

# PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE 01/2015

---

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas  
Maio de 2015

---

Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) visando à obtenção de estudos e levantamentos para modelagem de propostas para contratação de empresa para exploração da rede rodoviária que integra o Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013.

---

## ÍNDICE

1. PREÂMBULO.....	3
2. OBJETO.....	3
3. DAS DIRETRIZES PARA PARTICIPAÇÃO.....	4
4. DO RECEBIMENTO DAS MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE.....	5
5. DOS ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS.....	5
6. DA PROPRIEDADE INTELECTUAL.....	6
7. DOS CUSTOS DE PARTICIPAÇÃO E ELABORAÇÃO DE ESTUDOS.....	6
8. DAS PRERROGATIVAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS.....	7
9. DA CONSOLIDAÇÃO DAS PROPOSTAS.....	7
10. DOS ANEXOS.....	8

## PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE

PMI 01/2015

### 1. PREÂMBULO

O Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas (SETOP), vem apresentar, por meio deste instrumento, as diretrizes para a participação de interessados de Procedimento de Manifestação de Interesse PMI nº 01/2015, nos termos dos art. 2º e 3º do Decreto Estadual nº 44.565, de 03 de julho de 2007, do art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, do art. 31 da Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 e da Lei Estadual nº 14.868, de 16 de dezembro de 2003, bem como nos termos do disposto no presente documento e seus Anexos.

### 2. OBJETO

- 2.1. O presente Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) visa orientar a participação de interessados na estruturação de propostas para exploração da Rede Rodoviária do Estado de Minas Gerais que integra o Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013, por meio de concessão comum, concessão patrocinada ou concessão administrativa, conforme detalhado nos Anexos deste documento.
- 2.2. A realização do presente PMI não implica na realização de qualquer procedimento, seja licitatório ou legislativo, para a viabilização do Projeto de Concessão da Rede Rodoviária do Estado de Minas Gerais que integra o Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013, nos termos do § 1º do art. 3º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.
- 2.3. A eventual realização de processo licitatório não está condicionada à utilização dos estudos técnicos obtidos por meio do presente PMI, nos termos do caput e § 2º do art. 3º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.
- 2.4. A apresentação de manifestação, no âmbito deste PMI, não impede a participação dos interessados no futuro procedimento de licitação.
- 2.5. A utilização dos elementos obtidos com o PMI, parcial ou integralmente, não caracterizará nem resultará na concessão de qualquer vantagem ou privilégio ao particular, em eventual e posterior processo licitatório do Projeto de Concessão da Rede

Rodoviária do Estado de Minas Gerais que integra o Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013, nos termos do § 5º do art. 3º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

2.6. Este PMI respalda-se nos seguintes diplomas normativos:

- a) Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- b) Lei Federal nº 9.074, de 07 de julho de 1995;
- c) Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004;
- d) Lei Estadual nº 14.868, de 16 de dezembro de 2003;
- e) Decreto Estadual nº 44.565, de 03 de julho de 2007;

### **3. DAS DIRETRIZES PARA PARTICIPAÇÃO**

3.1. Poderão participar do presente PMI pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, individualmente ou em grupo, sendo necessário o preenchimento do cadastro que compõe o Anexo IV do presente instrumento, de acordo com os incisos I e II do art. 10º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

3.2. No caso de participação do presente PMI de entidades em grupo não há necessidade de se estabelecer vínculo formal entre os participantes, nos termos do art. 9º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

3.3. O cadastro de que se trata este item 3.1 deverá ser entregue em versão eletrônica através do endereço eletrônico [pmi2015@transportes.mg.gov.br](mailto:pmi2015@transportes.mg.gov.br), até 18 de junho de 2015.

3.3.1. No caso de participação de grupos, não é necessário o preenchimento do cadastro por todos os participantes do mesmo, sendo suficiente o cadastro de uma empresa que será o contato para comunicação com o grupo.

3.3.2. Ao final do período de cadastro, fica facultado ao Poder Público realizar, em prazo a ser publicado, mas não superior a 30 (trinta) dias corridos após a publicação do PMI, reunião inicial de esclarecimento e alinhamento dos parâmetros constantes deste PMI com os participantes cadastrados, em conformidade com o §1º do art. 7º, do Decreto Estadual 44.565, de 2007.

3.4. Caso seja solicitado expressamente pelo interessado ao Estado de Minas Gerais, será assegurado o sigilo das informações e dados cadastrais de que trata o item 3.1, nos termos do § 4º do art. 3º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

- 3.5. Da parte externa e frontal do(s) envelope(s) no(s) qual(is) os elementos (informações, levantamentos, estudos, projetos e demais documentos) decorrentes desta PMI forem encaminhadas, deverão constar os seguintes dizeres:

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS PMI 01/2015
Interessado: _____
Endereço do interessado: _____
_____
Área de atuação: _____

- 3.6. As contribuições apresentadas deverão estar consolidadas por via digital (CD-ROM, DVD, pendrive, *hard disc* – HD externo, entre outras opções disponíveis no mercado).
- 3.7. Não serão aceitas versões digitais em arquivos com qualquer restrição, proteção ou bloqueio, independente do formato, de forma que impossibilite total e irrestrito acesso ao seu conteúdo.

#### **4. DO RECEBIMENTO DAS MANIFESTAÇÕES DE INTERESSE**

- 4.1. O prazo para o recebimento das manifestações será até o dia 16 de novembro de 2015.
- 4.2. Eventual prorrogação do prazo mencionado no item anterior será divulgada pelos mesmos meios de divulgação do aviso desta PMI.
- 4.3. Os elementos decorrentes do presente instrumento de PMI (informações, levantamentos, estudos, projetos e demais documentos) deverão ser apresentados mediante protocolo, até às 16:00h. do dia 16/11/2015, ou encaminhados via correio para: Cidade Administrativa Presidente Tancredo Neves – Rodovia Prof. Américo Gianetti, s/nº - Edifício Minas / 7º andar – CEP: 31.630-900 / Belo Horizonte, Minas Gerais, atendendo às exigências dos itens, 3.5, 3.6 e 3.7 supracitados.

#### **5. DOS ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS**

- 5.1. Os questionamentos ou esclarecimento adicionais sobre este PMI deverão ser encaminhados para o Estado de Minas Gerais em até 10 (dez) dias úteis antes do

término do prazo de recebimento das manifestações dos interessados, item 4.1, utilizando-se para tanto o endereço eletrônico [pmi2015@transportes.mg.gov.br](mailto:pmi2015@transportes.mg.gov.br).

5.2. As respostas serão disponibilizadas no sítio eletrônico da SETOP ([www.transportes.mg.gov.br](http://www.transportes.mg.gov.br)), resguardado o direito de sigilo da identidade do solicitante.

5.3. A critério do Estado de Minas Gerais poderão ser organizadas sessões públicas de esclarecimento no decurso do prazo aberto para o recebimento das manifestações dos interessados, conforme disposto no art. 7º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

5.3.1. A divulgação do local, data, hora e objeto da sessão que trata o item 5.3 será realizada através de publicação no órgão da Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, bem como no sítio eletrônico da SETOP ([www.transportes.mg.gov.br](http://www.transportes.mg.gov.br)), até 10 (dez) dias antes da sua realização.

## **6. DA PROPRIEDADE INTELECTUAL**

6.1. Toda informação contida nesse documento, inclusive seus anexos, é de propriedade do Estado de Minas Gerais, servindo aos interessados para orientar a elaboração de seus estudos e propostas.

6.2. Os direitos autorais sobre as informações, levantamentos, projetos e demais dados e documentos apresentados nas manifestações de interesse serão cedidos sem quaisquer ônus pelo interessado, podendo ser utilizados total ou parcialmente pelo Estado, de acordo com a oportunidade e conveniência, para a formulação de editais, contratos e demais documentos afins ao objeto deste PMI, nos termos do § 3º do art. 3º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

## **7. DOS CUSTOS DE PARTICIPAÇÃO E ELABORAÇÃO DE ESTUDOS**

7.1. Não é previsto neste Procedimento de Manifestação de Interesse nenhuma forma de ressarcimento, reembolso, indenização ou remuneração decorrente dos estudos apresentados pelos interessados.

