



Agência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70200-003 – fone: (61) 3410.1741

NOTA TÉCNICA Nº 058/2014/GEINV/SUINF

Ref.: Processo nº 50500.120082/2014-59

Assunto: Proposta de 7ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia – PER, da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG - Complementar.

Brasília, 28 de novembro de 2014.

I- INTRODUÇÃO

1. Por meio da presente Nota Técnica, apresenta-se a complementação da Nota Técnica nº 51/2014/GEINV/SUINF, de 10.11.2014 que trata da proposta para a 7ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Rodovia – PER, da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG, concedida à Concessionária Autopista Fernão Dias S/A.
2. Esta complementação é necessária, tendo em vista a conclusão da análise do orçamento da obra de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394 da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP, no Município de Mairiporã/SP.
3. Vale comentar que os valores apresentados neste documento estão com base em julho/2007.

II- Análise Técnica

Obras de Combate a Enchentes entre o km 64+795 e o km 66+934.

Proposta Concessionária

4. Segundo a Concessionária e conforme escrito na Nota Técnica nº 037/2014/GEINV/SUINF, esses assuntos estão sendo tratados em processos específicos, enviados pelas cartas GPE-815/14, e GPE-816/14, as quais a Concessionária aguarda a análise.
5. Conforme informado pela Concessionária por meio da Carta GPE-815/14, de 10/10/2014, esta obra já foi executada em 2010, juntamente com a execução das Praças de Pedágio – P1 no km 66+600 (pista sul) e no km 65+700 (pista norte).
6. Os argumentos relevantes da Concessionária Autopista Fernão dias estão explicitados no Parecer Técnico nº 212/2014/GEINV/SUINF, em anexo, o qual apresentou a análise da solicitação de reequilíbrio pela execução da referida obra.

Comentários

7. Por meio do Parecer Técnico nº 212/2014/GEINV/SUINF, de 07/11/2014, esta Gerência apresentou a análise da solicitação da Autopista Fernão Dias S/A. de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão pela execução de obras de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394 da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP.
8. Transcrevemos abaixo a conclusão do referido Parecer Técnico com o entendimento desta GEINV:

“Desta forma, tendo em vista que as obras de drenagem, fora da faixa de domínio e do âmbito da construção da Praça de Pedágio P 01, entre o km 64+795 e o km 66+394, deveriam ter sido realizadas e custeadas por um Terceiro, solicitamos orientações com relação à forma de reequilíbrio do Contrato de Concessão.

Por fim, encaminhamos o presente parecer para apreciação superior com o entendimento manifestado por esta GEINV e informamos que o projeto e orçamento da referida obra se encontram em análise nesta Agência.”

9. Pelo apresentado, entendemos que a Concessionária Autopista Fernão Dias incorreu, assim, em uma despesa que não estava prevista em seu Contrato de Concessão ao executar as obras de drenagem que se situavam fora da faixa de domínio.

10. São, de fato, obras necessárias para tratar um problema recorrente cujo elemento causador é externo à rodovia, e sobre o qual a Concessionária não tem gestão, a saber o crescimento desordenado da região urbana lindeira à rodovia.

11. Destacamos que a Nota referenciada acima embasou a Nota Técnica nº 51/2014/GEINV/SUINF, de 10/11/2014, a qual apresentou a proposta de 7ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária do Programa de Exploração da Rodovia – PER, da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP/MG - Complementar. Isto é, na ocasião da elaboração da Nota Técnica de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio o orçamento da obra de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394, da Rodovia Fernão Dias, ainda se encontrava em análise na ANTT.

12. Em 24/11/2014, o processo nº 50500.013949/2014-11 foi encaminhado à GEINV com a análise do orçamento mencionado, realizado pela CPROJ por meio do RAP nº 1690/2014, de 19/11/2014.

13. Esclarecemos que o projeto encaminhado pela Concessionária não foi elemento de análise pela CPROJ/SUINF, sendo o orçamento verificado com base no projeto já aprovado pela Nota Técnica nº 164/2008/GEGEX/SUINF, constante no processo nº 50500.024252/2008-27.

