.** Volume 1. Rio de Janeiro, 2018.

## **SISTEMA DE DRENAGEM E OBRAS DE ARTE CORRENTES (OACs)**

### **DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes**

Manuais de Drenagem

028/2004 – ES Drenagem - Limpeza e desobstrução de dispositivos de drenagem

029/2004 – ES Drenagem - Restauração de dispositivos de drenagem danificados

## **SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO**

### **ABNT – Associação Brasileira Normas Técnicas**

NBR 5101 – Iluminação Pública

NBR 5181 – Iluminação de tuneis

## **GEOMETRIA**

Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais (MPGRR) – IPR 706 do DNIT

Manuais de Projeto Geométrico e de Segurança Viária, da AASHTO

Manual de Projeto e Práticas Operacionais para Segurança nas Rodovias do DNIT

## **EDIFICAÇÕES**

NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

## **SOCIOAMBIENTAL**

NBR ISO 14001 – Sistemas de gestão ambiental – Requisitos com orientação para uso NBR ISO 14064-1 –

Gases de efeito estufa – Parte 1

Portaria Interministerial nº 60/2015