

DNIT

Proc. nº 50600.001199/2010-82

Ata da Sessão de Audiência Pública referente à Licitação que visa a execução, sob o regime de empreitada por preço unitário, das Obras de Implantação / Pavimentação e Adequação com Melhoramentos na rodovia BR-101/BA, nos LOTE 3, Trecho: Divisa PI/BA – Div. BA/MG, Subtrecho: Entroncamento BR-349(Correntina)-Entroncamento BA-172 (Coribe), Segmento: km 340,0 – km 378,0, Extensão: 38,0 km, Código PNV: 135BBA0610; LOTE 4, Trecho: Divisa PI/BA – Div. BA/MG, Subtrecho: Entroncamento BA-172 (Coribe) – Cocos, Segmento: km 378,0 – km 443,9, Extensão: 65,9 km, Código PNV: 135BBA0620; LOTE 5, Trecho: Divisa PI/BA – Div. BA/MG, Subtrecho: Cocos-Divisa BA/MG, Segmento: km 443,9 – km 466,8, Extensão: 22,9 km, Código PNV: 135BBA0630.

Aos 04 dias do mês de março de 2010, na Superintendência Regional no Estado da Bahia/ DNIT, situada á Av. Frederico Pontes 141, Comércio – CEP 40460-000 – Salvador/BA, o Superintendente Regional no Estado da Bahia, Eng. Saulo Filinto Pontes de Souza deu início à Audiência Pública às 9:30 horas apresentando os componentes da mesa: Compuseram a mesa o Eng. Saulo Filinto Pontes de Souza – Superintendente Regional do DNIT no Estado da Bahia, Eng. Diegles Simões de Toledo Pereira – Centran, Dr. Carlos Eduardo de Castro – Analista da Coordenação Geral de Meio Ambiente/DNIT. Seguindo o roteiro o Presidente da Audiência Pública, Eng. Saulo Filinto Pontes de Souza fez uma explanação geral sobre os procedimentos da Audiência Pública e neste momento foi ratificado que conforme estabelecido nas normas da Audiência os participantes terão 3(três) dias úteis para encaminhar quaisquer questionamentos referentes a Audiência, desde que a intenção de fazê-lo seja expressa publicamente durante a Audiência, para que conste em Ata. Em seguida convidou os participantes a assinarem a lista de presença que é parte integrante desta Ata. Prosseguindo passou a palavra ao Eng. Diegles Simões de Toledo Pereira – Centran que fez a apresentação do projeto e discorreu sobre todos os aspectos relacionados às futuras obras, através do equipamento “Data-Show”. Tendo sido encerrado a primeira parte da apresentação do projeto, o Eng. Saulo Filinto Pontes de Souza, informou que seria dado o prazo de 10 (dez) minutos para recebimento dos questionamentos e após seria realizado um intervalo de 15 (quinze) minutos para organização dos questionamentos pelos membros da mesa. Logo em seguida foram respondidos alguns questionamentos, a saber: **1ª pergunta:** o Sr. João Evangelista do Sacramento Neto – representante do Ministério dos Transportes, pergunta nas características da rodovia I-B a faixa de domínio é de 80,00m. No lote 1 e 2 é 70,00m que já esta sendo executado, não pode os lotes 3, 4 e 5 acompanhar estes mesmos 70m? O Eng. Diegles Simões de Toledo Pereira – Centran discorreu que como dito na pergunta a rodovia enquadrada na classe I-B em regiões onduladas deve ser de 80,00m. Neste sentido o Centran não fez consulta aos outros lotes e a faixa de domínio ficou maior. Para complementar e conhecendo o projeto e a execução da obra não foi visto problemas em alterar a faixa de domínio de 80,00m para 70,00m, caso haja interesse; **2ª pergunta:** o Sr. Edson Machado de Freitas - representante da empresa Paviservice pergunta se haverá implantação de posto de fiscalização de pesagem? O projeto foi orçado com brita comercial ou produzida? As licenças ambientais para jazidas de empréstimos já estão liberadas? Qual o percentual de cimento para base melhorada com cimento? Qual o VMD previsto após construção da rodovia? O Eng. Diegles Simões de Toledo Pereira – Centran respondeu que não foi indicada no projeto a implantação de postos de