7.2. Os interessados em participar do presente procedimento serão responsáveis por todos os custos financeiros e demais ônus decorrentes de suas manifestações de interesse, não fazendo jus a qualquer espécie de ressarcimento, indenizações ou reembolsos por despesa incorrida, nem a qualquer remuneração pelo Estado de Minas Gerais, conforme disposto no art. 11º do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007.

7.3. Aos autores e responsáveis pelas manifestações de interesse encaminhadas não será atribuída qualquer espécie de remuneração em decorrência dos direitos emergentes da

propriedade intelectual, ainda que sejam utilizados, no todo ou em parte, qualquer elemento decorrente dos estudos apresentados.

## **8. DAS PRERROGATIVAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS**

8.1. O Estado de Minas Gerais, a qualquer tempo e independente de prévio aviso, poderá:

- a) Divulgar os nomes dos participantes, ressalvada solicitação expressa de sigilo na manifestação encaminhada pelo interessado;
- b) Alterar, modificar a estrutura, o cronograma, a abordagem, o conteúdo ou os requisitos, suspender ou revogar este PMI, nos termos do inciso II, art. 12, do Decreto Estadual 44.565, de 2007;
- c) Solicitar informações adicionais dos interessados quanto às manifestações encaminhadas, a qualquer tempo, nos termos do art. 12 do Decreto Estadual nº 44.565, de 2007;
- d) Contratar estudos técnicos alternativos ou complementares;
- e) Considerar, excluir ou aceitar, parcialmente ou totalmente, as informações e sugestões advindas do presente instrumento.

## **9. DA CONSOLIDAÇÃO DAS PROPOSTAS**

9.1. O Estado de Minas Gerais, por intermédio de um Grupo Executivo, nomeado por ato do Governador, consolidará as informações obtidas nas manifestações de interesse recebidas, combinando-as com demais informações técnicas eventualmente disponíveis, para instruir a preparação dos documentos do Projeto de Concessão da Rede Rodoviária do Estado de Minas Gerais que integra o Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013.

## **10. DOS ANEXOS**

10.1. Compõem este documento:

- a) Anexo I – Termo de Referência para desenvolvimento dos trabalhos;
- b) Anexo II – Descrição do sistema rodoviário estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013;
- c) Anexo III – Quadro de Indicadores de Desempenho;
- d) Anexo IV – Modelo de Cadastro;
- e) Anexo V – Informações sobre o Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872, de 2013,

**Belo Horizonte, 18 de maio de 2015.**

**MURILO DE CAMPOS VALADARES**  
Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas



# PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE 01/2015

---

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas  
Maio de 2015

---

**ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA PARA O  
DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS**

---

## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. ESTUDOS A SEREM DESENVOLVIDOS.....	3
2.1. CADERNO 1 – SÍNTESE DA MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE.....	3
2.2. CADERNO 2 – ESTUDO DE TRÁFEGO.....	3
2.3. CADERNO 3 – ASPECTOS AMBIENTAIS.....	4
2.4. CADERNO 4 – ESTUDOS DE ENGENHARIA E INFRAESTRUTURA.....	5
2.5. CADERNO 5 – MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO.....	7
2.6. CADERNO 6 – FATORES DE VIABILIZAÇÃO.....	7
2.7. CADERNO 7 – ANEXOS E DOCUMENTAÇÃO COMPLEMENTAR.....	7
3. PREMISSAS PARA INVESTIMENTOS E OBRAS DE MELHORIAS E AMPLIAÇÃO.....	8
4. DOCUMENTOS DISPONIBILIZADOS PELA SETOP.....	9

## **1. INTRODUÇÃO**

Os serviços descritos neste Termo de Referência compreendem os estudos, pesquisas e modelagens necessários para a exploração da malha rodoviária estadual constante no Anexo II – Descrição do Sistema Rodoviário Estadual – SRE, inclusive as rodovias federais de que trata o art. 11 da Lei Federal 12.872/2013 deste PMI, por meio de concessão comum, administrativa ou patrocinada.

Os interessados poderão apresentar seus estudos considerando o(s) trecho(s) da malha rodoviária estadual contemplados no Anexo II que lhe(s) interessar(em), conforme o modelo de exploração proposto.

Os estudos poderão contemplar um ou mais trechos da malha rodoviária estadual prevista no Anexo II.

O objeto da concessão proposta poderá compreender trechos de rodovias diversas, bem como trechos de rodovia(s) pertencentes a Coordenadorias Regionais distintas.

As metodologias a serem seguidas no trabalho deverão obedecer às Normas, Manuais, Instruções, Procedimentos e Especificações em vigor no DER/MG e no DNIT, complementadas, quando couber, com normas de organismos internacionais. As diretrizes para a formulação dos estudos pelo setor privado e os procedimentos de recebimento desses estudos são definidos a seguir.

## **2. ESTUDOS A SEREM DESENVOLVIDOS**

Os interessados em participar deste PMI apresentarão, por sua própria conta, os seguintes estudos, levantamentos e planos:

### **2.1. CADERNO 1 – SÍNTESE DA MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE**

O caderno deverá conter de forma resumida informações pinçadas dos demais cadernos que compõem o estudo, de forma a apresentar um conteúdo ao mesmo tempo sintético e abrangente. Na composição do Caderno 1 poderão ser utilizados recursos gráficos, tabelas, quadros, planilhas, desenhos e figuras que melhor auxiliem na compreensão da proposta oferecida.

### **2.2. CADERNO 2 – ESTUDO DE TRÁFEGO**

- I. **Estimativa de tráfego:** Para estudo de tráfego atual e projeções futuras deverão ser feitas contagem volumétrica e classificatória dos veículos. Deverão estar indicados os

fatores críticos do cálculo da demanda futura. Para o cálculo de volume equivalente de veículos, deve ser adotada a tabela de multiplicadores abaixo:

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de Veículo</b>	<b>Nº de Eixos</b>	<b>Rodagem<sup>1</sup></b>	<b>Multiplicador da Tarifa</b>
1	Automóvel, Caminhoneta, Furgão	2	Simples	1.0
2	Caminhão Leve, Ônibus, Caminhão Trator e Furgão	2	Dupla	2.0
3	Automóvel com semi-reboque e Caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1.5
4	Caminhão, Caminhão Trato, Caminhão Trator com semi-reboque e Ônibus	3	Dupla	3.0
5	Automóvel com reboque e Caminhonete com reboque	4	Simples	2.0
6	Caminhão com reboque e Caminhão-Trator com semi-reboque	4	Dupla	4.0
7	Caminhão com reboque e Caminhão-Trator com semi-reboque	5	Dupla	5.0
8	Caminhão com reboque e Caminhão-Trator com semi-reboque	6	Dupla	6.0
9	Motocicleta, Motoneta e Bicicleta a motor	2	Simples	0.5
	Veículos Especiais <sup>2</sup>		-	vide nota

- II. **Análise de localização das praças de pedágio:** estudo de localização das praças de pedágios baseado nas informações sobre a composição do tráfego e os volumes projetados. Além disso, deverão ser calculadas a fuga (tráfego desviado para outras rotas) e a impedância (tráfego desviado em função de tarifa). As praças de pedágio deverão estar implantadas fora do perímetro urbano da sede de cada município. Poderá ser sugerida a implantação de praças de bloqueio ou barreiras.

<sup>1</sup> A rodagem traseira de pneus do tipo “single” ou “supersingle” é equivalente à dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida.

<sup>2</sup> Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos e os denominados “veículos especiais”, que transportam cargas super pesadas e indivisíveis, a Concessionária cobrará tarifa de pedágio equivalente à categoria 8 (oito), acrescida do valor da tarifa dos veículos da categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 6 (seis).

### 2.3. CADERNO 3 – ASPECTOS AMBIENTAIS

- I. **Avaliação do passivo ambiental:** diagnóstico do passivo ambiental relativo à infraestrutura implantada. Levantamento, descrição e quantificação das medidas

necessárias à correção dos passivos para contabilização do plano de negócios da rodovia.

