EDITAL DE CONCORRÊNCIA Nº 01/2014

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 01/2014 PARA A CONCESSÃO PATROCINADA DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

INTRODUÇÃO **3**

A – AUTORIZAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO 4
B –COMUNICADO PRÉVIO 5
C – AUDIÊNCIA PÚBLICA 6
D - CONSULTA PÚBLICA 7
E– LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 7
F – ANEXOS 7
G – DEFINIÇÕES 9

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS **22**

1. DO OBJETO 22
2. DA VIGÊNCIA E PRAZO 23
3. VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO 23
4. ESCLARECIMENTOS E IMPUGNAÇÃO AO EDITAL 24
5. VISITA TÉCNICA 25
6. CONTRAPRESTAÇÃO DEVIDA 27
7. RECEITA TARIFÁRIA 27
8. APORTE DE RECURSOS 27

CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO DA LICITAÇÃO **28**

9. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO 28
10. DO PROCEDIMENTO GERAL 31
11. DA FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS DOCUMENTOS 32
12. ENVELOPE A - GARANTIA DA PROPOSTA 38
13. ENVELOPE B - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO 41
14. ENVELOPE C - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO 56
15. ENVELOPE D - PROPOSTA DE PREÇO 58
16. PROCEDIMENTO DA LICITAÇÃO 62
17. HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO 69
18. CONTRATAÇÃO 70
19. RECURSOS ADMINISTRATIVOS 72
20. DA ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO 73
21. DA CONCESSIONÁRIA 73
22. DAS PENALIDADES 76
23. DISPOSIÇÕES FINAIS 77

INTRODUÇÃO

O Estado de São Paulo, por intermédio da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, autarquia de regime especial, vinculada à Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, torna público pelo presente Edital de Concorrência nº 01/2014, os critérios e condições para seleção e contratação de PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA – PPP, NA MODALIDADE DE CONCESSÃO PATROCINADA, PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099.

É permitida a participação de empresas nacionais ou estrangeiras, isoladamente ou reunidas em consórcio, e o critério de julgamento será o de **MENOR VALOR DE CONTRAPRESTAÇÃO OFERTADA ANUAL A SER PAGA PELO PODER CONCEDENTE**, conforme autorizado pelo art. 12, II, 'a', da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. O Prazo Contratual será de 30 (trinta) anos contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, por meio da assinatura do Termo de Transferência Inicial, conforme definido em Contrato.

A Sessão Pública terá início em 18 de junho de 2014, às 10h30, na sede da ARTESP, à Rua Iguatemi, 105, 2º. Andar, Itaim Bibi – São Paulo/SP.

Os envelopes contendo a documentação necessária à participação na Licitação deverão ser entregues pelos interessados após a abertura da Sessão Pública, na forma deste Edital.

O Edital e seus Anexos estarão disponíveis em via eletrônica e gratuita, no período de 05/05/2014 a 18/06/2014, no sítio eletrônico da ARTESP, no link www.artesp.sp.gov.br.

O Edital e seus Anexos também poderão ser obtidos no endereço da ARTESP, na Rua Iguatemi, 105 - Itaim Bibi, São Paulo - SP, 01451-011, no período compreendido entre os dias [05/05/2014] e [18/06/2014], de segunda a sexta-feira, das 10h00min às 18h00min, mediante a apresentação de 5 DVD's ou 1 *Hard Disk* com capacidade suficiente para que todos os arquivos possam ser digitalmente copiados, ou poderão, ainda, ser requeridos pelo correio, mediante o pagamento das despesas de remessa, devendo, para tanto ser mantido contato pelo telefone 3465-2365 ou pelo endereço eletrônico artesp@artesp.sp.gov.br, indicando o endereço e o destinatário.

Os arquivos contendo os projetos de engenharia relacionados com a malha rodoviária a ser concedida e o processo de obtenção das licenças ambientais só estarão disponíveis em meio magnético com retirada na Agência.

A matriz para preenchimento do Plano de Negócios, nos termos do Anexo 9, serão disponibilizadas somente para os interessados que tiverem realizado Visita Técnica, nos termos deste Edital.

A ARTESP não se responsabiliza pelo texto e conteúdo de editais, anexos ou documentos obtidos ou conhecidos de forma e local diversos do disposto acima.

A – AUTORIZAÇÃO PARA CONTRATAÇÃO

A Concessão Patrocinada de trecho da Rodovia SP 099, entre os quilômetros 11+500 Kme83+400 Km, das SPAs 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099 e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, contemplando a prestação dos serviços de operação e manutenção, bem como a execução de obras civis para construção da Ampliação Principal, no trecho entre os quilômetros 60+480 Km e 82+000 Km da Rodovia SP 099, foi autorizada pelo Conselho Diretor da ARTESP, conforme Ata de Reunião Extraordinária do Conselho Diretor datada de 27 de dezembro de 2013, publicada no DOE/SP de 7 de janeiro de 2014. A republicação do Edital foi autorizada pelo Conselho Diretor da ARTESP em

sede de Reunião Ordinária do Conselho Diretor nº 585, havida em 30 de abril de 2014.

A Concessão Patrocinada, nos termos do art. 3º, §4º, da Lei Estadual nº 11.688, de 19 de maio de 2004, foi incluída no Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado de São Paulo por recomendação do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas - CGPPP/SP, em sua 60ª Reunião Ordinária, realizada em 04 de outubro de 2013, cuja ata foi publicada no DOE/SP, edição de 31 de outubro de 2013.

A Concessão Patrocinada fora definitivamente aprovada pelo Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas e autorizada pelo Governador do Estado de São Paulo em 20 de fevereiro de 2014, conforme ata da 63ª Reunião Ordinária do Conselho Gestor de Parceria Público-Privadas, disponível no DOE/SP, edição de 1º de abril de 2014.

B –COMUNICADO PRÉVIO

A ARTESP fez publicar no DOE/SP e nos jornais de grande circulação, nas edições de 05 de maio de 2014, o aviso de republicação do Edital da Concorrência Internacional nº 01/2014, indicando a conveniência e oportunidade da contratação.

AVISO DE REPUBLICAÇÃO DE EDITAL DE LICITAÇÃO
CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 01/2014

A Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP torna pública a republicação do Edital da Concorrência Internacional nº 01/2014, para contratação de Parceria Publico Privada (PPP), na modalidade concessão patrocinada, da "Nova Tamoios". Poderão participar da concorrência internacional empresas nacionais, estrangeiras, fundos de investimentos e entidades de previdência complementar – isoladamente ou em consórcio.

A concessão patrocinada engloba a implantação da duplicação do trecho de Serra da Rodovia SP 099 (entre o km 60,480 e o km 82), bem como a responsabilidade pelos serviços de operação, manutenção e conservação da Rodovia SP099, no trecho compreendido entre o km 11,5 e km 83,4, e dos Contornos Viários de Caraguatatuba e São Sebastião.

O prazo da concessão patrocinada será de 30 anos e os investimentos necessários, que deverão ser realizados ao longo de todo este período, serão de aproximadamente R$ 3,9 bilhões.

A versão oficial do edital, para todos os fins de direito, estará disponível para consulta no site da ARTESP (www.artesp.sp.gov.br), durante 45 dias, contados a partir de 05/05/2014. O edital e demais documentos também poderão ser retirados em meio magnético de segunda a sexta-feira, das 10h00 às 18h00, na sede da Agência. Para tanto, o interessado deverá disponibilizar 5 (cinco) DVDs ou um *Hard Disk* com capacidade suficiente para que todos os documentos possam ser digitalmente copiados. Os arquivos dos projetos de engenharia relacionados com a malha rodoviária a ser concedida e do processo de obtenção das licenças ambientais só estarão disponíveis em meio magnético com retirada na Agência.

Os interessados deverão realizar visitas técnicas, conforme os termos do Edital nº 01/2014. A visita técnica é condição para a participação no certame e para o recebimento da matriz do Plano de Negócios a ser entregue na sessão pública.

Os interessados poderão apresentar pedidos de esclarecimentos ao edital em até 10 dias antes da sessão pública. Conforme regramento do edital, os pedidos deverão ser encaminhados para o e-mail artesp@artesp.sp.gov.br, devendo, também, ser protocolados na sede da Agência até às 17h30min do dia 09/06/2014.

Os envelopes contendo documentos de credenciamento, garantia de proposta, documentos de habilitação, metodologia de execução, proposta comercial e plano de negócios, conforme descrito no Edital, deverão ser entregues pelas licitantes, durante a sessão pública da licitação, marcada para o dia 18/06/2014. A sessão pública será realizada na sede da ARTESP (Rua Iguatemi, nº 105, 2º andar, Itaim Bibi, São Paulo, SP), às 10h30.

O critério de julgamento da licitação para contratação desta Parceria Público-Privada será o "menor valor de contraprestação máxima anual", nos termos do Edital e conforme a Lei Federal nº 11.079/2004.

A presente Licitação é regida pelas regras constantes em seu Edital e seus Anexos, assim como pela Lei Estadual nº 11.688, de 19/05/2004, e pela Lei Federal nº 11.079, de 30/12/2004. Aplicam-se subsidiariamente à presente Licitação a Lei Estadual nº 7.835, de 08/05/92, a Lei Estadual nº 6.544, de 22/11/1989, a Lei Federal nº 8.666, de 21/06/93 e a Lei Federal nº 8.987, de 13/02/1995, assim como as demais normas vigentes sobre o tema.

Sessão PúblicaSessão PúblicaSessão Pública

C – AUDIÊNCIA PÚBLICA

A ARTESP realizou Audiência Pública em 29 de outubro de 2013, das 10h às 18h, na Secretaria da Justiça e Cidadania do Estado de São Paulo, nos termos do artigo 38 da Lei Federal nº 8.666/1993 e alterações posteriores, para apresentação do projeto à população e aos demais interessados, com acesso a todas as informações e esclarecimentos pertinentes,garantido o direito de

manifestação. A Audiência Pública foi divulgada no DOE/SP, edição de 12 de outubro de 2013, no Diário de São Paulo, jornal de grande circulação no Estado de São Paulo, na edição de 14 de outubro de 2013, assim como por via eletrônica, no sítio eletrônico da ARTESP: http://www.artesp.sp.gov.br/transparencia-audiencias-publicas.

D - CONSULTA PÚBLICA

A minuta de edital, do contrato e demais anexos foram submetidos à Consulta Pública, no período de 06/11/2013 a 06/12/2013, em atendimento ao artigo 10, inciso VI da Lei Federal nº 11.079/2004.

A Consulta Pública foi divulgada no DOE/SP, edição de 6 de novembro de 2013, e em jornal de grande circulação no Estado de São Paulo, na edição de 6/11/2013, assim como por via eletrônica, no sítio eletrônico da ARTESP: http://www.artesp.sp.gov.br/transparencia-consultas-publicas.

E– LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

A presente Licitação é regida pelas regras constantes deste Edital e seus Anexos, assim como pela Lei Federal nº 11.079/2004, Lei Estadual nº 11.688/2004, Decreto Estadual nº 48.867/2004 e, subsidiariamente, as Leis Federais nº 8.987/1995, nº 9.074/1995, nº 8.666/93, Leis Estaduais nº 7.835/1992 e nº 6.544/1989, Lei Complementar Estadual nº 914/2002, Decreto Estadual nº 6.529/34 e demais normas que regem a matéria.

F – ANEXOS

São Anexos ao presente Edital os seguintes documentos:

Anexo I	Regulamento da Concessão
Anexo II	Situação Atual da Rodovia
Anexo III	Indicadores de Qualidade e Desempenho
Anexo IV	Estrutura Tarifária
Anexo V	Serviços Correspondentes às Funções Operacionais
Anexo VI	Serviços Correspondentes às Funções de Conservação
Anexo VII	Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação
Anexo VIII	Diretrizes para elaboração da Metodologia de Execução
Anexo IX	Diretrizes para elaboração de Plano de Negócios
Anexo X	Condições de Devolução
Anexo XI	Das Penalidades
Anexo XII	Minuta do Contrato de Concessão Patrocinada nº [01/2014]
Anexo XIII	Projeto das Obras em andamento a cargo do Poder Concedente – Trecho Planalto
Anexo XIV	Projeto das Obras em andamento a cargo do Poder Concedente – Contornos
Anexo XV	Projeto Referencial para Obtenção da Licença Prévia – Ampliação Principal
Anexo XVI	Cronograma de Integralização do Capital Social
Anexo XVII	Fluxo de Desembolso das Parcelas do Aporte de Recursos
Anexo XVIII	Eventos para o Desembolso do Aporte de Recursos
Anexo XIX	Declaração de cumprimento do inciso XXXIII do artigo 7º da Constituição Federal
Anexo XX	Declaração de inexistência de processo falimentar
Anexo XXI	Declaração de inexistência de fato impeditivo
Anexo XXII	Declaração de conformidade com o disposto no artigo 1º da

	Lei Estadual nº 10.218/99
Anexo XXIII	Declaração de conformidade com o disposto no artigo 117, parágrafo único, da Constituição do Estado de São Paulo
Anexo XXIV	Declaração de conformidade com o disposto na Lei Estadual nº 12.779/09
Anexo XXV	Termo de aceitação às condições do Edital
Anexo XXVI	Declaração de conformidade com o disposto no artigo 1º do Decreto Estadual nº 53.047/08
Anexo XXVII	Declaração de capacidade financeira
Anexo XXVIII	Proposta de Preço
Anexo XXIX	Termo de Ciência e de Notificação
Anexo XXX	Diretrizes Ambientais e cópias das Licenças Ambientais já obtidas
Anexo XXXI	Carta de Credenciamento
Anexo XXXII	Carta de Fiança Bancária

G – DEFINIÇÕES

São adotadas as seguintes definições neste Edital de Concessão, sem prejuízo de outras inseridas no instrumento convocatório e no Contrato de Concessão:

Adjudicatária	Licitante à qual será adjudicado o objeto da presente Licitação, nos termos da legislação aplicável e deste Edital.
Afiliadas	Pessoa ou entidade que, direta ou indiretamente, por meio de um ou mais intermediários, controle ou seja controlada por, ou esteja sob controle comum com uma determinada pessoa ou entidade.
Ampliação Principal	Obras civis, a serem realizadas pela Concessionária, para duplicação do Trecho de Serra da Rodovia SP 099, entre os quilômetros 60+480

	Km e 82+000 Km, que consiste na construção de nova pista ascendente, conforme as especificações constantes na minuta do Contrato e no Anexo VII.
Anexos	Conjunto de documentos, parte integrante do presente Edital de Concorrência Internacional nº [01/2014], conforme relação contida no item F deste Edital.
Aporte de Recursos	Aporte de Recursos a favor do Parceiro Privado, a ser pago pelo Poder Concedente, nos termos dos artigos 6º e 7º da Lei Federal nº 11.079/04 e posteriores alterações, durante o prazo e na forma estabelecida no Contrato de Concessão e nos Anexos XVII e XVIII.
ARTESP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo
Audiência Pública	Etapa inicial do processo licitatório referente à Concorrência Internacional, nos termos do artigo 39 da Lei nº 8.666/93, cuja realização se deu em 29/10/2013, para tornar público o modelo de PPP, da concessão patrocinada dos serviços públicos de operação e manutenção de trecho da rodovia SP 099, entre os quilômetros 11+500 KM e 83+400 KM, das SPAS 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099 e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como de execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 KM e 82+000 KM da Rodovia SP 099, objetivando, em linhas gerais, esclarecer e colher contribuições para a elaboração deste edital.
Bloco de Controle	Grupo de acionistas da SPE que exerce poder de Controle sobre a Companhia.
CADIN	Cadastro Informativo dos Créditos não Quitados de Órgãos e Entidades Estaduais, do Estado de São