14. O orçamento aprovado pela CPROJ pela execução das obras de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394, fora da faixa de domínio da Rodovia e fora do âmbito das obras da Praça de Pedágio, foi de R\$ 22.409.097,56 (vinte e dois milhões, quatrocentos e nove mil e noventa e sete reais e cinquenta e seis centavos) data base de julho/2007.

Proposta SUINF

15. Diante do exposto, caso a Diretoria Colegiada desta Agência decida pela inclusão da referida obra no Contrato de Concessão da Autopista Fernão Dias S/A, o cronograma financeiro de investimentos deverá ser alterado da seguinte forma:



Item 5.1.22 – Implantação de Drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394

	TOTAL	1º Ano	2º Ano	3º Ano	4º Ano	5º Ano	6º Ano	7º Ano	8º Ano
I	-								
II	24.310.582,29							24.310.582,29	
III	22.409.097,56		22.409.097,56						

Legenda:

I – Cronograma Vigente;

II – Cronograma Proposto pela Concessionária;

III – Proposta de Revisão Extraordinária.

III- CONCLUSÃO

16. Desta forma, tendo em vista que as obras de drenagem, fora da faixa de domínio e do âmbito da construção da Praça de Pedágio P 01, entre o km 64+795 e o km 66+394, deveriam ter sido realizadas e custeadas por um Terceiro, encaminhamos a presente Nota Técnica para decisão quanto à forma de reequilíbrio do Contrato de Concessão.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília - DF, CEP 70 200-003
Fone: (61) 3410 1741

PARECER TÉCNICO n.º 212 /2014/GEINV/SUINF

Brasília, 07 de novembro de 2014.

Assunto: Obras de Drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394.

Referência: Carta GPE-671/14
Carta GPE-815/14.

I- INTRODUÇÃO

1. O presente parecer técnico trata da análise da solicitação da Autopista Fernão Dias S/A. de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão pela execução de obras de drenagem entre o km 64+795 e o km 66+394 da Rodovia Fernão Dias, BR-381/SP.

II- PROPOSTA DA CONCESSIONÁRIA

2. Por meio da Carta GPE-671/14, de 21/08/2014, a Autopista Fernão Dias apresenta as argumentações transcritas abaixo:

“Quando da atividade de monitoração da Rodovia, isto é, após o início da Concessão, foi possível constatar que nos km 83+900, pista norte e sul e na Região de Mairiporã/SP (entre os km 64+795 e km 66+934) havia graves problemas de alagamentos provocados pela deficiência do sistema de drenagem existente, somada, especialmente, a fatores externos e alheios ao controle da Concessionária.

Conforme levantamento realizado pela Concessionária, os problemas de enchentes possuem como origem, essencialmente, a grande quantidade de material carreado para a Rodovia, produzido pela ocupação urbana desordenada e irregular que se dá ao redor da faixa de domínio, ocasionando a redução da eficiência e até mesmo a completa obstrução dos

dispositivos de drenagem já existentes, principalmente no km 83+900.

A despeito de constituírem problemas relacionados à drenagem de trechos urbanos contíguos à Rodovia, possuem direta interferência nesta, visto que causam grandes inundações em época de precipitações intensas.

É de se ressaltar que, diante dessa situação, a recuperação, conservação e manutenção dos dispositivos de drenagem nessas localizações ficam prejudicadas, porquanto dependem de solução de complexas obras de drenagem fora da faixa de domínio.

Oportuno mencionar, que o reforço dos dispositivos de drenagem dentro da faixa de domínio, não evitará futuras inundações das áreas, pois é imprescindível a integração física com as obras de drenagem periféricas e com novas travessias de drenagem.

As obras necessárias à definitiva solução do problema de inundações em muito se distinguem das obras de drenagem normalmente exigidas para a malha viária, seja porque possuem uma complexidade muito maior, seja porque englobam obras fora da faixa de domínio.

Assim, objetivando a máxima eficiência do PER, em atendimento público, a Concessionária propôs a inclusão no PER, mediante o devido reequilíbrio econômico financeiro, das obras necessárias à definitiva solução do problema de inundações.