#### **2.4. CADERNO 4 – ESTUDOS DE ENGENHARIA E INFRAESTRUTURA**

- I. **Estudo de capacidade das rodovias:** deverá ser estudado o nível de serviço de cada segmento homogêneo das rodovias, determinando-se quais as intervenções e obras deverão ser necessárias para a adequação de capacidade durante o período de concessão. Deverão ser utilizados os conceitos e procedimento do HCM 2010 (*Highway Capacity Manual*) e as disposições do Quadro de Indicadores de Desempenho – Anexo III.
- II. **Avaliação do traçado:** deverão ser avaliados os aspectos gerais do traçado das rodovias, bem como as interseções e acessos adjacentes, identificando os problemas e inadequações existentes, com vistas a subsidiar as intervenções necessárias a serem realizados durante o período de concessão;
- III. **Cadastro da faixa de domínio:** deverá ser levantada a situação atual das faixas de domínio das rodovias quanto ao aspecto de ocupação, com vistas a subsidiar as intervenções necessárias a serem realizados durante o período de concessão.
- IV. **Levantamento das condições da infraestrutura implantada:** caracterização das condições do pavimento das rodovias em estudo, com avaliação do seu desempenho. Caracterização das obras de arte correntes, dispositivos de drenagem superficial, sinalização vertical, horizontal e dispositivos de segurança (defensas, pórticos, tachas refletivas, marcadores de alinhamento, redutores de velocidade, sonorizadores, passarelas, paradas de ônibus, travessias de pedestres, sinais stratigráficos, etc.) bem como, outros elementos considerados importantes, com vistas a subsidiar as intervenções necessárias de ampliação, restauração, manutenção e conservação a serem realizados durante o período de concessão.
- V. **Avaliação das Obras-de-Arte Especiais:** As OAE's deverão ser inspecionadas para verificação do estado de conservação da estrutura e dos dispositivos de proteção tais como os guarda-corpos, barreiras, passeios, aterros de encabeçamentos, estruturas de contenção, etc., identificando as condições estruturais e funcionais da obra, com

vistas a subsidiar as intervenções (reforço, restauração, alargamentos, etc.) necessários a serem realizados durante o período de concessão.

- VI. **Estudos de acidentes e segurança de trânsito:** Os pontos críticos de acidentes deverão ser identificados, cadastrados e considerados com vistas a subsidiar as intervenções necessárias de ampliação, restauração, manutenção e conservação a serem realizados durante o período de concessão. Atenção especial deve ser dada às travessias de pedestres nas rodovias, dispositivos de retorno, intercessões e curvas perigosas.
- VII. **Avaliação das estruturas de apoio ao usuário:** deverão ser levantadas as seguintes estruturas ao longo das vias: postos da Polícia Rodoviária, postos fiscais da Secretaria da Fazenda, unidades do Corpo de Bombeiros, postos de balança verificando-se sua adequação com as intervenções a serem propostas no modelo de concessão;
- VIII. **Desapropriação e Interferências:** Com base nas proposições de obras de ampliações e melhorias deverão ser estimadas as desapropriações e remoções de interferências necessárias, com vistas à contabilização no plano de negócios da rodovia.
- IX. **Planos de Exploração Rodoviária:** O objetivo é formatar um Programa de Exploração Rodoviária de cada lote, com detalhamento dos programas de conservação e manutenção, de ampliações e investimentos e de operação rodoviária, de acordo com parâmetros estabelecidos no Quadro de Indicadores de Desempenho – Anexo III e outros indicadores poderão ser sugeridos pelo interessado. Estes programas deverão ser entregues com um cronograma de execução e de desembolsos anexo, de modo a permitir sua análise desagregada na modelagem econômica. Deverão estar incluídos: (a) Contemplar intervenções de ampliações e melhorias ao longo da concessão; (b) Inserir o conjunto de intervenções físicas a serem realizadas com o objetivo de recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas dentro de padrões estabelecidos; (c) Incluir intervenções de conserva preventivas, corretivas, periódicas e rotineiras compreendendo os seguintes temas: pavimento, sinalização horizontal e vertical, elementos de proteção e segurança, obras de arte especiais, sistemas de drenagem profunda e superficial, e obras de arte correntes, terraplenos e estruturas de contenção, canteiro central e faixas de domínio, edificações e instalações operacionais. (d) Estabelecer equipamentos e ações que permitam ao futuro operador executar a operação de

modo mais eficiente, que otimize a estrutura viária implantada. (e) Considerar para a operação do sistema viário o apoio a ações de urgência e/ou emergência, para ordenamento do tráfego em caso de acidentes, ou qualquer outro evento que reduza sua fluidez.

## 2.5. CADERNO 5 – MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO

- I. **Estrutura tarifária e estimativa de receitas:** (a) apresentação de estrutura tarifária proposta. (b) Proposição de aporte público, quando for o caso. (c) Proposição de contraprestação pecuniária. (d) Proposição de receitas acessórias, quando houver.
- II. **Investimentos e custos:** a partir do Plano de Exploração Rodoviária, deverão ser levantados as estimativas de investimentos, os custos e despesas operacionais que integrarão o modelo financeiro proposto.
- III. **Plano de Negócios e Avaliação Econômico-Financeira:** preparação do modelo de negócio, considerando as receitas do projeto, os investimentos projetados, os custos e as despesas operacionais, bem como as despesas tributárias, financeiras e demais elementos da análise de decisão de investimento (necessidade de capital de giro, composições de capital da concessionária). Elaboração do fluxo de caixa detalhado do projeto e de demonstrações de resultado. Proposição da taxa interna de retorno do projeto e demais premissas incorporadas ao Plano de Negócios.

## 2.6. CADERNO 6 – FATORES DE VIABILIZAÇÃO

- I. **Estruturação de Garantias Públicas:** Estudos sobre a estrutura de garantias necessárias à concessão, incluindo: (a) a identificação do volume de garantias necessárias para garantir a atratividade econômica da concessão; (b) proposição de tipo de garantias e de suas características com vistas a garantir a atratividade econômica da concessão.
- II. **Legislação ambiental:** Relação dos serviços e obras na faixa de domínio à serem incluídos na licença ambiental de instalação – LI.

## 2.7. CADERNO 7 – ANEXOS E DOCUMENTAÇÃO COMPLEMENTAR

O caderno poderá apresentar informações cujos participantes julguem importantes para melhor compreensão da proposta.

NOTA: Todos os volumes deverão ter índice e numeração corrida das páginas (em relação ao próprio volume). À critério dos interessados poderão ser acrescentados anexos e apêndices a cada volume.

### **3. PREMISSAS PARA INVESTIMENTOS E OBRAS DE MELHORIAS E AMPLIAÇÃO**

Na determinação de investimentos nas rodovias estudadas deverão ser consideradas as seguintes premissas:

- Largura das faixas de tráfego mínima de 3,3m;
- Acostamentos com largura 1,80m (livre da drenagem) e ausência de declividade;
- A rodovia deverá ser adequada para operar em, no máximo, até 50 horas pior que D, conforme HCM 2010;
- Não deverá ser prevista instalação de semáforos ao longo da extensão das rodovias concedidas, devendo ser considerada a alternativa para sua retirada quando os semáforos já existirem, bem como a remoção de eventuais lombadas, que deverão da mesma forma ser alvo de intervenção técnica para supressão e substituição por outras medidas de segurança;
- Sempre que possível, a instalação de pontos de ônibus com recuo, ou seja, com presença de faixas de desaceleração e aceleração segregadas da faixa de rolamento, evitando-se riscos a pedestres e veículos. Deverá ainda ser considerada a implantação de abrigos cobertos de ônibus nos pontos de parada para embarque/desembarque.
- As interseções com outras rodovias poderão ser em desnível, se possível, se necessário, justificado em função do volume de tráfego nesse local.
- As interseções com ferrovias, quando houver, deverão ser sempre em desnível;
- Consideração de reforço de obras de arte para compatibilização com trem tipo 45t. Sempre que necessário reforço de obra de arte, deverá ser considerado também o alargamento conforme a seção tipo da rodovia.
- Existência de guarda-copo nas pontes;

Na determinação da metodologia de restauração e conserva deverão ser adotados os seguintes parâmetros para a rodovia:



- Ausência de buracos, panelas e deformações plásticas nas faixas de tráfego e acostamentos;
- Limpeza, poda e roçada da faixa de domínio numa faixa mínima de 2m e altura, máxima de 30cm;
- IRI máximo de 4,5 m/km;
- Ausência de áreas fortemente exsudadas;
- Ausência de áreas excessivamente remendadas;
- Ausência de trincas interligadas de classe 2 (definidas conforme a DNER-TER 01-78), em porcentagem superior a 20% da área, com a avaliação a ser procedida em segmentos de comportamento homogêneo de extensão máxima de 2.000m (FC2 < 20%).
- Retrorrefletância mínima de 100mcd/(lux/m<sup>2</sup>) para faixas amarelas e 120mcd/(lux/m<sup>2</sup>) para faixas brancas;
- Ausência de bueiros obstruídos.