	Paulo.
CADMADEIRA	Cadastro de Comerciantes de Madeira no Estado de São Paulo.
CGPPP/SP	Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado de São Paulo, criado pela Lei estadual de PPP e regido pelo Decreto estadual nº 48.867/04.
Comissão Especial de Licitação ou CEL	Comissão instituída pela ARTESP, responsável por receber, examinar e julgar todos os documentos e conduzir os procedimentos relativos a esta Licitação.
Concessão Patrocinada, Concessão ou PPP	Relação jurídica formada pela delegação da prestação de serviços públicos à pessoa jurídica de direito privado constituída pelo Licitante vencedor da licitação.
Contratado ou Parceiro Privado ou Concessionária	Sociedade de Propósito Específico (SPE) a ser constituída, sob a forma de sociedade por ações, com a finalidade de prestar os serviços públicos objeto da Concessão Patrocinada, com sede e administração no Brasil, no Estado de São Paulo. Parte contratada do Contrato de Concessão.
Conselho Diretor da ARTESP	Última instância decisória da ARTESP, com competências definidas no Regimento Interno da ARTESP.
Consórcio	Associação de sociedades, fundos ou entidades com o objetivo de participar da licitação e, em sendo vencedor do certame, constituir-se em Sociedade de Propósito Específico, segundo as leis brasileiras.
Consulta Pública	Etapa da licitação, realizada em cumprimento ao art. 10, inc. VI da Lei Federal nº 11.079/04, para a divulgação da minuta de edital, do contrato e demais anexos pelo prazo mínimo de 30 (trinta) dias, para o recebimento de sugestões dos interessados, para

	posterior divulgação da versão final do edital.
Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião ou Contornos	Contornos Viários de Caraguatatuba e São Sebastião, que deverão ser entregues ao Parceiro Privado pelo Poder Concedente quando da conclusão das obras de sua implantação pelo Poder Concedente. Os Contornos deverão ser implantados de acordo com as especificações constantes dos Projetos apresentados no Anexo XII, bem como em atendimento ao quanto estabelecido no Contrato de Empreitada celebrado pela DERSA para a construção dos Contornos, o qual integra o Contrato de Concessão Patrocinada na forma de Anexo XXIV.
Contraprestação Devida	Valor devido mensalmente pelo Poder Concedente ao Parceiro Privado pela disponibilização do serviço objeto do Contrato, observados os Indicadores de Desempenho, a Receita Tarifária Projetada, conforme anexo XXV do Contrato, e o regramento contratual para o seu desembolso.
Contraprestação Ofertada	Valor indicado pelo licitante vencedor em sua proposta comercial.
Contrato de Concessão ou Contrato	Contrato de Concessão Patrocinada para a prestação dos serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP - 099, entre os quilômetros 11+500 KM e 83+400 KM, das SPAs e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como para a execução de obras civis para implantação da Ampliação Principal, no trecho entre os quilômetros 60+480 KM e 82+000 KM da Rodovia SP 099.
Controle	Para os efeitos aqui previstos, “Controle” (incluindo, quando com significados correlatos, os termos “Controladora” e “Controlada” ou palavras de

	significado similar) significa, direta ou indiretamente, individualmente ou em conjunto com outras pessoas ou entidades, (i) a propriedade, no caso de uma empresa, de mais de 50% (cinquenta por cento) de suas ações ou cotas que tenham direito de voto ou, no caso de qualquer outra entidade, a propriedade da maioria de títulos representativos do direito de voto de tal entidade ou (ii) o poder de conduzir a gestão da pessoa ou entidade Controlada, seja por meio de voto, contrato, acordo de acionistas ou qualquer outro meio.
Data de Transferência do Controle do Sistema Existente	Data em que o Sistema Existente, consistente nos trechos entre os quilômetros 11+500 Km e 83+400 Km, bem como as SPAs, for entregue à Concessionária, por meio da assinatura do Termo de Transferência Inicial entre as Partes, para que esta inicie as funções de operação, manutenção e conservação, bem como das funções de ampliação, descritas nos Anexos V, VI e VII ao presente Contrato.
DER/SP	Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.
DERSA	Desenvolvimento Rodoviário S/A, sociedade de economia mista, controlada pelo Governo do Estado de São Paulo.
Documentos de Habilitação	Documentos que deverão ser apresentados pela Licitante no Envelope de Habilitação, relativos à Habilitação Jurídica, Regularidade Fiscal e Trabalhista, Qualificação Técnica e Qualificação Econômico-Financeira, na forma do item [13. “C”*] deste Edital.
Documento de Conclusão de Evento	Documento expedido pela ARTESP após o recebimento de notificação de conclusão do Evento

	necessário para desembolso de parcela do Aporte de Recursos, pelo Parceiro Privado, e respectiva fiscalização de efetivo cumprimento.
DOE/SP	Diário Oficial do Estado de São Paulo
Edital	O presente Edital de Concorrência nº [01/2014•] e todos os seus Anexos.
Faixa de Domínio	Conforme definição constante do Anexo I à Lei Federal nº 9503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro), é a superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.
Garantia de Execução	Garantia do fiel cumprimento das obrigações do Contrato de Concessão, a ser mantida pelo Parceiro Privado, em favor da ARTESP e do Poder Concedente, nos montantes e nos termos definidos na minuta do Contrato de Concessão.
Garantia de Proposta	Garantia de cumprimento da proposta a ser apresentada pelas Licitantes, nos termos deste Edital.
Grupo Econômico	Para efeitos deste Edital, compõem o Grupo Econômico da Licitante as sociedades coligadas, controladas ou de simples participação, nos termos dos artigos 1.097 e seguintes, do Código Civil e do artigo 278, da Lei Federal n.º 6.404/76, e as empresas ou fundos de investimentos que possuam diretores, gestores ou acionistas (com mais de 10% de participação) ou representantes legais comuns, bem como aquelas que dependem econômica ou financeiramente de outra empresa ou fundo de investimento, além das empresas ou fundos de investimento sujeitos a uma mesma estrutura global, incluindo compartilhamento global de conhecimento,

	governança e política corporativa.
Habilitação Jurídica	Documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública.
Indicadores de Qualidade e Desempenho	Conjunto de parâmetros, medidores da qualidade dos serviços prestados, que contribuirão para determinar o valor da Contraprestação Devida pelo Poder Público ao Parceiro Privado, nos termos do Anexo III deste Edital e nos termos do Contrato de Concessão.
Instituição Financeira	Qualquer instituição regulada pelo Banco Central do Brasil que tenham como atividade principal ou acessória a coleta, intermediação ou aplicação de recursos financeiros próprios ou de terceiros, em moeda nacional ou estrangeira, e a custódia de valor de propriedade de terceiros.
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.
Lei de Concessões	Lei Federal nº 8.987/95, respectivas alterações e regulamentação.
Lei de Crimes Ambientais	Lei Federal nº 9.605/98, respectivas alterações e regulamentação.
Lei de Licitações e Contratos Administrativos	Lei Federal nº 8.666/93, respectivas alterações e regulamentação
Lei Estadual de PPP	Lei Estadual nº 11.688/04, respectivas alterações e regulamentação.
Lei Federal de PPP	Lei Federal nº 11.079/04, respectivas alterações e regulamentação.
Licitação	Esta Concorrência nº 01/2014, promovida pela ARTESP para contratação de Parceria Público-Privada na modalidade de Concessão Patrocinada,

	regida pelo Edital, pelo quanto disposto nos art. 10 e art.12, I, II, III, 'a', e IV, todos da Lei Federal de PPP, e no art. 15, I, da Lei de Concessões, e pelas demais normas aplicáveis.
Licitante	Sociedade isolada ou sociedades, fundos e/ou entidades reunidas em Consórcio, participantes da licitação.
Licitante Vencedor	Licitante julgado vencedor por ter apresentado a proposta mais bem classificada e atendido a todas as condições do edital, ao qual será adjudicado o objeto da Licitação
Metodologia de Execução	Conjunto de informações técnicas e operacionais, abrangendo os estudos e as propostas do Licitante para a exploração da Concessão Patrocinada, implantação das obras civis, prestação de Serviço Adequado, realização dos Serviços Delegados, controle dos Serviços Complementares e apoio aos Serviços não Delegados.
Parceiro Privado	Concessionária, parte contratada do Contrato de Concessão, incumbida da execução do objeto contratual. Deverá observar o conceito de SPE e os demais termos e condições deste Edital e do Contrato de Concessão.
Parceria Público-Privada ou PPP	Modalidade contratual regida pela Lei Federal nº 11.079/04 e pela Lei Estadual nº 11.688/04, bem como demais disposições a respeito.
PDF	Formato do arquivo de computador a ser enviado ao Poder Concedente. Compatível com programa Adobe Reader ou semelhante.
Plano de Negócios	Conjunto de análises econômico-financeiras, a ser elaborado pelo Licitante, cobrindo todo o Prazo da Concessão Patrocinada, contendo todos os elementos financeiros relativos à execução do Contrato da Concessão Patrocinada, assim como declarações sobre sua viabilidade e adequação.

Poder Concedente	O Estado de São Paulo, via Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo.
Prazo Contratual	O prazo de 30 (trinta) anos, contados a partir da data da assinatura do Termo de Transferência Inicial, nos termos do Contrato de Concessão.
Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado de São Paulo	Programa instituído pela Lei estadual nº 11.688/04.
Proposta de Preço	Proposta na qual será apresentado o valor da Contraprestação Ofertada anual, para execução do objeto da Concessão Patrocinada e que estará contida no Envelope D – Proposta de Preço.
Qualificação Econômico-Financeira	Documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública.
Qualificação Técnica	Documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública.
Receitas Acessórias	Receitas decorrentes da execução de atividades acessórias, da gestão e fiscalização de Serviços Complementares, receitas alternativas, complementares ou de projetos associados.
Receita Tarifária	Receitas da Concessionária decorrentes unicamente da cobrança de tarifas de pedágio, pagas pelos usuários da rodovia.
Regimento Interno da ARTESP	Documento que regulamenta o funcionamento da ARTESP.
Regularidade Fiscal e Trabalhista	Documentação necessária à comprovação de habilitação para contratação com a Administração Pública.
Rodovia SP 099 ou Estrada dos Tamoios	Trecho da Rodovia SP 099, entre os quilômetros 11+500 Km a 83+400 Km, objeto desta PPP,

ou Rodovia dos Tamoios	englobando os denominados “Trecho de Planalto e “Trecho de Serra”.
Serviço Adequado	É o serviço que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação, nos termos do art. 6º, §1º, da Lei Federal nº 8.987/95.
Serviços Complementares	Serviços considerados convenientes, mas não essenciais, destinados a manter o serviço adequado em todo o Sistema Rodoviário, a serem prestados por terceiros contratados pelo Parceiro Privado.
Serviços Não Delegados	Aqueles de competência exclusiva do Poder Público, não compreendidos no objeto desta Concessão, tais como: I. Policiamento ostensivo de trânsito, preventivo e repressivo; II. Fiscalização e autuação de infrações relativas a: a. Veículo; b. Documentação; c. Motorista; d. Regras de circulação, estacionamento e parada, e. Excesso de peso. III. Emissão de outorgas, nos termos da lei, referentes a: a. Serviços de transporte coletivo de caráter rodoviário, internacional, interestadual e intermunicipal; b. Serviços de transporte coletivo de caráter urbano, intermunicipal, suburbano, metropolitano ou municipal;

	c. Serviços de transporte de trabalhadores rurais ou de pessoas em veículos de carga; d. Realização de eventos na rodovia; e. Serviços de transporte de cargas excepcionais e de cargas perigosas.
Serviços Públicos Delegados ou Serviços Delegados	Serviços a serem prestados pelo Parceiro Privado compreendendo aqueles correspondentes às funções operacionais de exploração, gestão, operação e manutenção.
Sistema Existente	Todos os trechos de rodovias indicados no Anexo II deste Edital e representados graficamente nas figuras constantes do referido Anexo II, a saber, o trecho da Rodovia SP 099 entre os quilômetros 11+500 Km 83+400 Km, o Trecho de Planalto, conforme duplicados pelo Poder Concedente, o Trecho de Serra existente da Rodovia SP 099, bem como as Rodovias de Acesso (SPAs) indicadas no referido anexo.
Sistema Rodoviário	A malha rodoviária concedida ao Parceiro Privado, constituída pelo Trecho de Planalto, Trecho de Serra Existente, SPAs, Ampliação Principal e Contornos.
SPAs	As seguintes Rodovias de Acesso, indistintamente referidas neste Edital: - SPA 032/099 – do km 0+000 km ao km 0+900 km - SPA 033/099 – do km 0+000 m ao km 2+550 km - SPA 035/099 – do km 0+000 m ao km 1+200 km - SPA 037/099 – do km 0+000 m ao km 8+000 km
SPE ou Sociedade de Propósito Específico	Sociedade anônima, constituída na conformidade da lei brasileira, com a finalidade específica de prestar os serviços públicos objeto da presente Concessão

	Patrocinada.
Subcontratado	Terceiro contratado pela Concessionária, por sua conta e risco, para execução de serviços afetos à Concessão.
Tarifa Quilométrica Básica	Tarifa correspondente ao valor cobrado dos veículos de rodagem simples e dois eixos, na base quilométrica para pista dupla, nos pedágios tipo "barreira", cobrado nos dois sentidos da rodovia. O valor da Tarifa Quilométrica Básica a ser considerado para esta PPP é de R$ 0,1080/Km, data base julho de 2013.
Termo de Transferência Inicial	Documento assinado pelas Partes por meio do qual se opera a transferência do controle do Sistema Existente pelo Poder Concedente à Concessionária e a partir do qual se inicia o Prazo da Concessão.
Trecho de Planalto	Trecho da Rodovia SP 099 compreendido entre os quilômetros 11+500 Km e 60+480 Km, conforme duplicado pelo Poder Concedente e entregue à Concessionária na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.
Trecho de Serra Existente	Trecho da Rodovia SP 099 compreendido entre os quilômetros 60+480 Km e 82+000 Km, que deverá ser entregue à Concessionária, pelo Poder Concedente, na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.
Valor Estimado do Contrato de Concessão Patrocinada	Valor dos investimentos projetados, correspondentes aos desembolsos voltados à prestação dos serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP - 099, entre os quilômetros 11+500 KM e 83+400 KM, das SPAs e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como para a execução de obras civis para implantação da Ampliação Principal,

	designados no Plano de Negócios da Concessionária, seja como capital próprio ou de terceiros.

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

1. DO OBJETO

1.1. O objeto da presente Licitação é a seleção da melhor proposta para a CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS 11+500 KME 83+400 KM, DAS SPAS E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS PARA IMPLANTAÇÃO DA AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099, incluindo:

(i) A elaboração dos projetos necessários, a obtenção das aprovações e das licenças ambientais, conforme estabelecido no Contrato de Concessão e respectivos Anexos, assim como a realização das obras e investimentos para a viabilização da exploração do Sistema Rodoviário;

(ii) A execução, gestão e fiscalização dos Serviços Públicos Delegados, a serem prestados obrigatória e ininterruptamente pela Concessionária durante todo o Prazo da Concessão, consistentes nas funções de exploração, gestão, operação e manutenção;

(iii) O apoio na execução dos Serviços Não Delegados, de competência exclusiva do Poder Concedente, não compreendidos no objeto da Concessão, nos termos do Anexo V ao presente Edital;

(iv) A gestão e a fiscalização dos Serviços Complementares, considerados convenientes, mas não essenciais, para manter o

Serviço Adequado em todo o trecho concedido, a serem prestados por terceiros contratados pelo Parceiro Privado;

(v) A obtenção, a aplicação e a gestão de todos os recursos financeiros necessários à execução do objeto da PPP;

(vi) O fornecimento dos bens necessários à prestação dos serviços objeto da Concessão Patrocinada;

(vii) A gestão e a manutenção da Estrada dos Tamoios, observadas as melhores práticas e as disposições do Contrato de Concessão Patrocinada;

(viii) A manutenção preventiva e corretiva dos bens integrantes da Concessão, inclusive a faixa de domínio, de modo a mantê-los em plena operação e capacidade para o cumprimento das disposições do Contrato de Concessão.

1.1.1. A especificação dos objetos acima referidos está detalhada neste Edital, no Contrato de Concessão e respectivos Anexos.

2. DA VIGÊNCIA E PRAZO

2.1. O prazo de vigência da Concessão Patrocinada é de 30 (trinta) anos, contados da Data de Transferência do Sistema Existente à Concessionária, mediante a assinatura do Termo de Transferência Inicial, conforme definido na minuta do Contrato de Concessão, Anexo XII ao presente Edital.

3. VALOR ESTIMADO DA CONTRATAÇÃO

3.1. O valor estimado do contrato é de R$3.906.334.654,07 (três bilhões, novecentos e seis milhões, trezentos e trinta e quatro mil , seiscentos e cinquenta e quatro reais e sete centavos) na data base de julho/2013,

correspondente ao valor dos investimentos projetados, equivalente aos desembolsos voltados à prestação dos serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP - 099, entre os quilômetros 11+500 KM e 83+400 KM, das SPAs e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como para a execução de obras civis para implantação da Ampliação Principal

4. ESCLARECIMENTOS E IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

4.1. Os interessados poderão encaminhar, até 10 (dez) dias antes da data fixada para a Sessão Pública de abertura do certame, solicitação de esclarecimentos e informações sobre a licitação. Os pedidos de esclarecimentos deverão ser redigidos na língua Portuguesa (Brasil) e poderão ser manifestados pelo endereço eletrônico artesp@artesp.sp.gov.br, devendo o original ser entregue no protocolo da ARTESP, na Rua Iguatemi, 105 - Itaim Bibi, São Paulo/SP, até as 18h00min do dia 09/06/2014., aos cuidados da Comissão Especial de Licitação, acompanhado de CD contendo o arquivo em Word e em Pdf com as questões formuladas, devendo ser identificados com os dados do interessado.

4.1.2 As respostas aos questionamentos serão transmitidas por mensagem eletrônica, até 5 (cinco) dias antes da data fixada para a Sessão Pública de abertura do certame, e divulgadas a todos os interessados no sítio www.artesp.sp.gov.br, sem identificação do responsável pela solicitação de esclarecimentos, passando a integrar o presente edital. O Poder Concedente não se responsabiliza por endereços eletrônicos apontados incorretamente por ocasião da retirada do edital.

4.2. Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar este Edital, devendo a impugnação ser apresentada na forma do item 4.1. deste Edital em até 5

(cinco) dias antes da data marcada para entrega dos envelopes, sendo respondidos em até 3 (três) dias da data para a Sessão Pública de abertura do certame.

4.3. Caso a Licitante não receba os esclarecimentos, poderá obter cópia dos mesmos na sede da ARTESP.

4.4. Todas as correspondências, pedidos de esclarecimentos, impugnações ou qualquer outro documento relativo à Licitação, físicos ou eletrônicos, serão considerados entregues na data de seu recebimento pelo destinatário, exceto se a entrega se der após as 18h (dezoito horas, horário de Brasília), mesmo que a correspondência seja eletrônica.