Em resposta ao pedido de reequilíbrio, a Agência entendeu que tais obras já se incluíam nas obrigações contratuais de recuperação do sistema de drenagem, conforme depreende da Nota Técnica nº 031/2012/GEINV/SUINF.

Contudo, não merecem prosperar os argumentos despendidos pela ANTT, pois, na verdade, as intervenções necessárias para combater as enchentes vão muito além da mera restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, conforme obrigação do PER.

Com efeito, para a solução dos problemas de enchente nas duas regiões, além de obras de maior complexidade que aquelas normalmente exigidas



para malha viária, foram necessárias intervenções que estão fora da faixa de domínio, razão pela qual, evidentemente, não poderiam estar contidas dentro do escopo do contrato.

As obras de combate a enchentes na Região de Mairiporã/SP (Canalização do Córrego do Itaim entre o km 64+795 e o km 66+934), por exemplo, extrapolaram a área de influência da construção da Praça de Pedágio – P1, tendo sido realizada a canalização do Córrego Itaim, conforme já demonstrado à Agência nas Correspondências GPE-264/12, GPE-679/12 (5ª Revisão Ordinária), GPE-878/13 e GPE-1185/13 (6ª Revisão Ordinária). Situação similar ocorreu no km 83+900, o qual demandou intervenções complexas, profundas e alheias à própria faixa de domínio.”

3. A Concessionária Autopista Fernão Dias, em documentos anteriores à Carta mencionada acima, ainda apresenta outras informações relevantes para a análise do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, conforme será apresentado a seguir.

4. Plano Diretor 2006/2015, pg. 31 da Imprensa Oficial de Mairiporã, de 08/11/2006:

“Drenagem

A área urbana central do município de Mairiporã situa-se na bacia hidrográfica do rio Juqueri, sendo drenada pelo conjunto de seus afluentes, destacando-se o córrego Itaim e o rio Pinheiros. O distrito de Terra Preta, na região norte do município, situa-se na bacia hidrográfica do rio Jundiaizinho.

O rio Juqueri teve seu regime de escoamento alterado, com a implantação do Sistema Cantareira. Com a construção da barragem do rio Juqueri, houve a necessidade de se construir um dique às margens do canal daquele rio no trecho urbano de Mairiporã, entre a Rodovia Fernão Dias e as imediações do desemboque do canal no Reservatório (Av. H. A. Boilesen, com R. Ver. Morelato), influenciando no sistema de microdrenagem da área urbana. O dique visa impedir que, nos períodos de cheias, as águas do canal inundem parte da área urbana de Mairiporã, pois a cota desse trecho é inferior a cota máxima de operação do reservatório Paulo de Paiva Castro. Uma elevatória constituída por quatro bombas, que faz



parte desse sistema de controle de inundações, recalca vazões do sistema de microdrenagem da área urbana central para o canal.

(...)

Levantamento realizado pela Emplasa em 1983, no âmbito do “Programa Emergencial de Controle de Enchentes na RMSP” identificava quatro áreas do município onde haviam ocorrido inundações, localizadas no Centro e na Vila Popular, próximas ao Córrego Itaim. A atualização daquele Programa, realizada pela Emplasa em 1996, identificou novamente as quatro áreas do município anteriormente atingidas por inundações, além de mais duas no distrito de Terra Preta, na Bacia do Rio Jundiaizinho. Em diferentes períodos foram realizados serviços de limpeza, desassoreamento e retificação do córrego Itaim, além da substituição de travessias.

Os principais pontos sujeitos à ocorrência de inundações no município localizam-se no Centro (Av. Tabela Passarella e rua Padre Vairo), no Bairro Votorantim (Chácaras Mirim, e Vila Popular), nas margens do Córrego Itaim, e no distrito de Terra Preta, na bacia do rio Jundiaizinho. Nesse distrito, registra-se inundações ocasionais na principal rua de acesso ao bairro, devido à obstrução da travessia sobre o córrego que atravessa a área central e o Jardim Pereira. Existe um projeto de canalização deste córrego, mas data de 1998 e, segundo informações da Secretaria de Planejamento, o projeto teria que ser adequado à ocupação atual da sub-bacia.