#### **4. DOCUMENTOS DISPONIBILIZADOS PELA SETOP**

Serão disponibilizados às interessadas os seguintes estudos e informações:

- Documentos PMI SETOP 01/2008;
- Levantamentos das 23ª e 40ª CRGs feitos pela SETOP;
- Contagem volumétrica dos radares do DER;

# PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE 01/2015

---

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas  
Maio de 2015

---

**ANEXO II – DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO  
ESTADUAL – SRE, INCLUSIVE AS RODOVIAS FEDERAIS  
DE QUE TRATA O ART. 11 DA LEI FEDERAL 12.872, DE 2013**

---

# PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE 01/2015

---

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas  
Maio de 2015

---

**ANEXO III – QUADRO DE INDICADORES  
DE DESEMPENHO**

---

## **1. CONCEITUAÇÃO DA APLICAÇÃO DA NOTA DE DESEMPENHO**

O modelo de concessão deverá ser embasado em procedimentos de verificação constantes que avaliarão o desempenho da concessionária de forma clara e objetiva.

Esse modelo de avaliação deve ser consubstanciado em um quadro de indicadores de desempenho, o QID, que atribuirá “nota” a cada atividade exercida pela concessionária e é apresentado para críticas e sugestões dos manifestantes.

A nota do QID corresponderá ao maior percentual possível da Contraprestação Pecuniária – CP a ser pago pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA, respeitadas as condições de financiabilidade do projeto. Caso seja necessário para viabilizar o projeto, um percentual poderá ser direcionado para um pagamento fixo da contraprestação pública.

## **2. DIRETRIZES GERAIS PARA A DETERMINAÇÃO DA NOTA DO QID**

O sistema rodoviário a ser concessionado deverá ser dividido em segmentos homogêneos de modo a calcular a Nota do QID dos indicadores operacionais para cada um desses segmentos.

A proposição dos segmentos caberá à manifestante.

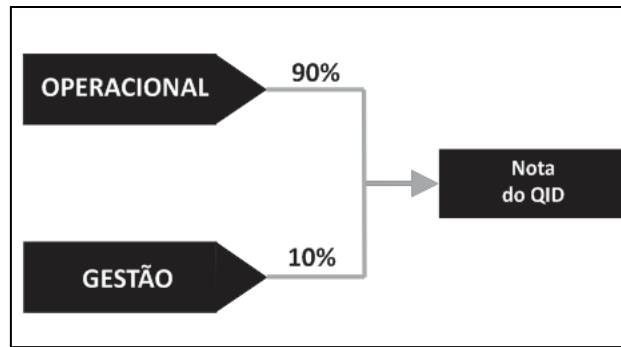
A avaliação de desempenho da concessionária deverá ser mensurada mediante à utilização do Quadro de Indicadores de Desempenho (QID). No caso de uma PPP, a Nota do QID deverá incidir sobre o valor da CP. Já se o modelo proposto for uma concessão comum é necessário que o manifestante apresente proposição de modelo de regras de avaliação e penalidades pecuniárias contra o concessionário.

Cada indicador deverá ser medido periodicamente e as notas do QID deverão ser atribuídas regularmente de acordo com critérios de desempenho definidos no QID.

Os relatórios com as medições das notas do QID deverão ser realizados mensalmente pelo Poder Público, sendo facultado à medição pela CONCESSIONÁRIA, devendo a mesma arcar com todos os custos e despesas da aferição.

Os indicadores de desempenho deverão ser divididos, ao menos, em duas áreas (operacional e de gestão), sendo que a cada área deverá ser atribuído um peso para o cálculo na Nota do QID, conforme sugestão do manifestante.

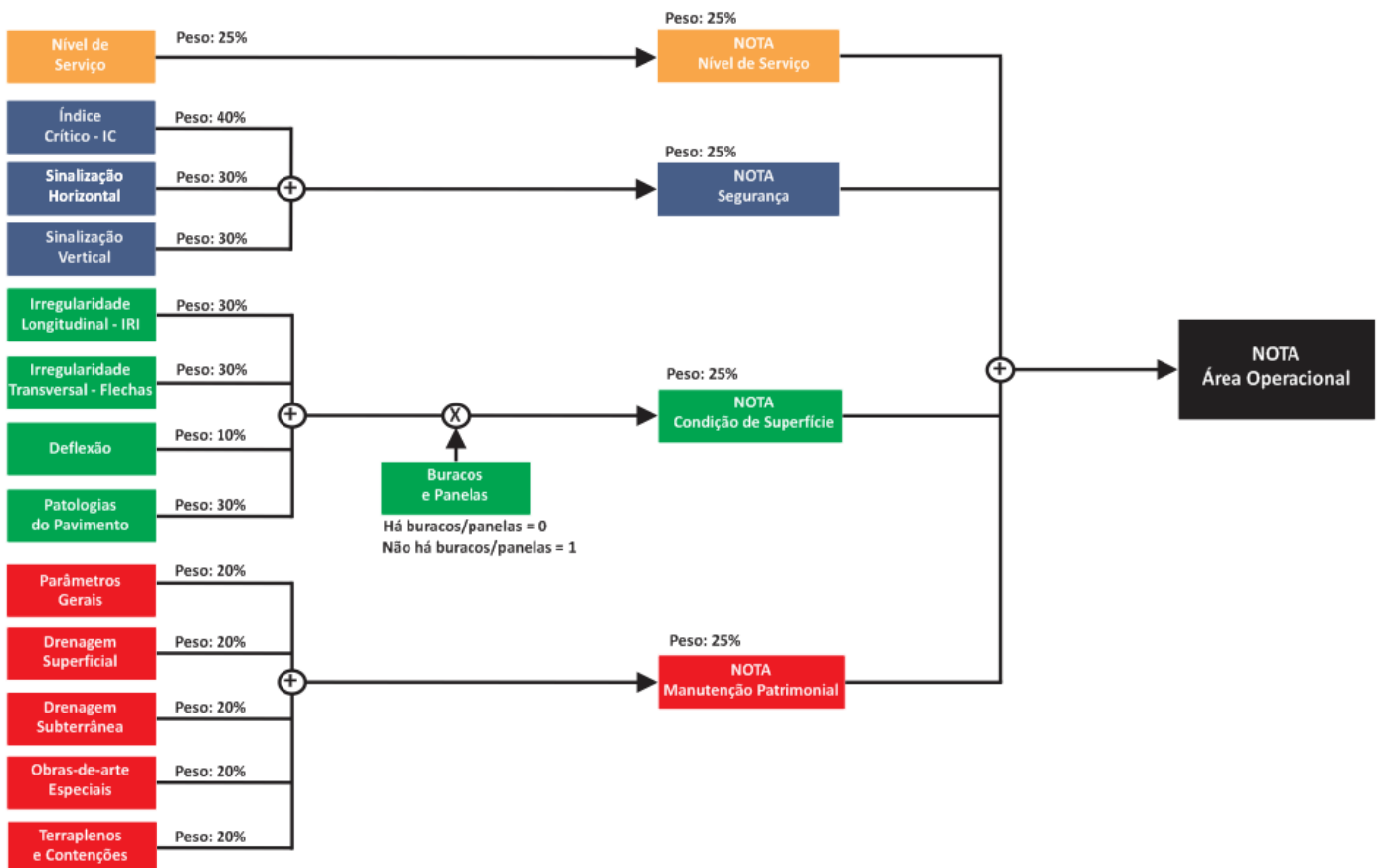
Cada uma das áreas deverá ser composta de indicadores de desempenho específicos com peso pré-definidos, conforme exemplo ilustrado nas figuras e nos quadros a seguir:



**Figura 1:** Sistemática dos Indicadores de Desempenho

A Nota do QID dos indicadores será calculada para cada segmento homogêneo, conforme descrito no Anexo I.