4.5. As correspondências entregues após as 18h (dezoito horas, horário de Brasília) serão consideradas entregues, para todos os efeitos, inclusive para a conferência de tempestividade, no dia útil imediatamente posterior.

4.6. Somente aqueles que manifestarem interesse através do e-mail artesp@artesp.sp.gov.br, com a devida identificação do (i) nome/razão social; (ii) nacionalidade/país onde sediada; (iii) profissão/objeto social; (iv) RG e CPF/CNPJ; (v) endereço; (vi) telefones e correio eletrônico para contato, possuem a garantia de que:

4.6.1. Serão comunicados diretamente, via e-mail, dos atos da Licitação;

4.6.2. Serão comunicados diretamente, via e-mail, dos esclarecimentos prestados acerca deste Edital; e

4.6.3. Receberão cópia do ato administrativo que proceder à eventual modificação deste Edital, se for o caso.

5. VISITA TÉCNICA

5.1. A ARTESP disponibilizará, entre os dias 20 e 22 de maio de 2014, as áreas acessíveis envolvidas na PPP para visita técnica destinada à verificação *in loco* das condições, natureza e mensuração dos materiais e equipamentos necessários à execução do Contrato de Concessão.

5.2. Para a realização da visita técnica, os interessados deverão encaminhar, até o dia 19/05/2014, correspondência eletrônica ao e-mail artesp@artesp.sp.gov.br na qual deverá constar documento anexo, em formato PDF, com a indicação e qualificação de até 5 representantes da empresa interessada para a realização da visita técnica. Além dos documentos com identificação e qualificação dos representantes, deverá ser disponibilizado à Artesp cópia, devidamente autenticada, do documento comprobatório da relação de representação entre a empresa interessada e o representante designado para participar da visita técnica.

5.3. Recebida a correspondência eletrônica pela ARTESP e preenchidos os requisitos necessários indicados neste Edital, será encaminhado e-mail ao interessado para agendamento de data e horário da visita técnica, que deverá ser acompanhada por membros da ARTESP e/ou DER e/ou DERSA.

5.4. Com a realização da visita técnica, a ARTESP emitirá um comprovante de realização da visita técnica em nome da empresa interessada.

5.5. A visita técnica é obrigatória e constitui condição de participação na Licitação.

5.5.1. Os interessados que já tenham realizado visita técnica no período de 07 a 17 de abril por ocasião da primeira publicação do Edital nº 01/2014 não deverão realizar nova visita técnica, sendo válido, para fins de participação na Licitação, a apresentação do comprovante de realização da visita técnica já emitido anteriormente pela ARTESP durante o período de 07 a 17 de abril.

5.5.2. Os Licitantes reunidos em consórcio poderão apresentar somente um comprovante de realização de visita técnica emitido em nome de um dos consorciados, não sendo necessária a apresentação de comprovante de realização de visita técnica por cada um dos membros do consórcio.

6. CONTRAPRESTAÇÃO DEVIDA

6.1. Pela execução do objeto contratual o Poder Concedente pagará ao Parceiro Privado contraprestação mensal e pecuniária, denominada Contraprestação Devida, conforme detalhado na minuta do Contrato e nos Anexos.

7. RECEITA TARIFÁRIA

7.1. Além de fazer jus ao recebimento da Contraprestação Devida, o Parceiro Privado tem o direito de cobrar Tarifa de Pedágio dos Usuários do Sistema Rodoviário, observando os critérios de Equidade e Modicidade, o quanto definido na minuta do Contrato e, especialmente, em seu Anexo IV – Estrutura Tarifária.

7.2. O valor da Tarifa Básica de Pedágio, para pista dupla, será de R$ 0,1080, data-base de julho/2013, reajustado anualmente nos termos da minuta do Contrato e seu Anexo IV.

8. APORTE DE RECURSOS

8.1. Nos termos da Lei Federal de PPP e suas alterações, a Concessão Patrocinada contempla Aporte de Recursos por parte do Poder Concedente, no valor de R$ 2.185.334.000,00 (dois bilhões, cento e oitenta e cinco milhões, trezentos e trinta e quatro mil reais), data base de julho/2013, cuja percepção pela Concessionária se dará em conformidade com o Fluxo de Desembolso de Parcelas do Aporte de Recursos, Anexo XVII e de acordo com os Eventos para Liberação das

Parcelas de Aporte de Recursos apresentados no Anexo XVIII deste Edital, bem como nos termos do regramento estabelecido na minuta do Contrato, em função da efetiva execução dos investimentos, envolvendo construção e aquisição de bens reversíveis, para a realização das obras civis para implantação da Ampliação Principal no trecho entre os quilômetros 60+480 Km ao 82+000 Km da Rodovia SP 099.

8.2. Para a elaboração do Plano de Negócios e da Proposta de Preço, as Licitantes deverão considerar o Fluxo de Desembolso de Parcelas do Aporte de Recursos, Anexo XVII, e os Eventos para liberação das parcelas de Aporte de Recursos, Anexo XVIII.

8.2.1. Os pagamentos serão realizados até o 30° (trigésimo) dia contado do recebimento do documento de cobrança de cada parcela, acompanhado do Documento de Conclusão de Evento e respectivo relatório de fiscalização, emitidos pela ARTESP, conforme o regramento estabelecido no Contrato e nos Anexos XVII e XVIII.

CAPÍTULO II – DO REGULAMENTO DA LICITAÇÃO

9. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

9.1. Poderão participar da licitação sociedades e entidades brasileiras ou estrangeiras, isoladamente ou reunidas em Consórcio, que satisfaçam plenamente todos os termos e condições deste edital, desde que não apresentem as seguintes restrições:

9.1.1. das quais participe, seja a que título for, direta ou indiretamente, pessoa que seja ou que tenha sido nos últimos 6 (seis) meses, dirigente, gerente, servidor, empregado, ocupante de cargo em comissão, sócio ou componente do seu quadro técnico, do Poder Concedente ou de suas

empresas públicas, sociedades de economia mista, fundações ou autarquias;

9.1.1.1. considera-se participação indireta, para fins do disposto no subitem anterior, a existência de quaisquer documentos que atribuam à pessoa nele mencionada a existência de quaisquer vínculos de natureza jurídica, técnica, comercial ou empresarial com a Licitante ou qualquer empresa do(s) grupo(s) econômico(s) da Licitante;

9.1.2. que se encontre em cumprimento de pena de suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração Pública;

9.1.3. que tenha sido declarada inidônea para licitar ou contratar com a Administração Pública;

9.1.4. que tenha sido condenada, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no art. 10 da Lei nº 9.605, de 12.02.1998;

9.1.5. que esteja em regime de recuperação judicial ou extrajudicial, ou cuja falência haja sido decretada.

9.2. As sociedades ou entidades estrangeiras que não funcionam no Brasil, tanto quanto possível, atenderão às exigências de habilitação, mediante documentos equivalentes, autenticados pelos respectivos consulados e traduzidos por tradutor juramentado, e deverão ter representação legal no Brasil com poderes expressos para receber citação e responder administrativa e judicialmente.

9.2.1.1. Os documentos de habilitação equivalentes aos solicitados neste edital devem ser apresentados de forma a possibilitar a clara identificação da sua validade, exigibilidade e eficácia, devendo a Licitante indicar a que item do Edital o documento corresponde.

9.2.1.2. Na hipótese da inexistência de documentos equivalentes aos solicitados neste edital, deverá ser apresentada, por parte da Licitante, declaração informando tal fato.

9.3. Serão admitidas na presente licitação as entidades fechadas ou abertas de previdência complementar, as instituições financeiras, fundos de investimentos e as empresas com atividade de investidoras financeiras, desde que reunidas em Consórcio com outras sociedades empresárias que atendam às condições de habilitação, permitindo desempenhar as atividades previstas neste edital.

9.4. A participação na Concorrência implica a integral e incondicional aceitação de todos os termos, disposições e condições do edital e de seus anexos, bem como das normas aplicáveis.

9.5. As Licitantes são responsáveis pela análise das condições do respectivo objeto da Licitação e de todos os dados e informações sobre a Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis à concorrência e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas.

9.6. Não será permitida a participação de sociedade e/ou entidade em mais de um Consórcio ou isoladamente e como integrante de Consórcio.

9.7. A restrição prevista no item 9.6 se aplica também às pessoas jurídicas integrantes do mesmo Grupo Econômico da Licitante.

9.8. Não será admitida a inclusão, substituição, retirada ou exclusão de qualquer consorciado até a assinatura do Contrato de Concessão, momento a partir do qual deverão ser observadas as regras contratuais para qualquer alteração na composição societária da SPE.

9.9. Os consorciados serão solidariamente responsáveis pelos atos praticados pelo Consórcio nesta Licitação até a assinatura do Contrato de Concessão.

9.10. A liderança do Consórcio caberá à empresa nacional, nos consórcios com participação de empresas estrangeiras.

9.11. Para assegurar o acesso ao texto autêntico do Edital, com todos os anexos que o compõem, bem como o conhecimento e notificação sobre todos os atos do procedimento licitatório e esclarecimentos que venham a ser dados, os Licitantes deverão obter o instrumento convocatório nos termos constantes da Primeira Parte do Edital.

9.12. A participação nesta Licitação implicará na integral e incondicional aceitação de todos os termos, condições e disposições deste Edital e seus Anexos, assim como da Minuta do Contrato de Concessão e seus Anexos e demais disposições aplicáveis à Licitação.

10. DO PROCEDIMENTO GERAL

10.1. A Concorrência será processada e julgada por Comissão Especial de Licitação instituída pela ARTESP.

10.2. Na fase de julgamento, as Propostas de Preço serão classificadas observando-se o critério de menor valor oferecido a título de Contraprestação Ofertada anual da Concessão.

10.3. A Comissão Especial de Licitação poderá, em qualquer fase da Licitação, promover diligência destinada a esclarecer ou complementar a instrução do processo, podendo ainda:

10.3.1. Solicitar às Licitantes, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os Documentos de Habilitação, Metodologia de Execução e

Proposta de Preço apresentados, admitindo-se o saneamento de falhas, de complementação de insuficiências ou ainda de correções de caráter formal, desde que os elementos faltantes possam ser apresentados no prazo máximo de 3 (três) dias úteis, sob pena de desclassificação ou inabilitação da Licitante.

10.3.1.1. As falhas passíveis de saneamento na documentação, no prazo referido neste subitem, são aquelas cujo conteúdo retrate situação fática ou jurídica já existente na data da apresentação da Proposta de Preço.

10.3.2. Prorrogar os prazos de que trata o Edital, com anuência prévia do Poder Concedente, em caso de interesse público, caso fortuito ou força maior, sem que caiba às Licitantes direito à indenização ou reembolso de custos e despesas a qualquer título.

11. DA FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS DOCUMENTOS

11.1. Caberá a cada Licitante realizar, por sua própria conta e risco, levantamentos e estudos, bem como desenvolver projetos para a apresentação da Proposta de Preço.

11.2. Os documentos de Garantia da Proposta, Habilitação, Metodologia de Execução e a Proposta de Preço, acompanhada do Plano de Negócios, deverão ser apresentados em 04 (quatro) envelopes distintos, lacrados e rubricados no fecho, com a seguinte identificação:

(i) **Envelope A –Garantia da Proposta:**

ENVELOPE A – CREDENCIAMENTO E GARANTIA DA PROPOSTA

Edital de Concorrência nº 01/2014 – Concessão Patrocinada do Projeto Tamoios

[RAZÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, NESTE CASO, INDICANDO A EMPRESA LÍDER]

(ii) **Envelope B – Documentos de Habilitação:**

ENVELOPE B – DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

Edital de Concorrência nº 01/2014 – Concessão Patrocinada do Projeto Tamoios

[RAZÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, NESTE CASO, INDICANDO A EMPRESA LÍDER]

(iii) **Envelope C – Metodologia de Execução:**

ENVELOPE C – METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

Edital de Concorrência nº 01]/[2014 – Concessão Patrocinada do Projeto Tamoios

[RAZÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DENOMINAÇÃO DO CONSÓRCIO, NESTE CASO, INDICANDO A EMPRESA LÍDER]

(iv) **Envelope D – Proposta de Preço:**

Caderno 1 – PROPOSTA DE PREÇO

Edital de Concorrência nº 01/2014 – Concessão Patrocinada do Projeto Tamoios

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DO CONSÓRCIO, NESTE CASO, INDICANDO A EMPRESA LÍDER]

Caderno 2 – PLANO DE NEGÓCIOS E DOCUMENTOS DE VIABILIDADE E ADEQUAÇÃO

Edital de Concorrência nº [01]/[2014] – Concessão Patrocinada do Projeto Tamoios

[DENOMINAÇÃO SOCIAL DA PROPONENTE OU DO CONSÓRCIO, NESTE CASO, INDICANDO A EMPRESA LÍDER]

11.3. Somente serão aceitos envelopes entregues direta e pessoalmente por portador, não sendo admitido o envio pelo correio ou por qualquer outra forma de entrega.

11.4. O ato de recebimento e abertura dos envelopes poderá ser presenciado por qualquer pessoa. Entretanto, dos procedimentos da Sessão Pública, somente poderão participar os representantes das licitantes devidamente credenciados.

11.5. Os conteúdos dos 4 (quatro) envelopes deverão ser apresentados em 1 (uma) via, com termo de abertura, índice e termo de encerramento para a documentação completa de cada envelope.

11.5.1. O Envelope D deverá ser apresentado contendo dois cadernos distintos: Caderno 1 – Proposta de Preço e Caderno 2 – Plano de Negócios. Cada caderno deverá conter termo de abertura, índice e termo de encerramento.

11.6. As folhas serão numeradas sequencialmente, inclusive as folhas de separação, catálogos, desenhos ou similares, se houver, independentemente de mais de um volume por envelope, desde o termo de abertura ao termo de encerramento, de forma que a numeração da última folha do último volume reflita a quantidade de folhas de cada envelope.

11.7. O verso das folhas não deverá ser numerado em nenhuma hipótese,

devendo constar a inscrição “em branco” caso não haja conteúdo.

11.8. Os documentos deverão ser apresentados em sua forma original ou sob qualquer forma de cópia, desde que devidamente autenticada por cartório competente e perfeitamente legível.

11.8.1. As garantias da proposta e da Execução do Contrato deverão ser apresentadas em sua via original.

11.9. Toda a documentação que as Licitantes apresentarem em forma impressa deverá ser acompanhada de cópia fiel, em meio magnético, em arquivos padrão PDF (Adobe Acrobat). As planilhas do Plano de Negócios, além de PDF, deverão ser gravadas em softwares que as originaram, obrigatoriamente em Excel (Windows), versão 97/2003 ou 2010, contendo as fórmulas e cálculos que resultaram no fluxo de caixa das projeções financeiras, para conferir a consistência dos dados apresentados em relação às condições e diretrizes exigidas neste Edital.

11.9.1. A apresentação em meio magnético indicada no item anterior deverá corresponder a um CD-ROM/DVD específico para a documentação de cada envelope e de cada caderno, e integrará o conteúdo do respectivo envelope.

11.9.2. Os CD’s-ROM/DVD’s deverão estar etiquetados com o nome e endereço da Licitante, número e objeto do edital e indicação de seu conteúdo.

11.9.3. No caso de divergência entre os documentos impressos e os gravados em meio magnético, prevalecerão os textos impressos. Os documentos gravados em PDF prevalecerão sobre a mídia editável.

11.10. Todos os documentos e certidões que forem apresentados nesta Licitação deverão ser apresentados dentro de seus respectivos prazos de validade.

11.10.1. Qualquer documento apresentado fora do prazo de validade será considerado não entregue, arcando o Licitante com as consequências da ausência da documentação.

11.10.2. Todos os documentos que não tiverem prazo definido em seu próprio corpo, em lei ou neste Edital, serão considerados válidos se expedidos em até 180 (cento e oitenta) dias de antecedência à data de efetiva entrega dos documentos e propostas.

11.11. Todos os documentos que contiverem valores expressos em moeda estrangeira, quando assim não vedado pelo Edital, terão os valores convertidos em moeda nacional (R$), mediante a aplicação da taxa de câmbio (PTAX800) para venda publicada pelo Banco Central do Brasil, no dia imediatamente anterior à abertura do envelope que contiver a documentação com valores a serem convertidos.

11.12. Os documentos das Licitantes estrangeiras serão apresentados da seguinte forma:

a) a Proposta de Preço, o Plano de Negócios e a Metodologia de Execução, assim como todas as correspondências, informações e comunicações relativas aos procedimentos da licitação, deverão estar redigidos em Língua Portuguesa (Brasil), idioma oficial desta Licitação, devendo toda a documentação ser compreendida e interpretada de acordo com o referido idioma.

b) os Documentos de origem estrangeira apresentados em outras línguas deverão ser certificados pelo notário público do País de origem, autenticados pelo Consulado Geral do Brasil do

País de origem e acompanhados da respectiva tradução juramentada para a Língua Portuguesa realizada por tradutor juramentado matriculado em qualquer uma das Juntas Comerciais do Brasil, salvo quando se tratar de catálogos, publicações, manuais, informes técnicos e similares.

11.12.1. Documentos de origem estrangeira apresentados em desacordo com as especificações deste Edital não serão considerados para efeito de avaliação e julgamento.

11.12.2. No caso de divergência entre documento no idioma original e a tradução, prevalecerá o texto traduzido.

11.13. É recomendável a utilização dos modelos constantes deste edital, para efeito de padronização.