Essas ocorrências têm como causa a ocupação inadequada das várzeas e encostas, o assoreamento dos cursos d’água, a insuficiência de travessias assim como a inexistência ou a precariedade dos sistemas de microdrenagem, além do aumento da impermeabilização do solo.

Com as obras de duplicação da Rodovia Fernão Dias, o córrego Itaim, afluente direto do rio Juqueri e que corta a área urbana do Município de Mairiporã – foi parcialmente canalizado e retificado.”

5. Artigo Científico da Mestre Celina Maria Rodrigues Pinto e da Doutora Gilda Collet Bruna:



“(...)

A morfologia do Município é favorável a enchentes e inundações, situação que piorou consideravelmente após a construção do Reservatório Engº. Paulo de Paiva Castro. Existe um dique às margens do canal do Rio Juqueri, para que, em período de cheias, impeça que suas águas transbordem e invadam o centro velho do município e existe ainda uma elevatória, constituída por quatro bombas, que recalca as águas de drenagem urbana do canal

(...)”

6. Outra questão abordada pela Concessionária foi a localização da praça de pedágio de Mairiporã. A Autopista Fernão Dias, de acordo com os argumentos expostos a seguir, alegou que a única solução possível foi a implantação da praça de pedágio desmembrada, uma nas proximidades do km 65+650, pista norte, e outra nas proximidades do km 66+650, pista sul.

7. Carta DS 113/2010, de 20/05/2010, encaminhada pela Autopista Fernão Dias S/A:

“(...)

• ANTECEDENTES

(...)

Desde a fase de elaboração da Proposta Comercial da Concessionária, a localização prevista em Edital para a praça P01 foi considerada inadequada sob diversos aspectos, conforme será explanado na sequência; No entanto, esta questão foi levantada em nossa proposta, pois, conforme definido no Título V, Capítulo XV, item 5.133 do Edital, a proposição de alterações na posição dos Pedágios seria tratada apenas após a publicação do Extrato do Contrato de Concessão no DOU.

(...)

A questão dos impactos a serem provocados pelo posicionamento da Praça de Pedágio P 01 já provocava polêmicas, mesmo antes da licitação, na Fase de Perguntas e Respostas quando se lançaram os Editais. Nesta ocasião se registraram pleitos para mudança da localização da praça, como o de número 103013/2007, em que um cidadão do município solicitava a retirada da praça do trecho urbano de Mairiporã, alegando não aceitar a implantação do



pedágio e ameaçando resistir e impedir esta implantação por todos os meios.

(...)

- **OS IMPACTOS PROVOCADOS PELA POSIÇÃO PREVISTA PARA A PRAÇA P 01**

A localização da praça na seção do km 66 interfere com a operação de uma passarela interfere com a operação de uma passarela ali existente.

A possibilidade de se deslocar a seção de bloqueio da praça, em três quilômetros, para Norte ou para o Sul, não reduziria os impactos da implantação da praça, sendo que as condições topográficas do entorno da rodovia são muito piores nos extremos do segmento.

No meio físico, a implantação de uma praça convencional, com mais de 30 cabines de cobrança em um único eixo, mostrava ser inviável, já que acarretaria um enorme impacto sobre o meio físico, em qualquer seção do trecho compreendido entre o km 63 e o km 69 da rodovia, segmento resultante da aplicação do parâmetro de três quilômetros em que a Concessionária poderia alterar a localização definida no PER (ver Edital, Título V, Capítulo XV, item 5.133).

A excepcional dimensão da praça impede a aplicação de uma solução convencional de praça com cabines alinhadas em qualquer ponto da rodovia, entre o km 63 e o km 69, por conta da topografia desfavorável devido à configuração transversal de um trecho de serra em composição com uma grande quantidade de interferências, próprias de áreas urbanizadas.