A Nota do QID da área operacional (Conservação, Manutenção e Serviço) deverá ser calculada por meio da avaliação de subgrupos de indicadores, conforme exemplo a seguir: Nível de Serviço, Segurança, Condição da Superfície e Manutenção Patrimonial. (figura a seguir)

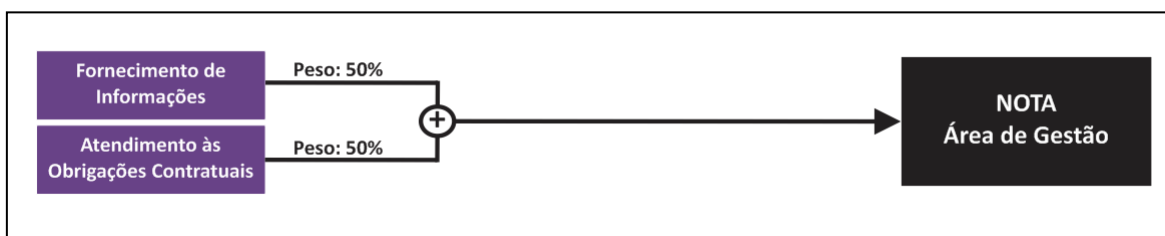


**Figura 2:** Nota do QID – Área Operacional

No subgrupo de condição da superfície, deverá existir indicadores específicos para a existência de buracos e panelas que impliquem em impacto relevante na CP final.

A Nota do QID dos indicadores operacionais dos subgrupos de segurança, de condição da superfície e de manutenção patrimonial para cada segmento poderá ser ponderada pelo peso do segmento homogêneo correspondente, obtendo assim, a nota do QID final.

A Nota do QID da área de gestão se dará, por exemplo, por meio da avaliação de dois indicadores: Fornecimento de Informações; e Atendimento às Obrigações Contratuais, conforme ilustra a figura a seguir.



**Figura 3:** Nota do QID – Área de Gestão

Os Indicadores de Desempenho poderão estruturar-se em níveis, conforme o exemplo abaixo:

- Bom: equivale a uma Nota do QID igual a 10 (dez);
- Regular: equivale a uma Nota do QID igual a 5 (cinco);
- Ruim: equivale a uma Nota do QID igual a 0 (zero);
- Atende: equivale a 1 (um);
- Não Atende: equivale a 0 (zero).

Poderão ser previstas bonificações por reincidência de notas altas em indicadores, subgrupos ou grupos específicos, que confirmam prêmios financeiros à concessionária. Por exemplo, no caso de a concessionária receber 6 (seis) notas consecutivas ou não de QID superiores a 9,50 lhe será atribuída uma bonificação de 10% do valor da CP Mensal no mês correspondente.

### **3. MANUAL DE INDICADORES DE DESEMPENHO**

A apresentação e estruturação do sistema de indicadores de desempenho deverão ser organizadas conforme o modelo dos quadros a seguir, que comporão um manual de indicadores de desempenho. A lista de indicadores previstas nos quadros abaixo é somente indicativa.

**NÍVEL DE SERVIÇO**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Nível de Serviço	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Número de horas que o segmento atingiu o nível de serviço pior que D.	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Qualidade do Serviço	<b>OBJETIVO:</b> Qualidade do Serviço	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Hora	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<p><b>DESCRIÇÃO:</b> O nível de serviço é um indicador determinado pelo HCM (Highway Capacity Manual), do Banco Mundial. Esse indicador é calculado da seguinte maneira:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Divisão da rodovia em segmentos homogêneos;</li> <li>(2) Levantamento de dados sobre a velocidade;</li> <li>(3) Levantamento dos dados classificados a partir do fluxo de veículos;</li> <li>(4) Cálculo da capacidade e dos fluxos máximos de serviços característicos dos limites de cada nível de serviço; e</li> <li>(5) Determinação do nível de serviço em cada período de análise com base nos procedimentos do HCM.</li> </ol>			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Trimestral		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Concessionária	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Atende ou Não Atende por segmento homogêneo.	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Atende = 1 (Deve ser inferior a 50 horas, exceto em períodos pré estabelecidos de execução de obras.) Não Atende = 0	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<p><b>OBSERVAÇÕES:</b> Os dados para avaliação deste indicador serão obtidos através da instalação de equipamentos eletrônicos, em cada segmento homogêneo, capazes de obter direta e indiretamente o fluxo de veículos por hora. A avaliação desse indicador se dá através da comparação entre a hora em que o segmento em questão atinge o nível de fluxo de veículos correspondente ao nível de serviço D e a hora-parâmetro estabelecida pela SETOP como a hora aceitável em que o segmento deveria atingir o nível de serviço D. Deve-se, no entanto, considerar períodos em que, tendo em vista as necessidades de obras, o nível de serviço inevitavelmente será inferior à qualidade contratada. Nesse caso, indicadores operacionais de desempenho não serão aferidos.</p>			





- Pintura amarela com aplicação de taxa: Bom  $IR \geq 120$ ; Regular  $90 \leq IR < 120$ ; Ruim:  $IR < 90$ .
- Pintura branca com aplicação de taxa: Bom  $IR \geq 150$ ; Regular  $120 \leq IR < 150$ ; Ruim:  $IR < 120$ .

**SINALIZAÇÃO VERTICAL**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Segurança	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Contagem de Placas	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Segurança do Usuário	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Placas	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos

**DESCRIÇÃO:**  
A sinalização vertical refere-se à sinalização viária estabelecida através da comunicação visual por meio de placas, painéis ou dispositivos auxiliares, situados na posição vertical, implantados à margem da via ou suspensos sobre ela. Tem como finalidade a regulamentação do uso da via, a advertência para situações potencialmente perigosas ou problemáticas do ponto de vista operacional e o fornecimento de indicações, orientações e informações aos usuários. A qualidade da sinalização vertical para efeito de aprovação (se a placa é válida ou não) será verificada a partir do seu índice de retrorefletância, conforme a RT.01.35.A do DER/MG e de seu estado de conservação. A avaliação da sinalização vertical também inclui o suporte das placas, inclusive de pórticos localizados acima das faixas de rolamento. As avarias referentes a não validação de placas inclui: avarias em geral (amassados, empenamentos, buracos, pichações, cortes e etc.); baixa visibilidade (não adequação aos parâmetros de retrorefletância, obstrução da visualização da placa pelo usuário).

<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Trimestral	<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária	<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Regular / Ruim - Por Segmento Homogêneo
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP	<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: $QP^* \geq 97\%QE^{**}$ Regular: $95\%QE \leq QP < 97\%QE$ Ruim: $QP < 95\%QE$
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente	

**OBSERVAÇÕES:**  
\*QP: Quantidade de Placas consideradas válidas  
\*\*QE: Quantidade de Placas previamente aprovada pelo DER  
A Concessionária deverá, no início da concessão, submeter ao DER/MG o Plano de Localização das Sinalizações Verticais em toda a rodovia. Aprovado e implementado o plano, a verificação do indicador será realizada pelo DER/MG, trimestralmente.  
Na verificação a que se refere o item anterior, deverão ser registrados, para cada segmento homogêneo:  
- Quantidade de sinalizações válidas, ou seja, placas existentes nos locais constantes do projeto aprovado pelo DER/MG, com índice de retrorefletância de acordo com a RT.01.35.a, para película refletiva de esferas inclusas do Tipo IB nas áreas rurais, e, película de esferas encapsuladas, do Tipo II, nas áreas de travessias urbanas. **A**

**retrorefletância das placas e painéis será avaliada anualmente.**

- km em que houver ausência de sinalização planejada;
- km em que a sinalização não se encontra em condições adequadas, apresentando-se a respectiva foto;
- Existência de mato/capim, interferindo na visualização da placa. A placa, em cujo entorno o mato/capim estiver acima de 30 cm de altura, não será considerada uma sinalização válida para fins de contagem de placas.