11.14. Os Documentos de Habilitação, a Metodologia de Execução, a Proposta de Preço e o Plano de Negócios deverão ser apresentados em linguagem clara, sem emendas, rasuras ou entrelinhas.

11.15. Quando se tratar de documento consistente em cópia de Diário Oficial, deverá ser impresso de modo a permitir a sua leitura, com a respectiva autenticação por cartório competente.

11.16. Somente será considerada Proposta de Preço que abranja a totalidade do objeto desta Licitação.

11.17. Toda a documentação apresentada dentro dos Envelopes será rubricada por pelo menos dois integrantes da CEL, sendo facultado aos representantes credenciados rubricar os documentos.

11.18. As divergências que porventura venham a existir relativamente à aplicação do edital e da minuta do Contrato de Concessão resolver-se-ão de acordo com os seguintes critérios, na seguinte ordem:

a) o Edital da Concorrência Internacional nº 01/2014;
b) a minuta do Contrato de Concessão Patrocinada;
c) os demais Anexos do Edital.

12. ENVELOPE A - GARANTIA DA PROPOSTA

12.1. Em garantia ao cumprimento da obrigação de firmar futuro instrumento contratual, a Licitante deverá prestar Garantia de Proposta no valor correspondente a R$ 39.063.346,54 (trinta e nove milhões, sessenta e três mil, trezentos e quarenta e seis reais e cinquenta e quatro centavos), com prazo de validade de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data marcada para a sessão de recebimento dos envelopes.

12.1.1. A Garantia da Proposta poderá, por opção da Licitante, ser feita por meio das seguintes modalidades:

(i) Caução em dinheiro;

(ii) Títulos da Dívida Pública Federal;

(iii) Seguro-garantia;

(iv) Fiança bancária.

12.1.2. Em caso de consórcio, a Garantia da Proposta poderá ser prestada por uma única sociedade que o compõe ou dividida pelas diferentes sociedades.

12.1.3. A Garantia de Proposta deverá ser prestada em benefício da ARTESP.

12.1.4. É de integral responsabilidade das Licitantes a prova de suficiência da Garantia de Proposta prestada para os fins desta Licitação.

12.1.5. A Garantia da Proposta prestada em moeda corrente nacional deverá ser depositada no Banco do Brasil, Agência 1897-X, conta corrente nº 500158-7, de titularidade da ARTESP, CNPJ/MF nº 05051955/0001-91, apresentando-se o comprovante de depósito, ou em cheque administrativo de instituição financeira nacional, sob pena de ineficácia da prestação da garantia.

12.1.6. Quando a Garantia da Proposta for representada por Títulos da Dívida Pública Federal, estes deverão ser emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, acompanhados de comprovante de sua validade atual quanto à liquidez e valor.

12.1.6.1. A Licitante é a única responsável pela prova de suficiência de valor e liquidez da Garantia da Proposta ofertada na forma do item 12.1.6 do Edital, devendo apresentar a documentação necessária para tanto, sob pena de ineficácia da prestação da garantia.

12.2. A Garantia da Proposta apresentada na modalidade de seguro-garantia deverá ser emitida por companhia seguradora autorizada a funcionar no Brasil, nos termos da legislação vigente à época de sua apresentação, e será comprovada pela apresentação da apólice de seguro-garantia, acompanhada de comprovante de pagamento do prêmio, quando pertinente, bem como de Certidão de Regularidade Operacional expedida pela Superintendência de Seguros Privados – SUSEP, em nome da seguradora que emitir a apólice.

12.2.1. A Garantia da Proposta apresentada na modalidade de fiança bancária deverá ser emitida por instituição bancária listada no último Relatório dos 50 (cinquenta) maiores Bancos – Critério de Ativo Total

menos Intermediação, emitido trimestralmente pelo Banco Central do Brasil respeitando o Anexo XXXII deste edital, modelo de Carta de Fiança Bancária, devendo ser acompanhada da comprovação dos poderes de representação do responsável pela assinatura do documento.

12.3. A garantia da Proposta da Licitante vencedora será devolvida após a assinatura do contrato.

12.4. A Garantia da Proposta das demais Licitantes será devolvida em até 15 (quinze) dias contados da data de assinatura do Contrato de Concessão.

12.5. Caso o contrato não venha a ser assinado, a Garantia da Proposta será devolvida em 15 (quinze) dias a contar da data em que formalizado o término da Licitação.

12.5.1. As Licitantes deverão manter a validade da Garantia da Proposta até a ocorrência dos eventos descritos nos itens 12.3, 12.4, e 12.5 deste Edital.

12.5.2. Decorrido mais de 1 (um) ano a contar da publicação deste Edital, o valor da Garantia da Proposta deverá ser atualizados pelo IPCA ou pelo índice que o substitua.

12.5.3. A Garantia de Proposta será executada se a Licitante:

(i) solicitar a retirada de sua Proposta de Preço durante o período de validade da mesma;
(ii) sendo vencedora, deixar de assinar o Contrato de Concessão, seja por falta de atendimento às disposições pré-contratuais ou por desistência.

12.5.4. A Garantia da Proposta também assegurará o pagamento correspondente às multas, penalidades e indenizações devidas pela

Licitante ao Poder Concedente, em virtude do descumprimento das regras desta Licitação.

12.5.5. A Garantia de Proposta, prestada em qualquer das modalidades previstas neste Edital, não poderá conter Cláusula excludente de quaisquer responsabilidades contraídas pela Licitante relativamente à participação nesta Licitação.

13. ENVELOPE B - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

13.1. As Licitantes deverão apresentar a documentação que comprove suas respectivas: Habilitação Jurídica, Regularidade Fiscal e Trabalhista, Qualificação Econômico-Financeira e Qualificação Técnica, nos termos deste Edital.

A. Habilitação Jurídica

13.2. As Licitantes deverão apresentar:

(i) Ato constitutivo, estatuto ou contrato social consolidado em vigor, devidamente registrado na Junta Comercial;

(ii) Prova de eleição dos Administradores da Licitante, devidamente registrada no órgão competente;

(iii) Decreto de autorização, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir;

(iv) Quando a licitante for um fundo de investimento, deverá apresentar, adicionalmente, os seguintes documentos: (i) comprovante de registro do fundo de investimento na Comissão de Valores Mobiliários; (ii) ato constitutivo com última alteração

arquivada perante órgão competente; (iii) regulamento e alterações, se houver, devidamente registrados no Cartório de Títulos e Documentos; (iv) comprovante de registro do administrador e, se houver, do gestor do fundo de investimento, perante a Comissão de Valores Mobiliários; (v) comprovação de que o fundo de investimento se encontra devidamente autorizado pelos seus cotistas a participar do certame; (vi) Certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo(s) cartório(s) de distribuição da sede da(s) mesma(s), com data de até 60 (sessenta) dias anteriores à data da Sessão Pública para recebimento e abertura dos envelopes; (vii) Demonstração do Administrador do Fundo de que há Instrumentos Particulares de Compromisso de Investimento firmados entre os cotistas e o Fundo, nos termos do art. 2º, parágrafo 5º da Instrução CVM n.º 391, de 16 de Julho de 2003, se o caso;

(v) Quando a Licitante for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar, adicionalmente, um comprovante de autorização expressa e específica quanto à constituição e funcionamento da entidade de previdência complementar, concedida pelo órgão fiscalizador competente;

(vi) Quando a Licitante for uma instituição financeira, deverá apresentar, adicionalmente, um comprovante de autorização expressa e específica de constituição e funcionamento da instituição financeira, concedida pela entidade reguladora do setor.

13.3. A Licitante deverá apresentar as Minutas relativas à constituição da Sociedade de Propósito Específico, observadas as condições estabelecidas no item 20.

13.3.1. As minutas dos documentos constitutivos da SPE deverão refletir a estrutura da SPE a ser efetivamente constituída e não poderão ser

modificadas, salvo com prévia e expressa anuência do Poder Concedente.

13.3.2. No caso de consórcio, a composição acionária da SPE deverá refletir a participação de cada consorciado no compromisso público ou particular de constituição de Consórcio

13.4. As sociedades consorciadas deverão apresentar compromisso público ou particular de constituição de Consórcio, subscrito por todas as consorciadas, contemplando:

a) denominação do Consórcio;
b) objetivos do Consórcio, a saber, a participação das empresas consorciadas na presente licitação e, em sendo vencedor, constituir-se em Sociedade de Propósito Específico - SPE, segundo as leis brasileiras, na forma de sociedade anônima, com sede e administração no Brasil, no Estado de São Paulo;
c) composição do Consórcio, com a indicação do percentual da participação de cada uma das consorciadas na licitação;
d) indicação da empresa líder do Consórcio;
e) compromisso de que as consorciadas responderão isolada e solidariamente por todas as exigências do instrumento convocatório e pelos atos praticados pelo Consórcio, até a assinatura do Contrato;
f) procuração outorgando à empresa líder poderes expressos, irretratáveis e irrevogáveis para concordar com condições, transigir, recorrer e desistir de recurso, comprometer-se a assinar, em nome do Consórcio, quaisquer papéis e documentos relacionados com o objeto da Concorrência, na fase da licitação.

13.5. No caso de Consórcio, as declarações exigidas no edital poderão ser assinadas pela empresa líder, em nome do consórcio, observado o disposto na alínea “f” do item anterior.

13.6. Não será admitida a inclusão/exclusão ou a substituição de integrantes de eventual Consórcio, até a data de constituição da SPE.

13.7. Não há limite de número de participantes para constituição do Consórcio.

13.8. Em se tratando de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, a empresa brasileira, nos termos do artigo 33, §1º, da Lei nº 8.666/93;

13.9. A Licitante que participar do certame isoladamente deverá apresentar compromisso de que, em vencendo o certame, constituirá, antes da formalização do Contrato de Concessão, Sociedade de Propósito Especifico – SPE segundo as leis brasileiras, na forma de sociedade por ações, com sede e administração no Estado de São Paulo, nos termos previstos neste edital e nas minutas apresentadas.

B. Regularidade Fiscal e Trabalhista

13.10. Os documentos a seguir listados devem ser apresentados pela Licitante individual ou cada empresa participante do Consórcio:

(i) Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica do Ministério da Fazenda (CNPJ/MF);

(ii) Prova de inscrição no cadastro de contribuintes estadual ou municipal, se houver, relativo ao domicílio ou sede da Licitante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;

(iii) Prova de regularidade para com a Fazenda Federal (Tributos Federais e Dívida Ativa Federal), Estadual (Tributos Estaduais e Dívida Ativa Estadual) e Municipal (Tributos Municipais e Dívida Ativa Municipal) da sede da Licitante;

(iv) Prova de regularidade fiscal perante a Seguridade Social (INSS), consistente na Certidão Negativa de Débito (CND) ou Positiva com Efeito de Negativa, emitida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

(v) Certidão de regularidade perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que esteja dentro do prazo de validade nele atestado; e

(vi) Prova de inexistência de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho, mediante a apresentação de Certidão Negativa ou Positiva com efeitos de Negativa de Débitos Trabalhistas – CNDT, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho.

C. Qualificação Econômico-Financeira

13.11. Os documentos a seguir listados devem ser apresentados pela Licitante individual ou cada empresa participante de Consórcio:

13.12. No caso de Sociedade Empresária, Certidão Negativa de Pedido de Falência, Concordata e Recuperações Judiciais e Extrajudiciais expedida pelo Distribuidor Judicial da Comarca (Varas Cíveis) da cidade onde a sociedade for sediada.

13.13. No caso de Sociedade Simples, certidão expedida pelo Distribuidor Judicial das Varas Cíveis da Comarca onde a sociedade está sediada, relativa à Execução Patrimonial, datada de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data de sua entrega.

13.13.1. Em havendo qualquer ação judicial distribuída, a Licitante deverá apresentar a certidão atualizada que aponte a situação do processo.

13.14. Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios;

13.15. Prova, por meio do balanço patrimonial indicado no item anterior, de que, na data estabelecida para a entrega da documentação e propostas, a Licitante possui patrimônio líquido de, no mínimo, R$ 195.316.732, 70 (cento e noventa e cinco milhões, trezentos e dezesseis mil, setecentos e trinta e dois reais e setenta centavos)

13.15.1. Para as Licitantes reunidas em consórcio, o valor do patrimônio líquido mínimo a ser comprovado, nos termos do item 12.16 acima, deverá ser 30% (trinta por cento) superior ao quanto exigido das Licitantes individuais, ou seja, de no mínimo R$ 253.911.752,51 (duzentos e cinquenta e três milhões, novecentos e onze mil, setecentos e cinquenta e dois reais e cinquenta e um centavos).

13.15.1.1. A aferição do Patrimônio Líquido de cada consorciado na composição do Patrimônio Líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pela multiplicação do Patrimônio Líquido do Consorciado pela participação percentual que detiver no Consórcio.

13.15.1.2. O Patrimônio Líquido a ser considerado para a Qualificação Econômico-Financeira do Consórcio será obtido pelo somatório do Patrimônio Líquido de cada consorciado, conforme disposto no subitem anterior.

13.15.2. Os demonstrativos contábeis deverão estar assinados pelos administradores e por contabilista legalmente habilitado.

13.15.3. Para empresas estrangeiras, balanço patrimonial e demonstrações contábeis referentes ao último exercício social, já exigível e apresentado na forma da lei do país de origem, vedada a sua

substituição por balancetes ou balanços provisórios, acompanhado de análise por Auditores Independentes. As empresas devem apresentar suas demonstrações contábeis (balanço e demonstrativo de resultados) certificados por um contador registrado na entidade profissional competente, se a auditoria não for obrigatória pelas leis de seus países de origem.

13.15.4. Em se tratando de entidade aberta ou fechada de previdência complementar, a comprovação do patrimônio, considerando as normas legais vigentes, corresponderá ao somatório das contas do Passivo do Exigível Atuarial e das Reservas e dos Fundos.

13.15.5. Os valores expressos em moeda estrangeira pelas licitantes serão convertidos, para os fins de comprovação do patrimônio líquido, em reais (R$), mediante a aplicação da taxa de câmbio comercial para venda divulgada pelo Banco Central do Brasil (PTAX800), referente à data de encerramento do exercício social indicada no balanço patrimonial.

13.15.6. No caso de fundos de investimentos, para comprovação do patrimônio líquido, poderá ser considerado o patrimônio líquido dos cotistas, observada a proporção da participação destes no fundo e os compromissos assumidos pelos cotistas perante o fundo.

13.16. Quando a Licitante for uma entidade aberta ou fechada de previdência complementar, deverá apresentar Certidão de que os planos e benefícios por ela administrados não se encontram sob liquidação ou intervenção da entidade reguladora.

13.17. Quando a Licitante for um fundo de investimento, deverá apresentar Certidão negativa de falência da administradora e gestora do fundo, expedida pelo cartório(s) de distribuição da sede da mesma, com data de emissão de até 180 (cento e oitenta) dias corridos anteriores ao recebimento da Proposta Comercial.

D. Qualificação Técnica

13.18. Os documentos a seguir listados devem ser apresentados pela Licitante individual ou pelo Consórcio:

(i) Certidão de registro da empresa e de seu(s) responsável(is) técnico(s) no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA;

(ii) A Licitante deverá apresentar atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidade(s) pública(s) ou particular(es), devidamente certificado(s) pelo Conselho que regulamente o exercício da respectiva profissão, atestando o seguinte:

a) Comprovação de administração, gestão e operação de rodovias, com volume de tráfego médio diário anual (VDMA) superior a 8.000 (oito mil) veículos, bidirecional;

b) Experiência na operação de sistemas de cobrança automática de pedágio;

c) Experiência na elaboração e execução de projetos de sinalização, projetos de dispositivos de contenção viária, manutenção e conservação de sinalização vertical e sinalização horizontal e sinalização de obras;

d) Experiência na elaboração de estudos e projetos de segurança viária.

(iii) A Licitante deverá apresentar atestado(s) de responsabilidade técnica, emitido(s) por entidade(s) pública(s) ou particular(es), devidamente certificado(s) pelo Conselho que regulamente o

exercício da respectiva profissão, atestando o seguinte quanto a cada uma das Fases de Serviço:

(a) Comprovação da realização de serviços de terraplanagem contendo, no mínimo: (i) escavação de material de 1ª e 2ª categorias com, no mínimo, 600.000 m³ (seiscentos mil metros cúbicos); (ii) escavação de material de 2ª e 3ª categorias, com explosivos com, no mínimo 135.000 m³ (cento e trinta e cinco mil metros cúbicos); (iii) transporte de qualquer natureza de, no mínimo, 6.550.000 m³/km (seis milhões quinhentos e cinquenta mil metros cúbicos por quilômetro);

(b) Comprovação da realização de serviços de pavimentação contendo, no mínimo: (i) pavimentação de concreto de cimento Portland com, no mínimo, 15.000 m³ (quinze mil metros cúbicos); e (ii) pavimentação de cimento asfáltico com, no mínimo, 4.500 m³ (quatro mil e quinhentos metros cúbicos);

(c) Comprovação da realização de serviços de execução de obras de arte especial contendo, no mínimo: (i) execução de obra de arte especial em vigas pré-moldadas, lajes ou caixão com, no mínimo 5.000 m² (cinco mil metros quadrados); (ii) execução de obra de arte especial em balanços sucessivos com vão maior ou igual a 85m (oitenta e cinco metros) com, no mínimo, 4.000 m² (quatro mil metros quadrados);

(d) Comprovação de execução de túnel(is) em rocha/solo com seção transversal maior ou igual a 80 m² (oitenta metros quadrados) e extensão de, no mínimo, 3.600 m (três mil e seiscentos metros);

(e) Comprovação de experiência: (i) em processos de licenciamento ambiental de obras rodoviárias com dimensões e características semelhantes ao objeto desta Licitação; e (ii) conhecimento na gestão ambiental em obras de transporte (rodovia ou ferrovia).