Os impactos sobre o meio social e econômico provocados pela localização definida para a praça são, também, potencialmente muito importantes, uma vez que o km 66 da rodovia se encontra no segmento da travessia da área urbana de Mairiporã, situado entre os acessos aos bairros da periferia Sul e o acesso principal da cidade, cortando a principal rota de ligação dos bairros com a área central, que é a própria BR-381/SP.

(...)

- **A MANIFESTAÇÃO DA PREFEITURA QUANTO A SOLUÇÃO PROPOSTA**

A solução de projeto da praça, aprovada pela ANTT e a solução operacional considerada pela



Concessionária foram apresentadas à Prefeitura Municipal de Mairiporã, conforme solicitação desta, em 03 de novembro de 2008, em reunião técnica cuja Ata encontra-se anexa à presente, constituindo o Anexo D.

Nesta ocasião, a Prefeitura Municipal de Mairiporã considerou satisfatória a solução física de implantação da praça em duas seções; No entanto, objetou, de forma incisiva, a solução operacional que previa o fechamento das saídas urbanas a montante das praças direcionais ou os acessos a jusante das mesmas.

O Prefeito Municipal solicitou a manutenção de uma saída no km 67,8, da pista norte (PN), alegando que esta saída atende ao acesso de moradores dos bairros locais, assim como de um grande centro de distribuição de móveis e uma pedreira, estes últimos situados na Margem Oeste da rodovia com importante fluxo de caminhões de grande porte gerados em São Paulo que, mesmo vazios, precisariam circular pela área urbana de Mairiporã para ter acesso às sedes dos pólos geradores da área, provocando impacto sobre a segurança da comunidade sobre o patrimônio público.

(...)

Visando evitar indesejáveis conflitos futuros com a Administração Municipal e com a própria população local, a Autopista Fernão Dias desenvolveu os estudos de engenharia para as melhorias solicitadas de forma a encaminhar à análise da Agência.

A Concessionária apresentou, à ANTT, os Projetos de Melhorias de Acessos e Interseções, Praça de Pedágio, Ruas Laterais e 3ª Faixas, a serem implantadas no local, através da Carta DS 0141/2009, protocolada em 23/07/2009 com o nº 50500.047094/2009-64.

Posteriormente à reunião, a Prefeitura de Mairiporã oficiou a ANTT, conforme ofício nº 139/10, de 18/02/2010, apresentado no Anexo F, referindo-se às possibilidades de fuga do pedágio, externando a preocupação da comunidade, com relação ao deslocamento do tráfego pesado da rodovia para dentro do sistema viário do Município de Mairiporã, como forma de evitar o pagamento da respectiva tarifa e solicitando a não abertura da Praça P 01 até



a conclusão do Sistema Viário, incluindo a Praça Defasada.

(...)

- *DA POSSIBILIDADE DA IMPLANTAÇÃO DE PRAÇA DEFASADA DA P 01 NO KM 67,8*

Conforme as regras do Edital, as Praças de Pedágio tinham um quilômetro previamente definido, sendo que, a partir da Publicação do Extrato do Contrato, as mesmas poderiam ser alteradas em até 3 km, em cada sentido.

Em função disso, a Praça P 01 poderia ser implantada em qualquer ponto do segmento compreendido entre o km 63 e o km 69.

Caso fosse deslocada para os extremos do segmento, as dificuldades construtivas da praça tornar-se-iam praticamente insuperáveis em função da conformação transversal do terreno montanhoso.

Quanto mais próxima do km 69, a praça teria menor interferência com a travessia urbana de Mairiporã, porém teria maior proximidade com a área de proteção ambiental do Parque da Cantareira, comprometendo a viabilidade ambiental de sua implantação e levando ao risco de mais atrasos e exigências superiores às que foram impostas para a concessão conseguir a licença de instalação.

(...)

- *CONCLUSÃO*

(...)

A implantação das cabines defasadas com o desdobramento da praça P01, na saída do km 67,8 é a solução mais adequada para um problema criado pela localização inadequada da praça P01 definida no PER, parte das condições editalícias da concorrência para a concessão do Lote 5, no sentido de atender à conveniência e interesse público, equacionando estes problemas e evitando a fuga da receita prevista para a Praça.