### ÍNDICE CRÍTICO

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Segurança	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Índice de Acidentes na Rodovia	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Segurança do Usuário	<b>OBJETIVO:</b> Segurança do Usuário	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Acidentes	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> Esse índice apura e controla a quantidade de acidentes fatais e não-fatais ocorridos a cada segmento da rodovia, visando reduzir o número de acidentes relacionados a problemas operacionais, por deformação do pavimento, erros de engenharia, falhas de sinalização ou de iluminação. Esse é um índice que assegura a qualidade de segurança no tráfego e é medido quantificando-se o número de acidentes a cada segmento da rodovia, de acordo com a classificação de acidentes do DER/MG ou DNIT.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Trimestral		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente/Concessionária	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Regular / Ruim - por média ponderada de todos os segmentos homogêneos.	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: $IC < (1,4 \times IC_0 \times Xi)$ ; Regular: $(1,4 \times IC_0 \times Xi) \leq IC < (1,7 \times IC_0 \times Xi)$ Ruim: $IC \geq (1,7 \times IC_0 \times Xi)$	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> O IC será medido através da metodologia oficial do DNIT. A avaliação desse indicador é feita comparando-se o resultado do índice crítico calculado para um determinado ano após o início da exploração comercial da concessão, com o índice crítico do ano base ( $IC_0$ ), considerado o período de um ano anterior à exploração comercial da concessão. A variável Xi refere-se ao coeficiente de redução do índice crítico, que deverá ocorrer a cada ano i da concessão.			

**IRREGULARIDADE LONGITUDINAL – IRI**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Condição de Superfície	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Através de equipamento específico	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Conforto	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> m / km	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> O IRI ( <i>International Roughness Index</i> ) é uma escala de referência, utilizada para medir a irregularidade longitudinal do pavimento com vistas à avaliação do conforto por ele ofertado ao usuário de tráfego. Ele é definido matematicamente a partir do levantamento nas trilhas de roda das faixas de tráfego, através de um equipamento especial a "laser", montado em um veículo, visando simular os movimentos verticais induzidos no seu deslocamento ao longo da via. O índice é expresso pela relação entre os movimentos acumulados da suspensão e a distância percorrida pelo veículo, o que permite considerar a regularidade superficial do revestimento, cuja unidade é indicada em m/km.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Semestral		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Regular / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: $IRI \leq 2,5$ Regular: $2,5 < IRI \leq 4,0$ Ruim: $IR > 4,0$	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> O valor a ser considerado para a nota desse indicador será obtido através de uma média ponderada dos valores obtidos por segmento homogêneo, em termos da sua extensão pavimentada.			

**IRREGULARIDADE TRANSVERSAL – FLECHAS**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Condição de Superfície	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Através de equipamento específico	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Conforto	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Milímetros	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> Afundamento em trilha de roda refere-se à deformação permanente caracterizada por depressão da superfície do pavimento, acompanhada ou não, de solevamento, podendo apresentar-se sob a forma de afundamento plástico ou afundamento por consolidação. O afundamento plástico é uma depressão formada nas trilhas de roda caracterizada por um afundamento na região solicitada e um solevamento lateral. O afundamento por consolidação é uma depressão do revestimento que se forma na região onde se dá a passagem das cargas, isto é, nas trilhas de roda. Em sua fase inicial, essa falha só é perceptível após a ocorrência de chuva, pois os sulcos ficam preenchidos por água.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Trimestral		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Regular / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: Flecha $\leq 5,0$ Regular: $5,0 < \text{Flecha} \leq 10,0$ Ruim: Flecha $> 10,0$	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> O levantamento da irregularidade transversal dos pavimentos deverá ser processado através da medição integral da conformação geométrica externada pela semi-seção transversal do pavimento, condição esta que deverá permitir a identificação das naturezas das deformações permanentes, se plásticas ou por consolidação e/ou perda de materiais. O equipamento da medição deverá ser capaz de reproduzir o perfil transversal característico externado pela semi-seção transversal pela pista e permitir a definição da natureza (deformação plástica ou por consolidação/perda de material) e a magnitude das flechas – medidas absoluta e relativa – nas duas trilhas de rodas (Fmáx.). Até certos limites estes afundamentos são toleráveis, porém, quando o acúmulo das deformações permanentes formam flechas expressivas nas trilhas de roda, a estrutura			

estará em estado terminal e pondo em risco a segurança dos usuários.

Deverão ser determinados valores de irregularidade transversal geral para cada segmento homogêneo.

O valor a ser considerado para a nota desse indicador será obtido através de uma média ponderada dos valores obtidos por segmento homogêneo, em termos da sua extensão pavimentada.

**DEFLEXÃO**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Manutenção Patrimonial	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Levantamento deflectométrico	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Qualidade do Pavimento (Estrutura)	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Centésimos de milímetros (mm x 10 <sup>-2</sup> )	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> A deflexão de um pavimento representa a resposta das camadas estruturais e do subleito à aplicação do carregamento. Quando uma carga é aplicada em um ponto (ou uma área) da superfície do pavimento, todas as camadas fletem devido às tensões e às deformações geradas pelo carregamento. Os pavimentos mais saudáveis estruturalmente fletem menos do que outros pavimentos mais debilitados. A significativa diferença na resposta entre os pavimentos saudáveis e debilitados indica os efeitos no desempenho estrutural. Assim sendo, pavimentos com deflexões mais baixas suportam maior número de solicitações de tráfego e, por consequência, tem sua vida útil prolongada e reduzem os custos de manutenção. O índice tem como objetivo a manutenção patrimonial e é expresso pelo levantamento deflectométrico.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Anual		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Regular / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: Deflexão Medida ≤ Deflexão Admissível Regular: Deflexão Admissível < Deflexão Medida < 1,4 * Deflexão Admissível Ruim: Deflexão Medida ≥ 1,4 * Deflexão Admissível	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> A avaliação das condições estruturais é feita a partir da execução das seguintes atividades: levantamento deflectométrico com <i>Falling Weight Deflectometer</i> (FWD); avaliação dos módulos resilientes para as condições <i>in situ</i> por meio de técnicas de retroanálise; e cálculo de tensões, deformações e deslocamentos em pontos críticos de cada estrutura, sob a ação do eixo-padrão. A unidade de medida deverá ser expressa em centésimos de milímetros (mm x 10 <sup>-2</sup> ). Os ensaios serão realizados em intervalos de 160 metros (alternando-se as medições a cada 80 metros em cada faixa), correspondente a um subsegmento analisado, em cada segmento homogêneo e calculados a deflexão característica (média + desvio padrão) do mesmo. A Deflexão Admissível (DA) será calculada conforme procedimento preconizado pelo DNIT. O valor a ser considerado para a nota desse indicador será obtido através de uma média aritmética dos valores obtidos por subsegmento analisado.			



**PATOLOGIAS DO PAVIMENTO**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Condição de Superfície	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta a Notificações	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Qualidade do Pavimento	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<p><b>DESCRIÇÃO:</b></p> <p>No que respeita às características de degradação superficial deverão ser identificadas e anotadas as ocorrências de natureza superficial, entre elas fissuras, desgaste, exsudação, dentre outras; no que tange às características de deformação permanente de caráter localizado deverão ser identificadas e anotadas as ocorrências de afundamentos plásticos localizados, ondulações, corrugações, solevamentos, etc.</p> <p>Este indicador deverá aferir o atendimento das notificações geradas a partir do não atendimento dos parâmetros previstos, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausência de deformações plásticas, fissuras, ondulações, corrugações e solevamentos;</li> <li>▪ Ausência de áreas exsudadas;</li> <li>▪ Correção de depressão em encontro de obras-de-arte;</li> <li>▪ Ausência de desnível entre duas faixas de tráfego contíguas;</li> <li>▪ Ausência de trincas interligadas de classe 2 e 3.</li> </ul>			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Mensal		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: Atendimento das notificações em até 15 (quinze) dias. Ruim: Não atendimento de pelo menos uma notificação em até 15 (quinze) dias.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<p><b>OBSERVAÇÕES:</b></p> <p>A inspeção deverá verificar, rotineiramente, para cada segmento homogêneo da rodovia, a existência de patologias do pavimento.</p> <p>Esta inspeção envolve:</p>			

- Contagem das ocorrências com características de degradação superficial e de deformação permanente de caráter localizado; e
- Registro das ocorrências através de relatório contendo o segmento homogêneo inspecionado, km do local da ocorrência e respectiva foto.