(iv) Comprovação da realização de visita técnica, por meio de comprovante de realização da visita técnica expedido pela ARTESP em nome da empresa interessada;

(v) Comprovação de participação em empreendimento em que tenha sido realizado investimento de pelo menos R$1.000.000.000,00 (um bilhão de reais) estruturado na modalidade de financiamento de projetos (*Project finance*) ou financiamento corporativo (*corporatefinance*):

(a) Para comprovação do valor acima será admitido o somatório de atestados, sendo um deles referindo-se a um único empreendimento em que o valor total de investimento tenha sido de, no mínimo, R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais) e dois de, no mínimo, R$250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais);

(b) Somente serão aceitos atestados em que a Licitante individual ou membro de Consórcio figure em uma das seguintes formas de participação no empreendimento constante do atestado:

1) Como responsável direto pela execução do empreendimento com participação mínima no Consórcio de 30% (trinta por cento).

2) Como investidor no empreendimento com participação mínima no Consórcio de 15% (quinze por cento).

13.18.1. O Licitante poderá comprovar a experiência técnica apresentada no item "(iii)", por meio de um único atestado que comprove a experiência exigida em todas as fases construtivas ou por meio de atestados específicos para cada fase de serviço descritas nas alíneas acima. Sendo assim, poderão ser apresentados atestados específicos para cada uma das seguintes fases:

1) Terraplanagem;

2) Pavimentação;

3) Obras de arte especiais;

4) Túneis; e

5) Licenciamento e gestão ambiental.

13.18.2. Não será permitido o somatório de atestados para fins de comprovação da qualificação técnica referente à construção de túneis com seção transversal maior ou igual a 80 m^2.

13.18.3. Para as demais comprovações de Qualificação Técnica, será permitido o somatório de, no máximo, 3 (três) atestados para cada item indicado neste Edital.

13.19. Para atendimento do item "(v)" acima serão admitidos documentos tais como contratos, cartas ou declarações de instituição financeira, agências reguladoras ou poderes concedentes, conforme o caso, bem como demonstrações financeiras auditadas dos empreendimentos realizados ou outro documento que demonstre a experiência requerida.

13.20. Os valores indicados nos atestados apresentados pela Licitante, para efeito de avaliação dos montantes relativos aos investimentos em empreendimentos realizados, quando apresentados em moeda estrangeira serão convertidos para o real pela taxa de câmbio (PTAX800) para venda publicada pelo Banco Central do Brasil, na data de realização do empreendimento e/ou serviços atestados.

13.21. Para efeito de análise do atestado, a Licitante deverá atualizar os valores para o mesmo mês de recebimento das propostas, por meio da aplicação do IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

13.22. A experiência exigida neste Edital também poderá ser comprovada por meio de atestados emitidos em nome de empresa controlada, controladora, coligada e/ou empresas sob controle comum, direta ou indiretamente, desde que a situação (de sociedade controlada, controladora,coligada e/ou empresas sob controle comum, direta ou indiretamente) seja devidamente comprovada e vigore desde data anterior à da publicação do presente Edital.

13.22.1. O uso de atestados, conforme permitido no item 13.22, deverá vir acompanhado de autorização da empresa diretamente detentora da qualificação técnica e declaração de que contribuirá na transferência da experiência exigida.

13.23. No caso de alterações societárias e de fusão, incorporação ou cisão de empresas, os atestados somente serão considerados se acompanhados de prova documental e inequívoca da transferência definitiva de acervo técnico.

13.23.1. Não serão considerados válidos quaisquer outros atestados que não sejam decorrentes dos eventos societários acima destacados.

13.24. Os atestados a serem apresentados pelos Licitantes deverão ser fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado contratantes do objeto atestado, devendo o atestado ser fornecido em papel timbrado do declarante, com identificação de seu representante legal e informações para eventual contato por parte da CEL.

13.25. Os atestados exigidos para Qualificação Técnica deverão, adicionalmente, conter a descrição do tipo de obra realizada, com indicações da área em metros quadrados, dos trabalhos realizados e do prazo de execução, além de estarem acompanhados das respectivas Certidões de Acervo Técnico – CAT, expedidas pelo CREA.

13.26. A conformidade dos atestados poderá ser confirmada por meio de diligência, sendo que a sua desconformidade, quando não permitir a comprovação da habilitação exigida, implicará na imediata inabilitação da Licitante, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

13.27. O(s) atestado(s) deverá(ão) conter, sem a elas se limitar, as seguintes informações:

(i) Objeto;

(ii) Características das atividades e serviços desenvolvidos;

(iii) Valor total do empreendimento e percentual de participação da Licitante;

(iv) Datas de início e de término da realização das atividades e serviços;

(v) Datas de início e término da participação da empresa no Consórcio, quando o atestado tiver sido emitido em nome de Consórcio;

(vi) Descrição das atividades exercidas no Consórcio, quando o atestado tiver sido emitido em nome de Consórcio;

(vii) Local da realização das atividades e serviços;

(viii) Razão social do emitente; e

(ix) Nome e identificação do signatário.

13.28. Os atestados poderão referir-se a contratos em andamento, desde que os quantitativos e características técnicas do objeto já realizado sejam compatíveis com o objeto desta licitação.

13.29. As comprovações exigidas para a Qualificação Técnica poderão ser feitas por meio de declarações da Licitante, quando se tratar de empreendimentos próprios, as quais deverão vir acompanhadas dos documentos necessários à comprovação de sua veracidade.

E. Declarações

13.30. Junto com os demais Documentos de Habilitação, os documentos a seguir listados devem ser apresentados pela Licitante individual ou cada empresa participante de Consórcio, em papel timbrado e subscrito pelo respectivo representante legal:

(i) Declaração de compromisso de cumprimento do disposto no art. 7º, inciso XXXIII, da Constituição Federal, conforme modelo constante do Anexo XIX deste Edital;

(ii) Declaração de que Licitante não se encontra em processo de (i) falência, (ii) recuperação judicial ou extrajudicial (iii) liquidação judicial ou extrajudicial, (iv) insolvência, (v) administração especial

temporária ou (vi)intervenção, conforme modelo constante do Anexo XX deste Edital;

(iii) Declaração quanto à inexistência de fato impeditivo em participar da Licitação ou contratar com a Administração Pública Estadual, conforme modelo constante do Anexo XXI deste Edital;

(iv) Declaração de que nenhum diretor ou gerente do Licitante foi condenado por quaisquer dos crimes e/ou contravenções previstos no artigo 1º da Lei Estadual nº 10.218/99, conforme modelo constante do Anexo XXII deste Edital;

(v) Declaração de regularidade quanto às normas relativas à saúde e segurança no trabalho, nos termos do parágrafo único do artigo 117 da Constituição do Estado de São Paulo, conforme modelo constante do Anexo XXIII deste Edital;

(vi) Declaração de ciência de que registros no CADIN estadual (Lei Estadual nº 12.799/08) impedem a contratação com o Poder Concedente, conforme modelo constante do Anexo XXIV deste Edital;

(vii) Declaração, conforme modelo constante do Anexo XXV deste Edital, de que o Licitante a) se sujeita a todas as condições do Edital; b) tem pleno conhecimento dos serviços de operação e manutenção objeto da Concessão; c) tem pleno conhecimento do local da Rodovia dos Tamoios SP-099 e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, além de ter ciência da natureza e complexidade das obras; c) responde pela veracidade de todas as informações constantes da documentação e da proposta apresentadas; e d) recebeu todos os elementos componentes do presente Edital e que tomou conhecimento de todas as informações e das condições para o cumprimento das obrigações

objeto da Licitação, tendo considerado suficientes as informações recebidas para a elaboração da sua proposta;

(viii) Declaração, conforme modelo constante do Anexo XXVI deste Edital, de que serão utilizados, na execução dos serviços licitados, apenas produtos e subprodutos de madeira de origem exótica, ou produtos e subprodutos listados no artigo 1º do Decreto estadual nº 53.047/08, adquiridos de pessoa jurídica devidamente cadastrada no CADMADEIRA; e

(ix) Declaração de capacidade financeira constante do Anexo XXVII deste Edital. A Licitante deverá declarar que dispõe ou tem capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios e obtenção de recursos de terceiros necessários à consecução do objeto da PPP, inclusive a obrigação de integralização no capital social da SPE no montante de, no mínimo R$ 13.715.144,32 (treze milhões, setecentos e quinze mil, cento e quarenta e quatro reais e trinta e dois centavos), até a data de assinatura do Contrato de Concessão, caso sagre-se vencedora desta Licitação.

13.31. Todas as declarações constantes do item anterior deste Edital deverão ser apresentadas individualmente, por cada Licitante ou membro de Consórcio, com exceção às declarações constantes dos itens 13.31(vii) e 13.31(ix) que, no caso de participação consorcial, poderão ser emitidas pelo próprio Consórcio.

14. ENVELOPE C - METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

14.1. As Licitantes deverão apresentar Metodologia de Execução, conforme diretrizes estabelecidas no Anexo VIII deste Edital, dentro do Envelope C e nos termos do item 10 acima, a ser avaliada pela CEL, nos termos do Anexo VIII do Edital, para o efeito de sua aceitação ou não.

14.2. A Metodologia de Execução deve se referir às atividades que as Licitantes pretendem desenvolver para prestar um Serviço Adequado e executar os Serviços Delegados e de apoio aos Serviços Não Delegados, bem como a gestão dos Serviços Complementares.

14.3. As condições mínimas a serem atendidas na execução dos serviços objeto da Concessão estão explicitadas nos Anexos ao presente Edital e deverão ser consideradas pelas Licitantes na elaboração de suas respectivas Metodologias de Execução. Os critérios objetivos para aceitação ou rejeição da Metodologia de Execução, estão estabelecidos no Anexo VIII deste Edital.

14.4. As Licitantes que não apresentarem Metodologia de Execução ou apresentarem em desacordo ou de forma incompleta serão desclassificadas da Licitação.

14.5. Não serão admitidas para fins desta Licitação, Metodologias de Execução que:

(i) Não apresentarem a documentação e informações exigidas no Anexo VIII ou apresentarem em desacordo com o que estabelecido;

(ii) Os documentos não estejam assinados por pessoa devidamente habilitada para tanto;

(iii) Que não estiver redigida em língua portuguesa, idioma oficial do Brasil, a não ser para as informações que expressamente forem excepcionadas desta regra, nos termos do Anexo VIII;

(iv) Que apresentarem dados incompatíveis ou divergentes entre si.

15. ENVELOPE D - PROPOSTA DE PREÇO

15.1. A Proposta de Preço será apresentada na forma do item 10 deste Edital, dentro do Envelope D (acompanhado do Caderno 2) e observará as seguintes condições.

ENVELOPE D

15.2. A Proposta de Preço será formalizada pelo valor da Contraprestação Ofertada anual a ser desembolsado pelo Poder Concedente em favor do Parceiro Privado, em Reais (R$) com, no máximo, duas casas decimais.

15.3. A Proposta de Preço deverá obedecer ao modelo constante do Anexo XXVIII deste Edital e deverá considerar que:

(i) a Proposta Preço é irrevogável, irretratável e incondicional;

(ii) a Proposta de Preço não poderá ofertar valor superior a R$ 156.864.900,00 (cento e cinquenta e seis milhões, oitocentos e sessenta e quatro mil e novecentos reais), sob pena de desclassificação da Licitante;

(iii) a Proposta de Preço terá validade de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) dias contados da data da apresentação da documentação e propostas;

(iv) a Proposta de Preço deverá considerar todos os investimentos, custos, despesas e tributos necessários à execução do Contrato de Concessão, observando-se igualmente o disposto no Anexo IX do Edital (“Diretrizes para elaboração de Plano de Negócios”);

(v) a Proposta de Preço levará em consideração todos os riscos assumidos pelo Parceiro Privado no Contrato de Concessão, conforme a minuta do Contrato de Concessão – Anexo XII deste Edital;

(vi) a Proposta de Preço considerará o prazo de 30 (trinta) anos da Concessão, contados da assinatura do Termo de Transferência Inicial pelas Parte, conforme disposto na minuta do Contrato;

(vii) a Proposta de Preço considera todos os investimentos necessários ao pleno cumprimento do Contrato de Concessão, conforme este Edital, o Contrato de Concessão e seus respectivos Anexos;

(viii) a Proposta de Preço considera as condições estabelecidas nos Anexos XVII e XVIII, referentes ao Aporte de Recursos em favor da Concessionária para as obras civis da Ampliação Principal, durante a Fase de Investimentos, nos termos definidos neste Edital e na minuta do Contrato de Concessão, Anexo XII;

(ix) que a Proposta de Preço considera o cronograma de integralização do capital social da SPE, constante do Anexo XVI do Edital;

15.4. Para efeito de julgamento das Propostas, os valores estabelecidos no item (ii) acima serão atualizados até o mês da apresentação das propostas, por meio da aplicação do IPCA.

15.4.1. Na hipótese de, até a data de julgamento das propostas, não ter sido divulgado o índice correspondente ao mês da apresentação das propostas, a atualização será calculada através de projeção, por meio da aplicação da última variação mensal conhecida do referido índice.

15.5. Somente será considerada a Proposta de Preço que abranja a totalidade do objeto licitado.

Caderno 2

15.6. A Licitante deverá apresentar em anexo à sua Proposta de Preço (Envelope D) o Caderno 2 contendo o Plano de Negócios, acompanhado dos seguintes documentos:

(i) A descrição de recursos próprios a serem aportados na SPE Concessionária pelo Licitante, além do capital social, indicando a sua modalidade, características, prazos e garantia de seu aporte, conforme Modelo de Carta dos Sócios (Acionistas) para Compromisso Firme de Aporte de Recursos Próprios integrante do Anexo 09.

(ii) A parcela do capital social a ser colocada no mercado, através de subscrição pública de ações, se for o caso, indicando as preferenciais, bem como o prazo, as condições e a garantia dessa colocação;

(iii) O(s) financiamento(s) a ser(em) contratado(s) pela Concessionária, de curto e de longo prazos, indicando as principais características da(s) operação(ões), tais como taxas de juros, moeda, prazos de carência e amortização, vencimentos, comissões e garantias;

(iv) Os limites disponíveis para emissão de obrigações, quando for o caso, indicando suas principais características, tais como a modalidade, montantes, prazos de carência e amortização, vencimentos, taxas de juros, moeda e área de colocação, comissões e garantias;

(v) Carta de Instituição Financeira que assessora o Licitante na montagem financeira do empreendimento e assessorará a Concessionária declarando que;

a. Examinou o Edital, o Plano de Negócios da Licitante e sua Proposta de Preço;

b. Considera que a Proposta de Preço e o Plano de Negócios têm viabilidade econômica;

c. Considera viável a obtenção dos financiamentos necessários ao cumprimento das obrigações da futura Concessionária, nos montantes e nas condições apresentadas pela Licitante;

(vi) Carta de instituição seguradora, resseguradora ou corretora de seguros, que assessora a Licitante na montagem do plano de seguros, declarando que efetuou a análise e atesta a adequação do programa de seguros;

(vii) Carta da empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou as projeções constantes do Plano de Negócios apresentado pela Licitante, atestando a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário;

(viii) Cartas subscritas por entidades financeiras, declarando o seu propósito de efetuar, se for o caso, os financiamentos a serem contratados pela Concessionária, de curto e de longo prazos mencionadas na alínea iii deste item, compreendendo o empréstimo ponte, conforme modelo de carta previsto no Anexo 09.

(ix) Cartas subscritas por terceiros declarando a intenção de subscrição particular de capital, ou de instituição(ões) financeira(s), no caso de subscrição pública, de efetuar a colocação das ações, se for o caso;

15.7. A Licitante deverá demonstrar de forma inequívoca, por meio de documento (atestados, declarações ou outros), a experiência da instituição financeira mencionada no item 15.6 acima na estruturação financeira de empreendimentos e, em especial, na área de infraestrutura, na modalidade de *Project finance* ou outras formas de mobilização de recursos a longo prazo, envolvendo ao menos R$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais) de investimentos.

15.8. A instituição financeira mencionada no item 15.6 não poderá ser Licitante, nem poderá ser controladora, controlada ou coligada da Licitante, tampouco poderá se encontrar submetida à liquidação, intervenção ou Regime de Administração Especial Temporária – RAET.

15.9. A Licitante deverá apresentar, também no Caderno 2, seu Plano de Negócios, conforme as diretrizes constantes do Anexo IX.

15.9.1. Todos os valores constantes no Plano de Negócios deverão estar expressos na data base do primeiro dia do mês de apresentação da Proposta de Preço.

15.9.2. O valor apresentado para a Contraprestação Ofertada anual na Proposta de Preço da Licitante deverá estar consistente com seu Plano de Negócios.