8. A Concessionária apresenta, também, o Ofício nº 1249/11 da Prefeitura Municipal de Mairiporã, a qual demonstra a gratidão daquele ente pelas obras de drenagem realizadas pela Autopista Fernão Dias no local, ressaltando que, desde o alargamento, reconstrução e



retificação do córrego Itaim, os problemas de enchentes sofridos pelo Município, naquele local, deixaram de existir.

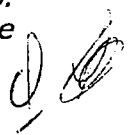
9. Por meio da Carta GPE-815/14, a Autopista Fernão Dias itera as informações citadas anteriormente, e apresenta nova documentação com relação às condicionantes impostas pelo D.A.E.E. (Departamento de Águas e Energia Elétrica), bem como pelo IBAMA para emissão da Licença Ambiental e autorização de execução da Praça de Pedágio. Segue abaixo, trecho da Carta GPE-815/14 referente à solicitações do D.A.E.E.:

"(...)

Considerando as exigências feitas pelos órgão ambientais, neste caso vale ressaltar as exigências com relação ao D.A.E.E. em vistoria técnica no local da obra a ser implantada realizada junto com o Superintendente Eng° Ubirajara e o Eng° Salvador do D.A.E.E. (Departamento de Águas e Energia Elétrica), onde contaram também com a presença do Diretor Superintendente da Autopista Fernão Dias o Eng° Omar Ribeiro e sua equipe técnica, onde após analisar o projeto e vistoriar o local, o Eng° Ubirajara nos informou que só emitiria a autorização de outorga se o alinhamento da canalização do Córrego Itaim fosse deslocado para fora do 'garrafão' da praça. Em função desta alteração, houve um aumento no custo da terraplanagem, pois a nova geometria acabou entrando no morro existente, resultando em grande volume de corte.

Outras exigências do 'D.A.E.E.' na Praça Norte, em relação à canalização, foi que para toda extensão do canal trapezoidal projetado com revestimento de grama em placas, fossem revestidas de concreto; e também que os bueiros à jusante da praça, para o período de retorno de T= 100 anos. A verificação resultou nos reforços dos bueiros em mais um BDCC 2,00 x 2,00.

Contudo, o 'D.A.E.E.' no dia 13 de março de 2009, publica no Diário Oficial de São Paulo, seu indeferimento ao pedido da concessionária com relação a obra, determinando que a autorização só seria emitida se o processo retornasse após a apresentação de novo projeto que atendesse às restrições contidas naquela mesma publicação. Autorização essa que só veio no dia 04 de abril de 2009 com a publicação no Diário Oficial.



(...)"

III- ANÁLISE TÉCNICA

10. Primeiramente, acerca da localização da praça de pedágio de Mairiporã, o Programa de Exploração da Rodovia apontava o km 66 da BR-381/SP, com a possibilidade de alteração desta localização em um raio de 3 quilômetros (km 63 ao km 69). Porém, tendo em vista os impedimentos elencados pela Concessionária nos extremos da faixa determinada contratualmente, como a proximidade com área de proteção ambiental do Parque da Cantareira e o terreno montanhoso da região, o local mais adequado para a instalação da Praça de Pedágio foi na área urbana de Mairiporã, com outras melhorias viárias, que buscaram, ao mesmo tempo, evitar rotas de fuga da praça pelos usuários da rodovia e permitir o trânsito dos munícipes dentro de Mairiporã sem o pagamento da tarifa.
11. O único local viável, encontrado pela Concessionária para implantação da Praça de Pedágio P01 desmembrada, tendo em vista as diversas exigências da Prefeitura de Mairiporã, conforme atas de reunião anexadas ao p.p., foinas, proximidades do km 65+650, pista norte, e nas proximidades do km 66+650, pista sul. Local em que ocorriam enchentes freqüentes.
12. Diante da documentação apresentada pela Concessionária, observamos que o problema das enchentes no Município de Mairiporã foi ocasionado, principalmente, pela implantação do Sistema Cantareira, com a construção do Reservatório Paulo de Paiva Castro. E, ainda, conforme informações da Imprensa Oficial de Mairiporã, o problema foi agravado pela ocupação inadequada das várzeas e encostas, o assoreamento dos cursos d'água, a insuficiência de travessias, assim como a inexistência ou a precariedade dos sistemas de microdrenagem, além do aumento da impermeabilização do solo. Situações, estas, com foco causador externo à faixa de domínio da Rodovia Fernão Dias.
13. Com relação às disposições contratuais, destacamos que estão previstos no item 1.2.4 do PER, com valor global, os serviços de restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das obras-de-arte correntes - OAC's, considerando o cadastro elaborado e apresentado à ANTT na fase dos Trabalhos Iniciais. No entanto, é importante esclarecermos que estes serviços contemplam apenas os dispositivos situados dentro da faixa de domínio da rodovia.