Cada parâmetro deste indicador está relacionado com os requisitos da metodologia de execução. O não atendimento implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas em até 15 (quinze) dias. O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior que 15 (quinze) dias implicará em um conceito “Ruim”, isto é, nota igual a 0 (zero).

**BURACOS E PANELAS**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Condição de Superfície	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta a Notificações	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Qualidade do Pavimento (Conforto de rolamento)	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> Os buracos e panelas são defeitos ocorrentes no pavimento da pista de rolamento e acostamento com dimensões e profundidades variadas, podendo apresentar ou não desagregação de suas camadas.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Mensal		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Atende ou Não Atende - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Atende: Atendimento das notificações em até 5 (cinco) dias. Não Atende: Não atendimento de pelo menos uma notificação em até 5 (cinco) dias.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> Os buracos e panelas deverão ser corrigidos obedecendo ao que dispõe a Instrução de Serviço 002/04 do DER/MG ou do Manual de Conservação de Rodovia do DER/MG. A inspeção deverá verificar, rotineiramente, para cada segmento homogêneo da rodovia, a existência de buracos e panelas. Esta inspeção envolve: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contagem de buracos e panelas; e</li> <li>▪ Registro das ocorrências através de relatório contendo o segmento homogêneo inspecionado, km do local da ocorrência e respectiva foto.</li> </ul> Cada parâmetro deste indicador está relacionado com os requisitos da metodologia de execução. O não atendimento implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas em até 5 (cinco) dias. O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior que 5 (cinco) dias implicará em um conceito "Ruim", isto é, nota igual a 0 (zero).			

**PARÂMETROS GERAIS**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Condição de Superfície	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta a Notificações	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Qualidade do Serviço	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> Este indicador deverá aferir o atendimento das notificações geradas a partir do não atendimento dos parâmetros previstos, tais como: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limpeza das pistas e acostamentos;</li> <li>▪ Tratamento de canteiro central e faixa de domínio (roçada/capina/poda da vegetação, remoção de entulhos, recomposição das cercas delimitadoras da faixa de domínio);</li> <li>▪ Conservação em bom estado dos dispositivos de proteção e segurança (defensas metálicas e barreiras de concreto);</li> <li>▪ Conservação da iluminação e outras instalações elétricas;</li> <li>▪ Degraus em acostamentos no máximo de 5 centímetros após a restauração;</li> <li>▪ Conservação e qualidade das tachas e tachões;</li> <li>▪ Limpeza e Manutenção dos Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros;</li> <li>▪ Formação de Aceiros.</li> </ul>			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Mensal		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: Atendimento das notificações em até 5 (cinco) dias. Ruim: Não atendimento de pelo menos uma notificação em até 5 (cinco) dias.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> Cada parâmetro deste indicador está relacionado com os requisitos da metodologia de execução. O não atendimento implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas em até 5 (cinco) dias. O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior que 5 (cinco) dias implicará em um conceito "Ruim", isto é, nota igual a 0 (zero).			

**DRENAGEM SUPERFICIAL**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Manutenção Patrimonial	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta a Notificações	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Manutenção Patrimonial	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<p><b>DESCRIÇÃO:</b>                  O sistema de drenagem superficial é fundamentalmente composto por sarjetas, canaletas, caixas de passagem, bocas de lobo e drenos sub-horizontais (céu aberto). Esse indicador deverá aferir o atendimento às condições de qualidade na drenagem, no escoamento das águas do pavimento e na faixa de domínio do segmento homogêneo. O principal objetivo dos dispositivos é a proteção do pavimento da rodovia, assegurando sua qualidade.                  O indicador verificará o atendimento, em tempo adequado, às notificações quanto à existência de obstruções no sistema de drenagem superficial. Deverá ser mantida a inspeção de todos os dispositivos de drenagem, mantendo-os em perfeita condição, inclusive com caiação.</p>			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Mensal		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: Atendimento das notificações em até 5 (cinco) dias. Ruim: Não atendimento da notificação no prazo previsto	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<p><b>OBSERVAÇÕES:</b>                  A existência de obstruções, má condição e a falta de caiação dos dispositivos do sistema de drenagem superficial implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas em até 5 (cinco) dias.                  O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior do que 5 dias implicará em um conceito "Ruim", isto é, nota igual a zero.</p>			

**DRENAGEM SUBTERRÂNEA**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Manutenção Patrimonial	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta a Notificações	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Manutenção Patrimonial	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> O sistema de drenagem subterrânea é fundamentalmente composto por bueiros de greide, drenos profundos e bueiros de grotta. Esse indicador deverá aferir o atendimento às condições de qualidade na drenagem, no escoamento das águas do pavimento e na faixa de domínio do segmento homogêneo. O principal objetivo dos dispositivos é a proteção do pavimento da rodovia, assegurando sua qualidade. O indicador verificará o atendimento, em tempo adequado, às notificações quanto à existência de obstruções no sistema de drenagem subterrânea.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Mensal		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Bom / Ruim - Por Segmento Homogêneo	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Bom: Atendimento das notificações em até 10 (dez) dias. Ruim: Não atendimento de pelo menos uma notificação em até 10 dias.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> O não funcionamento adequado do sistema de drenagem subterrânea implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas em até 10 dias. O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior do que 10 dias implicará em um conceito "Ruim", isto é, nota igual a zero, neste indicador.			

**OBRAS-DE-ARTE ESPECIAIS**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Manutenção Patrimonial	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta a Notificações	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Manutenção Patrimonial	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> A avaliação das Obras de Arte Especiais (OAEs) tem como objetivo principal avaliar a condição estrutural da obra. A metodologia de avaliação utilizada será alvo de um documento separado a ser elaborado pela Concessionária e previamente aprovado pelo Poder Concedente. As estruturas deverão ser avaliadas estruturalmente de forma a atender solicitações do trem tipo determinado em projeto. As OAEs também deverão ser avaliadas quanto à capacidade de carga, devendo estas suportar as condições de uso para um trem-tipo de, no mínimo, 45 toneladas. A inspeção das obras de arte deverá compreender a análise da infraestrutura (fundações), da mesoestrutura (pilares, encontros, aparelhos de apoio), da superestrutura (vigamento, lajes, cortinas, etc.), dos acabamentos (guarda-corpo, pavimentação, sinalização) e dos acessos, seguindo a NBR-9452/86 da ABNT, que dispõe sobre “Vistorias de Pontes e Viadutos de Concreto”. No cadastro das Obras de Arte Especiais deverá ser levantada toda análise já exemplificada. Todas as obras-de-arte especiais existentes deverão ser inspecionadas, com o objetivo de se reafirmar o estado dos dispositivos de proteção, quer sejam guarda-corpos, barreiras, passeios, entre outros. Os guarda-corpos de todas as obras deverão receber pintura com tinta protetora na cor branca (caiação). Deverão ainda ser realizados serviços de limpeza e desobstrução em todos os elementos componentes dos sistemas drenantes das obras-de-arte existentes. Na ocorrência de vegetação em juntas de dilatação/aparelhos de apoio ou danificadas deverão ser substituídas e/ou reparadas as juntas de dilatação, bem como deverá ser feita a limpeza dos aparelhos de apoio.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Anual		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Atendimento aos parâmetros das avaliações (Bom / Ruim)	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Atende: Atendimento aos parâmetros das avaliações; Não atende: Não atendimento aos parâmetros das avaliações.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> A existência de má condição das obras-de-arte especiais implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas em até 10 (dez) dias. O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior que 10 (dez) dias implicará em um conceito “Ruim”, isto é, nota igual a 0 (zero).			