16. PROCEDIMENTO DA LICITAÇÃO

16.1. No dia e horário designados, a Sessão Pública da Licitação será aberta e terá a seguinte ordem: (i) entrega dos Envelopes; (ii) credenciamento dos representantes legais das Licitantes; (iii) verificação da Garantia da Proposta; (iv) verificação dos Documentos de Habilitação; (v) análise da Metodologia de Execução; e (vi) classificação das Propostas de Preço. Ao final, será publicado o resultado da Licitação, conforme abaixo explicitado.

16.2. **Entrega dos Envelopes**.

16.2.1. Os Envelopes A, B, C e D, com os Cadernos 1 e 2, referidos neste Edital, contendo a Garantia de Proposta, os Documentos de Habilitação, a Metodologia de Execução, a Proposta de Preço e o Plano de Negócios, respectivamente, deverão ser entregues direta e pessoalmente por portador, na data, hora, local e forma estipulados neste Edital e no aviso publicado, na presença de

pelo menos 03 (três) membros da Comissão Especial de Licitação.

16.2.2. Aberta a Sessão Pública, os portadores terão o prazo de 15 (quinze) minutos para entrega dos envelopes à Comissão Especial de Licitação.

16.2.3. Após ser declarado o encerramento do recebimento dos envelopes pela Comissão Especial de Licitação, nenhum outro envelope será recebido, não cabendo qualquer direito de reclamação.

16.3. **CREDENCIAMENTO**

16.3.1. Após o recebimento dos envelopes, terá início o credenciamento dos representantes das Licitantes junto à Comissão Especial de Licitação, mediante exibição de documento de identificação e a comprovação de sua condição de representante legal, que será feita por meio da apresentação de:

16.3.1.1. Contrato Social, Estatuto Social ou documento equivalente em vigor, acompanhado de documento de eleição dos administradores, se for o caso;

16.3.1.1.1. Em se tratando de Consórcio, a representação será pela sociedade líder, devendo acompanhar o Contrato Social,Estatuto Social ou documento equivalente das consorciadas e as procurações das consorciadas à sociedade líder;

16.3.1.2. No caso de representação por procurador, Instrumento de Procuração que comprove a outorga de poderes para praticar todos os atos referentes ao certame, inclusive interposição e desistência de recurso, acompanhado do(s) documento(s) que comprove(m) os poderes do(s) outorgante(s), na forma dos subitens 16.2.1.1 e

16.2.1.1.1. No caso de Consórcio, a procuração deverá ser outorgada pela sociedade líder;

16.3.1.3. No caso de empresa estrangeira, procuração de representante legal no Brasil, com poderes expressos para receber citação e responder administrativa ou judicialmente, acompanhada de documento(s) que comprove(m) os poderes do(s) outorgante(s), na forma dos subitens 16.2.1.1 e 16.2.1.1.1.

16.3.2. As Licitantes que não cumprirem com os requisitos para o credenciamento de representantes da Licitante não terão seus representantes credenciados, restando impedidas de exercer as faculdades e direitos inerentes à condição de Licitante.

16.3.3. Em qualquer sessão e a qualquer momento, inclusive na Sessão Pública inicial, as Licitantes poderão solicitar o credenciamento de seus representantes, apresentando os documentos acima indicados.

16.3.4. O credenciamento de representante da Licitante não constitui condição para o recebimento dos envelopes.

16.4. **Garantia da Proposta**.

16.4.1. Encerrada a fase de credenciamento, serão abertos os Envelopes A das Licitantes, para fins de verificação da prestação de Garantia de Proposta, observados os requisitos e o regramento constante neste Edital.

16.4.2. As Licitantes que não cumprirem com os requisitos mínimos para prestação da Garantia de Proposta serão inabilitadas.

16.4.3. Encerrada a análise acerca das Garantias de Propostas de todas as Licitantes, e na hipótese de não haver renúncia expressa ao

direito de recorrer das Licitantes, a Comissão Especial de Licitação encerrará a Sessão Pública e designará nova data para dar continuidade aos trabalhos, a ser publicada no DOE, após decorrência do prazo recursal legalmente estabelecido.

16.5. **Verificação dos Documentos de Habilitação Jurídica, Fiscal, Trabalhista, Econômico-Financeira e Técnica**.

16.5.1. Ultrapassada a fase de verificação das Garantias de Proposta, inclusive com decisão sobre eventuais recursos, será realizada a verificação da habilitação dos Licitantes, que ocorrerá com a abertura dos Envelopes B das Licitantes que tiverem sido declaradas aptas a prosseguir na Licitação, preservando-se intactos os Envelopes C, D e seus Cadernos.

16.5.2. A habilitação das Licitantes obedecerá aos critérios objetivos estabelecidos neste Edital, sendo consideradas inabilitadas as Licitantes que apresentarem os Documentos de Habilitação em desconformidade com o disposto no presente Edital e na legislação vigente.

16.5.3. Encerrada a análise dos Documentos de Habilitação de todas as Licitantes com a declaração do resultado, e na hipótese de não haver renúncia expressa ao direito de recorrer das Licitantes, a Comissão Especial de Licitação encerrará a Sessão Pública e designará nova data para dar continuidade aos trabalhos, a ser publicada no DOE, após decorrência do prazo recursal legalmente estabelecido.

16.6. **Avaliação da Metodologia de Execução**

16.6.1. Ultrapassada a fase de avaliação dos Documentos de Habilitação, inclusive com decisão sobre eventuais recursos, passa-se à

avaliação da Metodologia de Execução dos Licitantes declarados aptospara prosseguirem no certame, que ocorrerá com a abertura dos Envelopes C, preservando intactos os Envelopes D,e seus cadernos.

16.6.2. As Metodologias de Execução serão avaliadas conforme critérios objetivos previsto neste Edital e seu Anexo VIII.

16.6.3. As Licitantes que não tiverem suas Metodologias de Execução aceitas, nos termos do item 14 e do Anexo VIII deste Edital, serão inabilitadas.

16.6.4. Proferida a decisão quanto à aceitação ou da Metodologia de Execução dos Licitantes, e na hipótese de não haver renúncia expressa ao direito de recorrer das Licitantes, a Comissão Especial de Licitação encerrará a Sessão Pública e designará nova data para dar continuidade aos trabalhos, a ser publicada no DOE, após decorrência do prazo recursal legalmente estabelecido.

16.6.4.1. Avaliada a Metodologia de Execução, a CEL proferirá decisão contendo a relação de Licitantes habilitados no certame.

16.7. **Classificação das Propostas de Preço**.

16.7.1. Ultrapassada a fase de avaliação dos documentos de Habilitação e das Metodologias de Execução, inclusive com decisão sobre eventuais recursos, passa-se à verificação e classificação das Propostas de Preço, que ocorrerá com a abertura dos Envelopes D, procedendo-se a rubrica dos Cadernos 1 e 2, das Licitantes que tiverem sido declaradas aptas a prosseguir na Licitação.

16.7.2. O Caderno 1 será verificado quanto à adequação da forma e das condições estabelecidas neste Edital, classificando-as em ordem crescente do valor de Contraprestação Ofertada anual apresentada pelas Licitantes.

16.7.3. Será declarada a melhor Proposta de Preço aquela que, cumpridos os demais requisitos, apresentar o menor valor de Contraprestação Ofertada anual para a Concessão.

16.7.4. Havendo empate entre duas ou mais Propostas de Preço, a seleção far-se-á por sorteio, nos termos da legislação em vigor, a ser realizado em Sessão Pública.

16.7.5. Os Licitantes que não cumprirem com os requisitos mínimos para apresentação da Proposta de Preço, nos termos deste Edital serão desclassificados da Licitação.

16.7.6. Proferida a decisão contendo a relação de licitantes cujas propostas foram classificadas, a CEL encerrará a Sessão Pública e concederá aos Licitantes interessados prazo de 5 (cinco) dias úteis para apresentação de recurso, contados da data de lavratura da Ata da respectiva Sessão Pública, exceto no caso das Licitantes expressamente declararem a ausência de intenção de recorrer.

16.7.7. Após a declaração da melhor Proposta de Preço, será realizada a análise do Caderno 2 exclusivamente da Licitante melhor classificada.

16.7.8. Verificado o atendimento do conteúdo do Caderno 2 às exigências deste Edital e do Anexo IX, a Licitante será declarada vencedora da Licitação.

16.7.9. Caso a Licitante cujo Caderno 2 tenha sido analisado não atender às condições estabelecidas para aceitação do Plano de Negócios, a CEL desclassificará esta Licitante e analisará o Caderno 2 da Licitante classificada com a segunda melhor Proposta de Preço e assim sucessivamente, até que uma Licitante atenda às exigências deste Edital quanto ao conteúdo do Caderno 2.

16.8. **Publicação do resultado da Licitação**.

16.8.1. O resultado da Licitação será publicado no DOE/SP.

16.8.2. Proclamado o resultado final desta Licitação, o procedimento licitatório será homologado e seu objeto adjudicado à Licitante vencedora, nas condições por ela ofertadas.

16.9. **Disposições Gerais.**

16.9.1. A CEL poderá solicitar às Licitantes, a qualquer momento, esclarecimentos sobre os documentos apresentados, admitindo-se o saneamento de falhas, de complementação de insuficiências ou, ainda, de correções de caráter formal, desde que os elementos faltantes possam ser apresentados no prazo máximo de 3 (três) dias, sob pena de desclassificação ou inabilitação da Licitante.

16.9.2. As falhas passíveis de saneamento na documentação, no prazo referido neste subitem, são aquelas cujo conteúdo retrate situação fática ou jurídica já existente na data da apresentação da Proposta Comercial.

16.9.3. A ausência de qualquer das declarações exigidas da Licitante neste Edital poderá ser suprida por declaração formal e escrita da Licitante, de igual teor, entregue na própria Sessão Pública e deverá estar expressamente registrada em Ata.

16.9.4. Serão lavradas atas circunstanciadas de todas as Sessões Públicas de recebimento e abertura de Envelopes, a serem devidamente assinadas pelos membros da CEL, facultada a assinatura pelos representantes credenciados.

16.9.5. À CEL é facultado promover, em qualquer fase de Licitação, diligência destinada a esclarecer ou a complementar a instrução do processo licitatório, vedada a inclusão posterior de documento ou informação que deveria constar originariamente da documentação e/ou proposta.

16.9.6. A CEL poderá, a seu exclusivo critério, encerrar as Sessões Públicas após o recebimento e/ou abertura de Envelopes, promovendo a análise da documentação e das propostas na própria Sessão Pública ou em Sessão Reservada, podendo se valer de assessoria técnica. Em qualquer das hipóteses, a CEL sempre tomará suas decisões de maneira fundamentada e por escrito, acostando aos autos do processo licitatório a respectiva decisão e fundamentos.

16.9.7. Os Envelopes e Invólucros não abertos poderão ser retirados pelos interessados, no prazo de 30 (trinta) dias após a assinatura do Contrato de Concessão. Se eles não forem retirados neste prazo de 30 (trinta) dias, serão inutilizados independentemente de qualquer aviso ou notificação.

17. HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO

17.1. Publicado o resultado do certame e transcorrido o prazo legal de recurso, a Comissão Especial de Licitação submeterá o processo licitatório ao Secretário de Logística e Transportes para sua homologação e adjudicação de seu objeto.

17.1.1. O ato de homologação da licitação, de adjudicação do objeto e de convocação da adjudicatária para cumprimento das exigências pré-contratuais será publicado no Diário Oficial do Estado – DOE.

18. CONTRATAÇÃO

18.1. O Contrato resultante da presente Licitação será celebrado entre o Poder Concedente, representado pela Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, e a Sociedade de Propósito Específico constituída pelo Licitante vencedor.

18.2. A Sociedade de Propósito Específico será convocada, mediante publicação no DOE/SP, para assinar o Contrato de Concessão, em até 60 (sessenta) dias, prorrogáveis a critério do Poder Concedente.

18.3. Em cumprimento ao disposto na Resolução nº 8/08 e Instrução nº 01/08 do Tribunal de Contas do Estado, a Sociedade de Propósito Específico deverá assinar, juntamente com o instrumento contratual, o Termo de Ciência e de Notificação conforme Anexo XXIX deste Edital.

18.4. Em atendimento ao artigo 6º da Lei Estadual nº 12.799/08, a assinatura do Instrumento Contratual fica vinculada à inexistência de inscrição no CADIN ESTADUAL em nome da SPE ou de qualquer dos Licitantes ou Consorciados.

18.5. Em até 02 (dois) dias úteis anteriores à data prevista para assinatura do Contrato de Concessão, o Adjudicatário deverá:

(i) Comprovar que prestou Garantia de Execução, nos termos, forma e valores da minuta do Contrato de Concessão, Anexo XII deste Edital;

(ii) Apresentar Plano de Seguros, nos termos da minuta do Contrato de Concessão – Anexo XII deste Edital, compreendendo a apresentação das coberturas e respectivas importâncias seguradas a serem contratadas, devendo a contratação efetiva observar o descrito em seu Plano de Negócios e no Contrato de Concessão Patrocinada;

(iii) Apresentar compromisso de Instituição(ões) Financeira(s) no sentido de que esta(s) concederá(ão) financiamento(s) para o Parceiro Privado, de curto e de longo prazos mencionados no subitem (iii) do item 15.6 deste Edital, compreendendo compromisso firme de efetuar os empréstimos necessários ao futuro Parceiro Privado durante o período que precede a captação dos recursos de longo prazo com valor mínimo de R$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais).

(iv) Demonstrar que constituiu a SPE, nos exatos termos da minuta apresentada pela Licitante na fase de análise dos Documentos de Habilitação com a correspondente certidão da JUCESP (Junta Comercial do Estado de São Paulo) e inscrição no CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica);

(v) Ter integralizado no capital social da SPE, em moeda corrente nacional, no valor mínimo de R$ 13.715.144,32 (treze milhões, setecentos e quinze mil, cento e quarenta e quatro reais e trinta e dois centavos), sendo que o restante obedecerá ao Cronograma de Integralização do Capital Social, Anexo XVI deste Edital; e

(vi) Apresentar descrição da estrutura acionária e de gestão da SPE, contendo, no mínimo: (a) descrição dos tipos de ações; (b) acionistas e suas respectivas participações por tipo de ação; (c) indicação da composição societária da SPE, conforme aplicável, e de suas Controladoras, até o nível das pessoas físicas; (d) acordos de acionista da SPE, quando existentes; (e) identificação dos administradores, incluindo seus respectivos currículos e dos

órgãos da Administração da SPE; (f) compromisso com princípios de governança corporativa na gestão da SPE; e (g) identificação de Partes Relacionadas.

18.6. O não atendimento à convocação por parte do Adjudicatário para assinatura do Contrato de Concessão, ou a sua recusa injustificada em assiná-lo no prazo estipulado, sujeitará o infrator à execução da Garantia de Proposta, sem prejuízo das demais penalidades legais.

18.7. Valendo-se eventual Fundo de Investimento consorciado da faculdade prevista no item 13.2.(iv) do Edital, o Adjudicatário deverá comprovar a realização da integralização do Compromisso de Investimento firmado entre os cotistas e o Fundo.

18.8. O Poder Concedente, em face do não comparecimento do Adjudicatário no prazo estipulado, do seu impedimento ou da sua recusa, poderá convocar as Licitantes remanescentes, na ordem de classificação, verificado o cumprimento de requisitos de habilitação e aceitação do Plano de Negócios, para assinar o Contrato de Concessão em igual prazo e nas mesmas condições da proposta vencedora, ou revogar a Concorrência.

18.9. Após a assinatura do Contrato de Concessão, a Concessionária obriga-se a manter, durante toda a sua execução, as condições de habilitação e qualificação exigidas nesta Licitação.

19. RECURSOS ADMINISTRATIVOS

19.1. Eventuais Recursos Administrativos deverão ser interpostos mediante petição devidamente fundamentada, dirigida à Comissão Especial de Licitação, observando-se o rito e demais disposições a respeito dos recursos, conforme disposições da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

19.2. Os recursos deverão ser tempestivamente protocolados no endereço da ARTESP, na Rua Iguatemi, 105 – São Paulo/SP, em dias úteis, até às 18h.

20. DA ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO

20.1. A Adjudicatária deverá se constituir em uma SPE.

20.2. As minutas relativas à constituição da Sociedade de Propósito Específico a serem apresentadas pela Licitante nos documentos de Habilitação observarão, no mínimo, o seguinte:

a) Minuta do Estatuto Social e eventuais acordos de acionistas;

b) Composição dos órgãos da Administração;

c) Estrutura organizacional da Concessionária até o primeiro escalão hierárquico abaixo da Diretoria, incluindo a função de ouvidor e a função de atendimento ao usuário;

d) Composição do capital social, identificando a participação de cada empresa consorciada para a licitação;

e) Previsão de delegação de poder decisório da SPE ao interventor indicado pelo Poder Concedente em caso de intervenção.

21. DA CONCESSIONÁRIA

21.1. A Concessionária será uma Sociedade de Propósito Específico, a ser constituída pela Licitante vencedora da licitação no prazo fixado neste Edital, sob a forma de sociedade por ações, constituída de acordo com a lei brasileira, com a finalidade exclusiva de prestar os serviços e executar as obras civis objeto da Concessão Patrocinada.

21.1.1. A SPE deverá assumir a forma de Companhia aberta, com valores mobiliários negociáveis no mercado, observadas as regras do Contrato de Concessão.