14. O PER ainda dispõe que a implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, deverá obedecer às Especificações de Serviços de Drenagem do DNIT.

15. Assim, a Concessionária tinha a obrigação de prever em sua Proposta Comercial todos os custos necessários para a execução das obras descritas no PER, quais sejam: recomposição, substituição, implantação, complementação dos sistemas de drenagem, dentro da faixa de domínio da rodovia:

***“1.2.4 SISTEMAS DE DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE
CORRENTES***

1.2.4.1 Escopo dos Serviços

Nesta fase, deverão ser realizados os serviços de restauração e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das obras-de-arte correntes – OAC’s, considerando o cadastro elaborado e apresentado à ANTT na fase dos TRABALHOS INICIAIS. Também deverão ser concluídos os trabalhos de recuperação da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d’água, caixas coletoras, descidas d’água, etc.

A implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, deverá obedecer às Especificações de Serviços de Drenagem do DNIT. As obras de drenagem deverão ser orientadas em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação.”

16. Para o caso das obras propostas na Região de Mairiporã, cabe destacar que o preço global previsto no PER para a implantação das praças de pedágio englobam todas as obras consideradas necessárias para a implantação das praças, inclusive quaisquer obras de drenagem da rodovia. Porém, após apresentação de toda a documentação pertinente ao assunto pela Concessionária, entendemos que as obras de drenagem executadas fora da faixa de domínio, que tinham como objetivo solucionar o problema histórico de enchentes na região, com reflexo claro na operação da rodovia, não fazem parte da obra da praça de pedágio daquele Município.

17. São, de fato, obras necessárias para tratar um problema recorrente cujo elemento causador é externo à rodovia, e sobre o qual a Concessionária não tem gestão, a saber o crescimento desordenado da região urbana limdeira à rodovia.





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

18. Pelo apresentado, entendemos que a Concessionária Autopista Fernão Dias incorreu, assim, em uma despesa que não estava prevista em seu Contrato de Concessão ao executar as obras de drenagem que se situavam fora da faixa de domínio e, que eram necessárias para a adequada operação da rodovia.

19. Cabe também esclarecermos que, no entendimento desta Gerência, apesar da melhoria proporcionada ao usuário da rodovia com a adequação da drenagem naquela região, a parte da obra situada fora da faixa de domínio deveria ter sido executada e custeada pela Prefeitura de Mairiporã, tendo em vista que as enchentes no local eram ocasionadas pela implantação do Sistema Cantareira, com a construção do Reservatório Paulo de Paiva Castro e pela urbanização daquele Município.

20. Ressaltamos que, caso a Concessionária executasse apenas a parte da obra de drenagem que se encontrava dentro da faixa de domínio e na área da praça de pedágio, o problema com as enchentes não seria sanado.

IV- CONCLUSÃO

21. Desta forma, tendo em vista que as obras de drenagem, fora da faixa de domínio e do âmbito da construção da Praça de Pedágio P 01, entre o km 64+795 e o km 66+394, deveriam ter sido realizadas e custeados por um Terceiro, solicitamos orientações com relação a forma de reequilíbrio do Contrato de Concessão.

22. Por fim, encaminhamos o presente parecer para apreciação superior com o entendimento manifestado por esta GEINV e informamos que o projeto e orçamento da referida obra se encontram em análise nesta Agência.