**TERRAPLENOS E CONTENÇÕES**

<b>PERSPECTIVA:</b> Operacional	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> Manutenção Patrimonial	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Resposta às notificações e atendimento de exigências após incidentes	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da conclusão das obras.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Conservação e Manutenção	<b>OBJETIVO:</b> Qualidade do Serviço	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> Unidade	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<p><b>DESCRIÇÃO:</b> Este indicador deverá aferir o atendimento (dentro do prazo estipulado) das notificações referentes às obras de terraplenagem, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Taludes de corte e/ou de aterro;</li> <li>▪ Contenções.</li> </ul> <p>Este indicador também afere o atendimento das exigências (dentro do prazo estipulado) após a ocorrência de incidentes que envolvam quaisquer danos em obras desta natureza.</p>			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Semestral		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Atende (1,0) ou não atende (0,0)	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Resposta a todas as notificações de má conservação e atendimento de todas as exigências (dentro do prazo) estipulado após a ocorrência de qualquer incidente.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			



**OBSERVAÇÕES:**

Deverão ser respeitados os seguintes prazos para atendimento às ocorrências:

- Erosão de taludes em cortes e aterros: Correção de erosão em corte e aterro, incluindo a eliminação da causa – 24 horas;
- Erosão nas bases ou fundação das obras: Correção de erosão em base e fundações de obras-de-arte especiais, incluindo a eliminação da causa – 24 horas;
- Queda de barreiras (deslizamentos): Imediata remoção do material e limpeza da plataforma incluindo a eliminação da causa – 24 horas;
- Estruturas de contenção danificadas: Reparos nas estruturas de contenção – 1 mês;
- Dispositivos de drenagem das estruturas de contenção sujos ou obstruídos: Limpeza dos dispositivos de drenagem das estruturas de contenção – 7 dias;
- Trincas ou abatimentos no corpo do terrapleno: Correção das camadas comprometidas – 24 horas.

Cada parâmetro deste indicador está relacionado com os requisitos da metodologia de execução. O não atendimento implicará em NOTIFICAÇÕES que devem ser atendidas dentro do prazo estipulado. O atendimento de pelo menos uma NOTIFICAÇÃO em um prazo maior que o prazo estipulado implicará em um conceito “Ruim”, isto é, nota igual a 0 (zero).

FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES			
<b>PERSPECTIVA:</b> Gestão	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> -	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Entrega dos documentos	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da ordem de início.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Gestão	<b>OBJETIVO:</b> Transparência do Serviço	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> -	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<p><b>DESCRIÇÃO:</b> Este indicador deverá aferir o atendimento do fornecimento, pela CONCESSIONÁRIA, das seguintes informações:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cópia dos contratos de financiamento celebrados e dos termos aditivos;</li> <li>▪ Comunicação da contratação de terceiros para a prestação de serviços relevantes para o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço, ou a modificação dos contratos previstos na proposta;</li> <li>▪ Relatório com o estado de conservação das rodovias e do atendimento ao cronograma de restauração;</li> <li>▪ Relatório de multas e de condicionantes ambientais;</li> <li>▪ Relatório de desempenho de suas atividades, especificando a programação e execução financeira;</li> <li>▪ Relatório auditado de sua situação contábil incluindo o balanço e a demonstração de resultado correspondente ao semestre encerrado;</li> <li>▪ Demonstrações financeiras do período encerrado incluindo o relatório da administração, o balanço anual, a demonstração de resultados, os quadros de origem e aplicação de fundos e as notas explicativas, com destaque para as transações com partes relacionadas, o parecer dos auditores externos e do conselho fiscal, caso tenha atuado;</li> <li>▪ Informações atualizadas das projeções financeiras da concessão administrativa, considerando os resultados reais obtidos desde o início da concessão administrativa até o semestre anterior e os resultados projetados até o fim do prazo da concessão administrativa, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração dos quadros financeiros do plano de negócios das rodovias;</li> <li>▪ Informações do Plano de Negócios de Referência.</li> </ul>			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Semestral		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Atende (1,0) ou não atende (0,0)	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Atende: Informações são fornecidas pela CONCESSIONÁRIA.	

**AUDITORIA:**

Verificador Independente

Não atende: Informações não são fornecidas pela CONCESSIONÁRIA.

**OBSERVAÇÕES:**

Esse indicador é atendido quando a informação é fornecida pela CONCESSIONÁRIA. Caso essa informação não seja fornecida, a CONCESSIONÁRIA terá nota zero.

**ATENDIMENTO ÀS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS**

<b>PERSPECTIVA:</b> Gestão	<b>SUBGRUPO DE INDICADORES:</b> -	<b>FORMA DE MEDIÇÃO:</b> Atendimento de exigências	<b>ENTRA EM VIGOR:</b> A partir da ordem de início.
<b>ÁREA DE VINCULAÇÃO:</b> Gestão	<b>OBJETIVO:</b> Acatamento de Determinação	<b>UNIDADE DE MEDIDA:</b> -	<b>REVISÃO DOS PARÂMETROS:</b> 3º, 6º, 9º, 12º e 15º anos
<b>DESCRIÇÃO:</b> Este indicador deverá aferir o atendimento da CONCESSIONÁRIA às obrigações contratuais e determinações que incluem informações/determinações adicionais ou complementares que a SETOP, razoavelmente e sem que implique ônus adicional para a CONCESSIONÁRIA, venha formalmente solicitar.			
<b>PERIODICIDADE DE CÁLCULO OU AFERIÇÃO:</b> Mensal		<b>FONTE DE COLETA DE DADOS:</b> Verificador Independente	
<b>ÁREA OU RESPONSÁVEL PELO ÍNDICE:</b> Concessionária		<b>NOTA APURADA:</b> Atende (1,0) ou não atende (0,0)	
<b>ÓRGÃO FISCALIZADOR:</b> SETOP		<b>CONCEITO NO QID:</b> Atendimento de todas as exigências dentro do prazo estipulado.	
<b>AUDITORIA:</b> Verificador Independente			
<b>OBSERVAÇÕES:</b> Deverão ser respeitados os seguintes prazos para atendimento às exigências: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantação dos contadores automáticos de tráfego do tipo espiras magnéticas ou do tipo vídeo, para monitorar o tráfego, até o final do 6º (sexto) mês de concessão;</li> <li>- Implantação de um sistema de controle de peso dos veículos comerciais usuários das rodovias, bem como dos equipamentos de pesagem, até o final do 12º (décimo segundo) mês de concessão;</li> <li>- Apresentação de um Programa de Gestão de Qualidade e de Controle Tecnológico da execução dos Trabalhos Iniciais dentro de 30 (trinta) dias contados da data do recebimento da ordem de início e, de um Programa de Gestão da Qualidade e de Controle Tecnológico da execução das atividades de manutenção, conservação e restauração das rodovias dentro de 90 (noventa) dias contados da data da ordem de início;</li> <li>- Relatório mensal de contagem volumétrica classificada por posto de pesquisa, nos dois sentidos de tráfego, com totalizações classificatórias do tráfego a cada hora;</li> <li>- Relatório mensal de movimentação de veículos de cargas por praça de pesagem e de seus respectivos pesos;</li> <li>- Atendimento das determinações adicionais ou complementares que a SETOP, por meio de ofício, venha a solicitar no prazo pré-estabelecido.</li> </ul>			

# PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE 01/2015

---

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas  
Maio de 2015

---

ANEXO IV – MODELO DE CADASTRO

---



# PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE 01/2015

---

Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas  
Maio de 2015

---

**ANEXO V – INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA  
RODOVIÁRIO ESTADUAL – SRE, INCLUSIVE AS RODOVIAS FEDERAIS  
DE QUE TRATA O ART. 11 DA LEI FEDERAL 12.872, DE 2013**

---