21.1.2. Caberá à SPE a execução de todas as obrigações contratuais a ela atribuídas pelo Contrato de Concessão, às quais estará também vinculada, podendo subcontratar terceiros conforme o regramento do Contrato de Concessão.

21.1.3. A SPE deverá ter sede e foro no Estado de São Paulo.

21.1.4. Caso o Adjudicatário seja uma Licitante individual, antes da celebração do Contrato, para atender ao disposto no subitem 20.1, deverá alterar o seu estatuto ou contrato social ou criar subsidiária integral, mantendo o mesmo controle acionário pré-existente à constituição da empresa.

21.1.5. A SPE deverá adotar padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, baseadas na Lei Federal nº 6.404/76, nas normas expedidas pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC e nas Interpretações, Orientações e Pronunciamentos do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, em particular, da Interpretação Técnica ICPC 01 – Contratos de Concessão (correlação à Norma Internacional de Contabilidade – IFRIC 12).

21.1.6. No instrumento de constituição da SPE deverá constar expressa previsão de delegação do poder decisório da SPE ao interventor indicado pelo Poder Concedente, no caso de intervenção.

21.2. O capital social mínimo da Concessionária será de R$ 137.151.443,18(cento e trinta e sete milhões, cento e cinquenta e um mil, quatrocentos e quarenta e três reais e dezoito centavos) e sua integralização deverá obedecer ao Cronograma de Integralização do Capital Social – Anexo XVI.

21.2.1. A Concessionária não poderá, durante o Prazo da Concessão, reduzir o seu capital social abaixo do valor mínimo acima estabelecido, sem prévia e expressa autorização da ARTESP.

21.3. O exercício financeiro da Concessionária coincidirá com o ano civil.

21.4. A participação de capitais não nacionais na Concessionária obedecerá à legislação brasileira em vigor.

21.5. A Concessionária e/ou seus acionistas poderão oferecer em garantia, nos termos da minuta do Contrato de Concessão, os direitos emergentes da Concessão, para obtenção de financiamentos relacionados a investimentos de interesse dos serviços objeto desta Concessão, desde que não comprometa a sua continuidade e a adequada prestação dos serviços, mediante prévia aprovação da ARTESP.

21.5.1 Para os fins deste subitem entende-se por:

a) direitos emergentes da Concessão: todos os direitos adquiridos pela Concessionária em função da assinatura do Contrato, incluindo, mas não se limitando, à tarifa de remuneração presentes e futuras, créditos de outra natureza presentes e futuros detidos pela Concessionária (tais como créditos decorrentes de receitas acessórias ou complementares) e as ações representativas do capital social da Concessionária;

b) financiamentos: quaisquer operações de crédito ou de emissão de valores mobiliários, seja no Brasil ou no exterior.

21.6. A Concessionária poderá transferir o controle, mediante prévia anuência da ARTESP, nas hipóteses descritas no Contrato de Concessão.

21.7. A Concessionária estará sempre vinculada ao disposto no Contrato de Concessão, ao instrumento convocatório da licitação, à documentação e proposta apresentadas e aos respectivos documentos contratuais, bem como à legislação e regulamentação setorial, em tudo que disser respeito à implantação do objeto do Contrato e à implantação dos serviços concedidos.

21.8. O Estatuto Social da Concessionária deverá contemplar Cláusula que:

a. vede alteração do objeto social da Concessionária;

b. submeta à prévia autorização da ARTESP os atos descritos na Cláusula Trigésima Sétima da minuta do Contrato;

c. garanta ao interventor nomeado pelo Poder Concedente o poder de decisão em caso de intervenção;

d. proíba a contratação de obrigações garantidas por direitos emergentes da Concessão em níveis que comprometam a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço objeto da Concessão.

22. DAS PENALIDADES

22.1. A Licitante que ensejar o retardamento do certame, não mantiver a Proposta Comercial ou fizer declaração falsa, ficará, garantido o direito prévio de citação e ampla defesa, impedido de licitar e contratar com a Administração pelo prazo de até 5 (cinco) anos, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, nos termos do parágrafo 12 do artigo 40 da Lei nº 6.544/89, sem prejuízo da execução da Garantia de Proposta.

22.2. A recusa em assinar Contrato de Concessão, sem justificativa aceita pelo Poder Concedente, dentro do prazo estabelecido, acarretará à Adjudicatária empresa individual, ou, no caso de Consórcio, a todas as empresas membro, suspensão temporária de participar em licitação e impedimento de contratar com a Administração, pelo prazo de 24 (vinte e quatro) meses, sendo ainda executada a Garantia de Proposta.

22.3. A Licitante que tenha praticado atos ilícitos visando a frustrar os objetivos da licitação ou demonstrar não possuir idoneidade para contratar com o Poder Concedente em virtude de atos ilícitos praticados,estará sujeita à aplicação das sanções previstas no artigo 87, incisos III e IV, da Lei nº 8.666/93, sem prejuízo da execução da Garantia de Proposta, com respaldo no artigo 88 da Lei nº 8.666/93, garantido o direito prévio ao contraditório e ampla defesa.

23. DISPOSIÇÕES FINAIS

23.1. As normas disciplinadoras desta licitação serão interpretadas em favor da ampliação da disputa, respeitada a igualdade de oportunidade entre as licitantes, desde que não comprometam o interesse público, a finalidade e a segurança da contratação.

23.2. Toda a documentação fornecida pelo Poder Concedente às Licitantes somente poderá ser utilizada por estas para apresentação de suas Propostas de Preço, sendo vedada a sua reprodução, divulgação e utilização, total ou parcial, para quaisquer outros fins que não os expressos nesta Concorrência, sob pena de responder pelo uso indevido destes documentos.

23.3. O Poder Concedente poderá a qualquer tempo revogar, adiar ou mesmo anular esta Concorrência nos termos da Lei Federal nº 8.666/93, sem que caiba direito à indenização ou ao reembolso de despesa a qualquer título.

23.4. No interesse do Poder Concedente, sem que caiba aos participantes qualquer reclamação ou indenização, poderá ser:

23.4.1. adiada a Sessão Pública de recebimento de propostas e de documentação, e/ou

23.4.2. alterado o edital, com fixação de novo prazo, nos termos da legislação específica, para a realização da licitação, e/ou

23.4.3. marcada nova sessão pública para divulgação dos resultados das análises dos Envelopes B, C e D, caso a Comissão Especial de Licitação entenda pertinente para, que se possa proceder a uma avaliação mais detida e minuciosa de todos os documentos recebidos.

23.5. A qualquer tempo, o Poder Concedente poderá, de acordo com a fase da licitação, desqualificar a Licitante, sem que a esta caiba direito a indenização ou reembolso de despesa a qualquer título, na hipótese de vir a tomar conhecimento de fato ou circunstância que desabone sua idoneidade ou comprometa sua capacidade financeira, técnica, de produção ou administrativa.

23.6. A Licitante se obriga a comunicar ao Poder Concedente, a qualquer tempo, qualquer fato ou circunstância superveniente que seja impeditivo das condições de habilitação ou qualificação, imediatamente após sua ocorrência.

23.7. Para dirimir quaisquer questões decorrentes da licitação, não resolvidas na esfera administrativa, será competente o foro da Comarca da Capital do Estado de São Paulo.

São Paulo, 05 de maio de 2014.

Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP

ANEXO 01

REGULAMENTO DA CONCESSÃO

ANEXO I

REGULAMENTO DA CONCESSÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

REGULAMENTO DA CONCESSÃO REGULAMENTO DA CONCESSÃO PATROCINADA DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE EXPLORAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO DA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL DA RODOVIA SP-099, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, INCLUÍDAS AS OBRAS CIVIS PARA CONSTRUÇÃO DA AMPLIAÇÃO PRINCIPAL PARA DUPLICAÇÃO DO TRECHO DE SERRA, ABRANGENDO OS MUNICÍPIOS DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, JACAREÍ, JAMBEIRO, PARAIBUNA, CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO.

CAPÍTULO I

Do Objetivo

Artigo 1º - Este Regulamento tem por objetivo disciplinar a exploração, manutenção e conservação, mediante CONCESSÃO PATROCINADA, do sistema rodoviário constituído pela malha rodoviária estadual Da Rodovia SP-099, dos quilômetros 11+500 ao 83+400, das SPAs 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099 bem como da manutenção e conservação dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, incluídas as obras civis para Ampliação Principal do Trecho de Serra, entre os quilômetros 60+480 e 82+000, abrangendo os municípios de São José dos Campos, Jacareí, Jambeiro, Paraibuna, Caraguatatuba e São Sebastião

Artigo 2º - O Sistema Rodoviário, objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, é constituído pelo conjunto de pistas de rolamento, suas respectivas faixas de domínio e edificações, instalações e equipamentos neles contidos, compreendendo a SP-099, com extensão aproximada de 71,9 km, tendo seu traçado iniciado na altura do km 11+500, no município de São José dos Campos, atravessando os municípios de Jacareí, Jambeiro e Paraibuna e terminando no município de Caraguatatuba, bem assim as SPAs 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099, bem como as edificações, instalações e equipamentos dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, com cerca de km de extensão, a ser construído pelo Poder Concedente e entregue ao Concessionário, com extensão aproximada de 33,9 km, e, ainda, pela malha rodoviária a ser construída pelo Concessionário para ampliação e duplicação do trecho compreendido entre os quilômetros 60+480 e 82+000.

Artigo 3º - Ao Sistema Rodoviário descrito no artigo 2º serão incorporadas todas as ampliações a serem implantadas durante o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, que passarão a integrar sua faixa de domínio.

CAPITULO II

Dos Serviços Previstos no Sistema Rodoviário

Artigo 4º - Os serviços e demais atividades operacionais a serem executados no Sistema Rodoviário são classificados em:

I. Delegados;

II. Não delegados;

III. Complementares.

Artigo 5º - São **serviços delegados**, de competência específica da CONCESSIONÁRIA:

I. Serviços correspondentes a **funções operacionais**, compreendendo especialmente:

a. Operação de sistema integrado de supervisão e controle de tráfego;

b. Operação dos postos de pedágio, incluindo a arrecadação da tarifa, o controle do tráfego de veículos e o controle financeiro e contábil dos valores arrecadados;

c. Operação dos postos fixos e móveis, de pesagem estática e dinâmica de veículos, incluindo a pesagem propriamente dita;

d. Prestação de apoio aos usuários, incluindo, entre outros, primeiros socorros e atendimento médico a vítimas de acidentes de trânsito, com eventual remoção a hospitais; atendimento mecânico a veículos avariados; guinchamento; desobstrução de pista; operação de serviço de telefonia de emergência e orientação e informação aos usuários;

e. Inspeção de pista, da faixa de domínio e de áreas remanescentes, sinalização comum e de emergência e apoio operacional aos demais serviços;

f. Elaboração e implantação de esquemas operacionais extraordinários, incluindo operações especiais para atendimento de pico, desvios de tráfego para a execução de obras, operações especiais para o transporte de cargas excepcionais e de cargas perigosas e esquemas especiais para eventos esportivos e outros, no Sistema Rodoviário;

g. Elaboração e implantação de planos e esquemas operacionais para atendimento a situações de emergência, tais como incêndios, neblina, acidentes com produtos perigosos, desabamentos, inundações e outros que possam afetar diretamente a fluidez e a segurança do tráfego ou vir a provocar conseqüências ambientais;

h. Monitoração das condições de tráfego na rodovia;

i. Prestação de informações para integração do Centro de Controle de Informações da ARTESP, na forma e periodicidade estabelecidas no Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA.

II. Serviços correspondentes a **funções de conservação**, compreendendo especialmente:

a. Conservação de rotina dos elementos que compõem o Sistema Rodoviário incluindo: pavimento, drenagem, túneis, obras de arte especiais, sinalização, dispositivos de segurança rodoviária, revestimento vegetal e demais elementos da faixa de domínio, sistemas de controle e automação, sistemas de telecomunicação, instalações prediais, pátios operacionais e de suporte, sistemas de eletrificação e sistemas de iluminação;

b. Conservação especial de todos os elementos que compõem o Sistema Rodoviário, relacionados na alínea "a" deste inciso, visando à preservação do empreendimento original, incluindo serviços de recapeamento de pista, recuperação de pavimento de concreto, recuperação de obras de arte especiais, substituição de sinalização vertical e horizontal, substituição de equipamentos de controle, arrecadação, comunicação e automação, reforma de instalações e outros similares;

c. Conservação de emergência visando repor, reconstruir ou restaurar, de imediato, às condições normais, trecho de rodovia que tenha sido obstruído, bem como instalações e equipamentos e demais elementos da rodovia, danificados por qualquer causa.

III. Serviços correspondentes a **funções de ampliação**, compreendendo especialmente:

a. As obras de ampliação, nos termos e condições a serem definidos no Edital de Licitação, especialmente a Ampliação Principal, que consiste na construção da Duplicação do Trecho Serra entre os quilômetros 60+480 e 82+000;

b. Equacionamento de interferências com os sistemas de infraestrutura e de serviços públicos existentes e futuros, especialmente os sistemas viários e o estabelecimento de acessos a sistemas de transporte;

c Implantação ou adequação aos níveis de serviço ou às normas de segurança, de acessos, intersecções e dispositivos de segurança, durante todo o período da CONCESSÃO PATROCINADA;

d. Implantação de marginais, de pistas reversíveis, de faixas adicionais e de faixas de aceleração e desaceleração, principalmente aquelas necessárias ao atendimento de aumento de demanda ou de necessidade de controle de tráfego;

e. Implantação e readaptação de praças de pedágio e pesagem;

f. Implantação e readaptação de instalações de uso nas atividades de fiscalização e policiamento de trânsito e transporte;

g. Implantação e readaptação de instalações e equipamentos de uso nas atividades de operação de sistema integrado de supervisão e controle de tráfego;

h. Implantação de sistema de pedágio eletrônico e eventual adaptação a novos programas e políticas de cobrança de tarifas propostos pelo Estado de São Paulo, nos termos do Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA;

i. Implantação de sistema de controle de peso para veículos de carga, incluindo pesagem dinâmica e balanças móveis;

j. Implantação de sistema de comunicação e de chamada para usuários;

l. Implantação de dispositivos de segurança;

m. Implantação de paisagismo.

Artigo 6º - São **serviços não delegados** aqueles de competência exclusiva do Poder Público, não compreendidos no objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, tais como:

I. Policiamento ostensivo de trânsito, preventivo e repressivo;

II. Fiscalização e autuação de infrações relativas a:

a. Veículo;

b. Documentação;

c. Motorista;

d. Regras de circulação, estacionamento e parada;

e. Excesso de peso.

III. Emissão de outorgas, nos termos da lei, referentes a:

a. Serviços de transporte coletivo de caráter rodoviário, internacional, interestadual e intermunicipal;

b. Serviços de transporte coletivo de caráter urbano, intermunicipal, suburbano, metropolitano ou municipal;

c. Serviços de transporte de trabalhadores rurais ou de pessoas em veículos de carga;

d. Realização de eventos na rodovia;

e Serviços de transporte de cargas excepcionais e de cargas perigosas.

Parágrafo único - Dependerão de autorização do PODER CONCEDENTE, a pedido da CONCESSIONÁRIA, na forma regulamentada nas normas vigentes:

1. Ocupação de faixa de domínio, observadas as restrições constantes do Edital e a regulamentação vigente;

2. Acesso a propriedades lindeiras ao sistema rodoviário concedido, caso a legislação superveniente venha autorizar sua implantação, reformulação ou construção.

Artigo 7º - São **serviços complementares** aqueles considerados como convenientes, mas não essenciais, para manter serviço adequado em todo o Sistema Rodoviário, a serem prestados por terceiros, que não a CONCESSIONÁRIA, com aprovação prévia da ARTESP.

Artigo 8º - Para execução dos **serviços delegados**, especialmente no que se refere à operação de sistema integrado de supervisão e controle de tráfego, arrecadação e controle do pedágio, sistema de controle de peso de veículos e sistemas de comunicação, a CONCESSIONÁRIA deverá implantar sistemas tecnologicamente atualizados, que permitam integral automatização e maior segurança das operações.

Parágrafo único - Os sistemas de controle e automação a que se refere este artigo deverão permitir integral aplicação dos serviços não delegados, especialmente no que se refere à fiscalização de trânsito.