DNIT

Proc. nº 50600.001199/2010-82


fiscalização de pesagem, esta abordagem deve ser remetida a Coordenação-Geral de Operações Rodoviárias/DNIT para definir a necessidade ou não dos postos. O projeto foi orçado com brita comercial. Foi discutida a análise de alternativas de projetos, a saber: misturas de solo/brita 50% e mistura de solo/brita 30% melhorada com cimento. A segunda opção mostrou-se mais adequada o teor de cimento utilizado é baixo (1,5%). Em relação ao VMD = 622 e o número $N = 6,914 \times 10^6$. O Dr. Carlos Eduardo de Castro responde que as licenças ambientais para jazidas de empréstimos não foram liberadas. As licenças ambientais das jazidas têm que ser requeridas pela empresa contratada para execução dos serviços; **3ª pergunta:** o Sr. Marcos Aurélio P. Araújo – representante da Concremat, pergunta quais as exigências/recomendações do projeto para que se minimizem os riscos de reflexão de trincas da base para o revestimento, quando da execução da obra? O Eng. Diegles Simões de Toledo Pereira responde que conforme dito o teor de cimento utilizado na mistura é baixo, isto significa que a possibilidade de surgirem trincas na superfície do revestimento devido à fissura da base é remota. Mesmo assim foi criada uma camada de bloqueio em tratamento superficial desta base. Como os grãos do TSS são espaçados há uma redução da propagação de fissuras; **4ª pergunta:** o Sr. Antonio Afonso Assis – representante da ATP Engenharia, pergunta por que da não contemplação de um contorno na cidade de Coribe? Porque optou-se por uma travessia urbana? O Eng. Diegles Simões de Toledo esclarece que o Centran realizou o estudo de traçado para o contorno de Coribe, inclusive com variáveis de lado. Entretanto, a equipe de topografia (levantamento de campo) foi impedida de concluir seus trabalhos, pois moradores impediram o acesso de suas propriedades para o estudo topográfico. Desta forma, o Centran ficou impedido de projetar este contorno. Será necessário que o DNIT/BSB e DNIT/BA, juntamente com o poder público local (Prefeitura) e moradores definam o traçado para continuidade de execução do projeto; **5ª pergunta:** o Sr. Alexandre da Cunha Filho – representante da Top Engenharia relata o trecho de São Desidério/ Correntina sofreu atrasos devido a ocorrência de cavernas. E pergunta se no trecho em pauta existe também? As fundações da ponte levaram em consideração a possibilidade de cavernas? O Eng. Diegles Simões de Toledo responde que no estudo geológico e geotécnico da região do empreendimento não foram identificadas evidências de existência de cavernas. Cabe ressaltar, que o termo de referência do plano de trabalho não solicitou avaliações especiais como, por exemplo, geofísica. No estudo das fundações de OAE's foi alcançado na maioria deles o substrato rochoso. Para avaliar o suporte desta camada foi realizado o ensaio por sondagem rotativa até o mínimo de 4m de profundidade ou $IR \geq 50\%$ (cinquenta por cento) (Índice de Recuperação). Nestas avaliações não foram encontradas cavernas. O Dr. Carlos Eduardo de Castro complementa a resposta esclarecendo que segundo os estudos ambientais elaborados, não foram encontrados indícios de presença de cavernas no trecho, porém caso seja encontrado pela empresa que executará o serviço algo relacionado com cavernas, as questões ambientais deverão ser consideradas, e neste caso, as obras poderão sofrer atrasos; **6ª pergunta:** o Sr. Maurício Drummond Uzzaa – representante do Ministério dos Transportes, pergunta por que a solução para Coribe foi Travessia Urbana e não contorno? Está indagação foi esclarecida pela resposta de nº. 4; **7ª pergunta:** o Sr. Edmilson Souza Moraes – servidor do DNIT/BA, indaga por que a Audiência Pública não foi realizada em local próximo das comunidades envolvidas na implantação das obras? Se Existirão passivos ambientais antes e depois das obras? O Dr. Carlos Eduardo de Castro responde que a Audiência Pública a que pergunta se refere é relacionada com a apresentação do EIA/RIMA. O caso da Audiência Pública em questão é para apresentação do projeto de engenharia. Portanto o procedimento para o nosso caso é diferente do questionado; **8ª pergunta:** o Sr Antonio Carlos Cruz de Oliveira – servidor do DNIT/BA, pergunta se no lote 5, a ponte sobre o rio Carinhanha existente sofrerá alguma intervenção de alargamento ou reforço? Qual foi o PNV utilizado no projeto, pois, o último PNV disponível apresenta o entroncamento

DNIT

Proc. nº 50600.001199/2010-82

com a BR-349 com “km 333,7”? O Eng. Diegles Simões de Toledo responde que o lote 5 não contempla o projeto de construção de ponte sobre o rio Carinhanha. O mesmo está inserido no projeto do lote de Minas Gerais. No local a travessia é feita por ponte de madeira. Não há ponte de concreto ou metálica no local. A questão em relação ao PNV é um tema complexo. Hoje visto a necessidade de atualização constante do mesmo. Outro fator complicado foi à criação de contornos, que na maioria dos casos reflete em uma extensão divergente daquela do PNV. Sabendo disto e devido ao fato da equipe de topografia já estar concluindo os trabalhos na divisa BA/MG, primeiro do que no entroncamento BR-349, optou-se por fixar como correto o “km” do final do trecho (466,8) e subtraindo as extensões até a posição do entroncamento no “km 340,00”. Esta divergência deve ser corrigida por uma análise completa e eficaz de extensão do trecho que precede este entroncamento visando corrigir o PNV (divisa até o entroncamento) e solucionando problemas posteriores como, por exemplo, erro no projeto de sinalização (placas). Foi comunicado, também, que o material apresentado na Audiência será disponibilizado no site do DNIT. Em seguida foi franqueada a palavra aos participantes que dela declinaram. Nada mais havendo a tratar declarou encerrada a presente sessão.

Salvador, 04 de março de 2010.


Engº SAULO FILINTO PONTES DE SOUZA
Superintendente Regional no Estado da Bahia - DNIT