CAPÍTULO III

Das Responsabilidades da CONCESSIONÁRIA

Artigo 9º - São deveres da CONCESSIONÁRIA, durante todo o prazo de CONCESSÃO:

I. Acionar os recursos à sua disposição a fim de garantir a fluidez do tráfego, assegurando aos usuários o recebimento de SERVIÇO ADEQUADO;

II. Submeter à aprovação da ARTESP o esquema de circulação alternativo que pretende adotar quando da realização de obra ou operação que obrigue a interrupção de faixa ou faixas do Sistema Rodoviário;

III. Divulgar adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, a ocorrência de situações excepcionais, a adoção de esquemas especiais de operação e a realização de obras no Sistema Rodoviário;

IV. Implantar as recomendações de segurança estabelecidas pela ARTESP;

V. Manter disponíveis recursos humanos e materiais para elaboração e implementação de esquemas de atendimento a situações de emergência;

VI. Zelar pela prevenção e extinção de ocorrências de incêndio, inclusive e especialmente nas áreas que margeiam a faixa de domínio do Sistema Rodoviário;

VII. Implantar sistema de prevenção de acidentes em casos de ocorrência de neblina no Sistema Rodoviário;

VIII. Apoiar as atividades de fiscalização e policiamento;

IX. Acompanhar e ativar a atuação de entidades públicas, tais como polícia civil e militar, bombeiros, órgãos do meio ambiente, órgãos federais, estaduais e municipais, no Sistema Rodoviário, sempre que necessário;

X. Executar serviços de ampliação e melhoramentos destinados a adequar a capacidade da infraestrutura à demanda e aumentar a segurança e a comodidade dos usuários;

XI. Executar todas as obras, serviços, controles e atividades relativos à CONCESSÃO, com zelo, diligência e economia, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas e obedecendo a normas, padrões e especificações estabelecidos pela ARTESP;

XII. Adotar providências necessárias à garantia do patrimônio do Sistema Rodoviário, inclusive sua faixa de domínio e seus acessórios;

XIII. Zelar pela proteção dos recursos naturais e ecossistemas;

XIV. Providenciar a obtenção de licenças exigidas pelos agentes de proteção ambiental;

XV. Prestar com zelo os serviços públicos delegados e apoiar a prestação dos serviços não delegados no Sistema Rodoviário;

XVI. Obedecer às medidas determinadas pelas autoridades de trânsito, em caso de acidentes ou situações anormais à rotina;

XVII. Responder pelo correto comportamento e eficiência de seus empregados e agentes, bem como o de suas contratadas, providenciando para que eles sejam registrados junto às autoridades competentes, portem crachá indicativo de suas funções e estejam instruídos a prestar apoio à ação da autoridade;

XVIII. Cumprir determinações legais relativas à Segurança e Medicina do Trabalho;

XIX. Refazer, de imediato, os serviços sob sua responsabilidade, executados com vícios ou defeitos;

XX. Elaborar projetos funcionais e executivos e executar as ações relativas a impacto ambiental;

XXI. Manter, em pontos adequados, próximos às praças de pedágio, sinalização indicativa do valor das tarifas de pedágio;

XXII. Fornecer à ARTESP todos e quaisquer documentos e informações pertinentes ao objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, facultando à fiscalização a realização de auditorias em suas contas;

XXIII. Manter a ARTESP informada sobre toda e qualquer ocorrência não rotineira;

XXIV. Prestar contas da gestão dos serviços à ARTESP e aos usuários, nos termos definidos no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA;

XXV. Responder, perante a ARTESP e terceiros, por todos os atos e eventos de sua competência;

XXVI. Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à CONCESSÃO;

XXVII. Responder pelas eventuais desídias e faltas quanto às obrigações decorrentes da CONCESSÃO PATROCINADA, nos termos estabelecidos no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA;

XXVIII. Implantar pedágio com arrecadação automática e adaptar seus sistemas de cobrança a novos programas e políticas de cobrança de tarifas propostos pelo Estado de São Paulo, nos termos do Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA.

XXIX. Prestar informações, nos termos e periodicidade estabelecidos no Edital de Licitação e no Contrato de Concessão, para integração com o Centro de Controle de Informações da ARTESP.

CAPÍTULO IV

Da Fiscalização dos Serviços Concedidos, do Poder de Polícia Administrativa e das Penalidades

Artigo 10 - Estão sujeitas à fiscalização todas as obras e serviços previstos no presente Regulamento.

§ 1º - A base para a fiscalização dos serviços a que se refere este artigo será o conjunto de fatores de avaliação que definem o nível de serviço adequado, conforme disposto na Lei Federal nº 8.987 de 13/02/95, ou outra que a substitua, a saber: qualidade, continuidade, regularidade, eficiência, atualidade, generalidade, modicidade das tarifas, cortesia na sua prestação e segurança, bem como na legislação estadual e regulamentação pertinente.

§ 2º - Para os fins do disposto neste artigo, o PODER CONCEDENTE estabelecerá normas técnicas, indicadores e parâmetros para quantificação e aferição dos fatores a que se refere o parágrafo anterior.

Artigo 11 - O PODER CONCEDENTE exercerá no Sistema Rodoviário a que se refere este Regulamento, o poder de polícia administrativa, incluída a competência para impor multas aos infratores dos regulamentos aplicáveis.

Artigo 12 - A CONCESSIONÁRIA sujeitar-se-á à fiscalização da ARTESP, que poderá contar com a cooperação de Usuários.

§ 1º - No exercício da fiscalização, a ARTESP terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da CONCESSIONÁRIA, bem como às informações fornecidas de forma *online* pela Concessionária para integração com o Centro de Controle de Informações da ARTESP.

§ 2º - A fiscalização do serviço será feita pela ARTESP, que poderá contratar serviços de apoio à fiscalização, observado o disposto no artigo 18 deste Regulamento.

CAPÍTULO V

Do Policiamento Ostensivo, Preventivo e Repressivo

Artigo 13 - As atividades policiais de caráter ostensivo, preventivo e repressivo e outras atribuídas por lei à Polícia Militar, serão exercidas no Sistema Rodoviário de que trata este Regulamento, pela Polícia Militar Rodoviária.

Parágrafo único - Os bens móveis e imóveis, materiais permanentes e de consumo, equipamentos e serviços de terceiros, necessários ao desempenho da atividade policial rodoviária no sistema, deverão ser fornecidos pela CONCESSIONÁRIA, nos termos a serem estabelecidos no Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA.

CAPÍTULO VI

Das tarifas de pedágio, da Contraprestação, do Aporte de Recursos e de outras receitas

Artigo 14 - A CONCESSIONÁRIA fará jus ao recebimento das seguintes receitas e pagamentos, a partir das datas previstas no Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA:

I. Tarifas de pedágio;

II. Rendimentos decorrentes de aplicações no mercado financeiro;

III. Serviços prestados ao usuário, com exceção dos previstos no artigo 5°, inciso I, alínea “d” deste Regulamento;

IV. Valores recebidos por seguro e por penalidades pecuniárias previstas nos contratos celebrados entre a CONCESSIONÁRIA e terceiros, bem como resultantes de execução de garantias contratuais;

V. Receitas decorrentes do uso da faixa de domínio, observadas as restrições constantes do Edital de Licitação e a regulamentação vigente;

VI. Outras receitas que venham a ser regulamentadas pelo Poder Público;

VII. Receitas decorrentes da prestação de serviços complementares;

VIII. Contraprestação mensalmente paga pelo Poder Concedente;

IX. Aporte de Recursos Públicos.

Artigo 15 - As tarifas de pedágio, a contraprestação, o aporte de recursos públicos e as receitas acessórias decorrentes dos serviços não delegados, bem como os critérios e a periodicidade de reajuste, serão estabelecidos no Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA, observadas as normas legais e regulamentares pertinentes.

CAPÍTULO VII

Dos Direitos e Obrigações dos Usuários

Artigo 16 - São direitos e obrigações dos usuários:

I. Receber serviço adequado;

II. Pagar pedágio;

III. Receber do PODER CONCEDENTE, da ARTESP e da CONCESSIONÁRIA, informações para defesa de interesses individuais ou coletivos;

IV. Obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do PODER PÚBLICO;

V. Levar ao conhecimento da ARTESP e da CONCESSIONÁRIA as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

VI. Comunicar às autoridades competentes atos ilícitos praticados pela CONCESSIONÁRIA na prestação do serviço;

VII. Contribuir para a conservação das boas condições dos bens públicos por meio dos quais lhes são prestados os serviços.

Artigo 17 - A ARTESP e a CONCESSIONÁRIA estimularão a participação da comunidade em assuntos de interesse do Sistema Rodoviário objeto da CONCESSÃO PATROCINADA.

CAPÍTULO VIII

Das Disposições Gerais

Artigo 18 - Nos termos do disposto no Artigo 36 da Lei Estadual nº 7.835 de 8 de maio de 1992, fica instituída Comissão de Acompanhamento e Fiscalização do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA dos serviços públicos para exploração do Sistema Rodoviário a que se refere o presente Regulamento.

§ 1º - O Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo designará os representantes do Poder Executivo e os dos Usuários.

§ 2º - O Governador do Estado solicitará, mediante convite, a indicação de representante do Poder Legislativo, para integrar a referida Comissão.

Artigo 19 - O PODER CONCEDENTE providenciará, nos termos do Edital de Licitação e do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA, as medidas para a declaração de utilidade pública dos bens e áreas necessárias à ampliação do SISTEMA RODOVIÁRIO, responsabilizando-se a CONCESSIONÁRIA pela promoção das desapropriações e servidões administrativas, bem como pelas respectivas indenizações, na forma autorizada pelo PODER PÚBLICO, nos termos do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA.

Artigo 20 - Extinta a CONCESSÃO PATROCINADA, retornam ao PODER CONCEDENTE todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados à exploração do Sistema Rodoviário, transferidos à CONCESSIONÁRIA ou por ela implantados, no âmbito da CONCESSÃO PATROCINADA, na forma prevista em lei e no contrato.

Artigo 21 – Fica delegada ao Secretário de Estado de Logística e Transportes a competência para disciplinar, no que couber, a aplicação deste Regulamento e detalhar as diretrizes específicas do procedimento licitatório a que se refere o presente Decreto.

Artigo 22 – A ARTESP, no âmbito de sua competência legal, estabelecida pela Lei Complementar nº 914, de 14/01/2002, terá como atribuição disciplinar e fiscalizar as atividades auxiliares, complementares ou decorrentes dos serviços delegados.

ANEXO 02

SITUAÇÃO ATUAL

ANEXO II

SISTEMA ATUAL

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

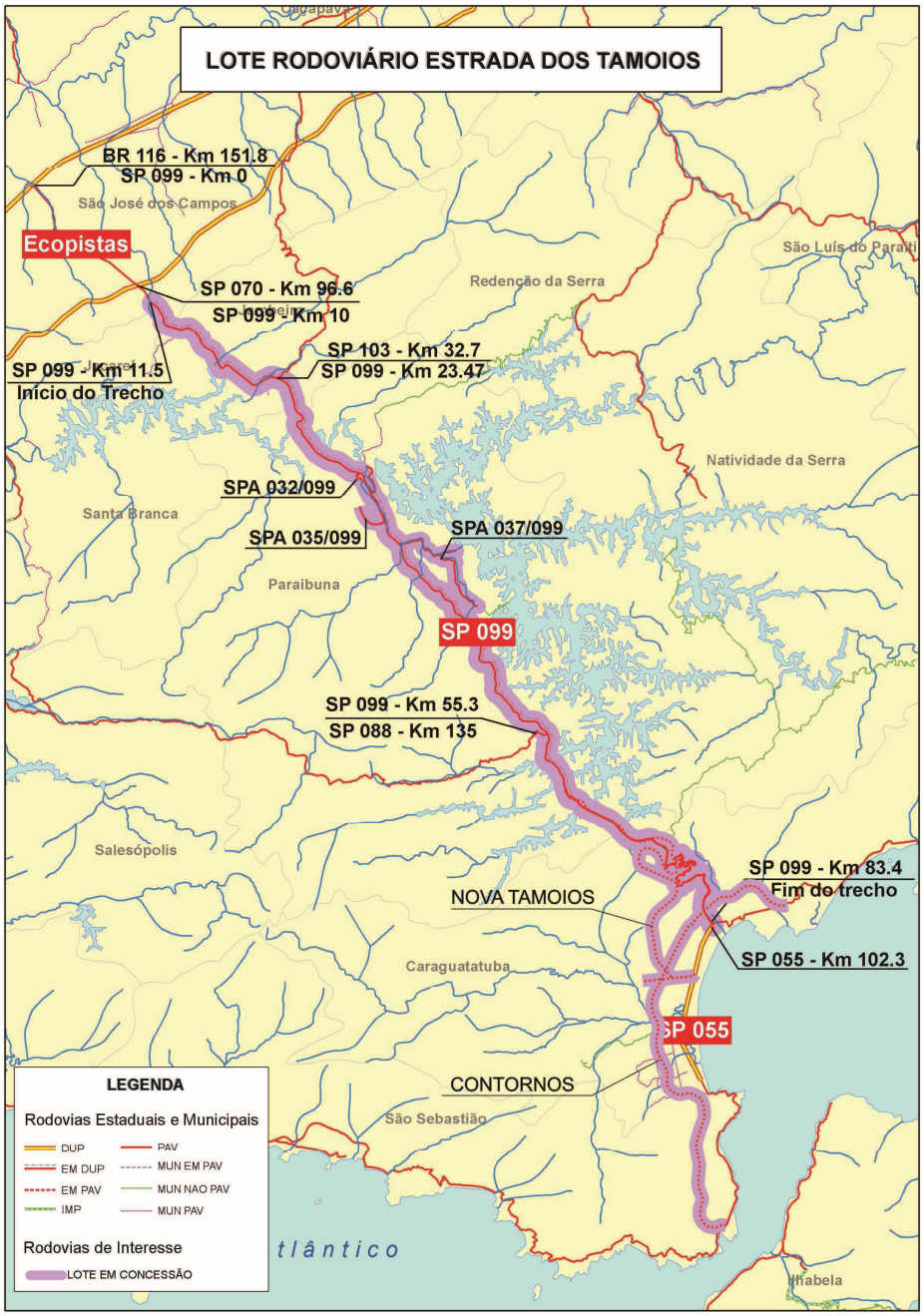
CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

1. APRESENTAÇÃO DO LOTE RODOVIÁRIO

1.1. Aspectos Gerais

O Sistema Existente é atualmente constituído dos seguintes trechos de rodovias:

- SP 099 – Estrada dos Tamoios – do km 11+500 m ao 83+400 m
- SPA 032/099 – do km 0+000 m ao km 0+900 m
- SPA 033/099 – do km 0+000 m ao km 2+550 m
- SPA 035/099 – do km 0+000 m ao km 1+200 m
- SPA 037/099 – do km 0+000 m ao km 8+000 m



A figura acima demonstra a situação atual do Sistema Existente. Conforme se pode verificar, o trecho destacado da SP-099 integra o escopo da Concessão Patrocinada.

É importante destacar que o trecho destacado da SP-055 não integra o Sistema Rodoviário a ser concedido à Concessionária. Atualmente, a SP-055, que atravessa o município de Caraguatatuba, é a via utilizada para se chegar ao município de São Sebastião.

Para segregar o tráfego urbano de Caraguatatuba do tráfego de passagem dos Usuários, a DERSA executará obras civis para construção dos Contornos Norte e Sul dos municípios de Caraguatatuba e São Sebastião (“Contornos”). Quando de sua conclusão, os Contornos integrarão o Sistema Rodoviário e deverão ser mantidos e conservados pela Concessionária.

Além dos trechos de Contornos, a DERSA executará, até o dezembro de 2013, as obras de duplicação do trecho de Planalto (do Km 11+50 ao Km 60+480). O Sistema Existente, a ser transferido à Concessionária, já contemplará a duplicação do trecho de Planalto, que deverá ser mantido e conservado pela Concessionária desde a Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

A região onde está implantada a rodovia SP 099 é delimitada pela Região Metropolitana de São Paulo e pelas regiões que a EMPLASA (1996) denominou de Complexo Metropolitano Expandido, que incluem a recem criada Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Por ter uma influência indireta no processo de movimentação da população, seja por motivação turística, cultural ou econômica e por envolver os portos de Santos e São Sebastião, é pertinente considerar, também, a Região Metropolitana da Baixada Santista como área de interesse da Concessão Patrocinada da Rodovia dos Tamoios (SP 099 e Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião), sobretudo pela sua proximidade.

A Rodovia SP 099 – Estrada dos Tamoios, em articulação com as rodovias BR 116 (Via Dutra), SP 065 (D. Pedro I) e SP 070 (Ayrton Senna e Carvalho Pinto), rodovias já concedidas à iniciativa privada, deve constituir um sistema de suma importância para o escoamento de mercadorias de alto valor agregado produzidas no Vale do Paraíba e no pólo de Campinas. Com isso, o Governo do Estado visa a utilizar a infra-estrutura viária existente, procedendo às ampliações necessárias, integrando-a diretamente ao Porto de São Sebastião, cuja capacidade de movimentação de cargas será ampliada e de onde já são embarcados produtos destinados ao mercado externo.

Esse sistema rodoviário deve associar-se à malha ferroviária operada pela MRS LOGÍSTICA e às instalações aeroportuárias de Viracopos, atualmente concedido à iniciativa privada, e de São José dos Campos, administrado e operado atualmente pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo – DAESP (ou São Paulo Aeroportos), de modo a criar uma logística de comércio exterior mais consistente, aumentando a competitividade do Estado de São Paulo, mercê da facilidade de fundeio e docagem, além do baixo custo de tarifas do Porto de São Sebastião e da proximidade das fontes de produção industrial.

A região onde será implantado esse corredor de exportação, que será objeto de seus benefícios diretos, é quase que totalmente circunscrita pelas Regiões Metropolitanas de São Paulo, de Campinas e pela Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Esta área de influência direta é responsável por aproximadamente 20% do PIB brasileiro, com cerca de 25 milhões de habitantes, e com circulação aproximada de 10 milhões de veículos. Levando-se em consideração as regiões que serão beneficiadas de forma indireta, em face de sua proximidade aos pólos econômicos diretamente contemplados, a exemplo da Região Metropolitana da Baixada Santista, Sorocaba e Ribeirão Preto, o total da população passa a representar cerca de 85% (oitenta e cinco por cento) da população do Estado de São Paulo.

Os problemas advindos desta concentração repercutem notadamente nas questões relativas à preservação dos mananciais para abastecimento de água à população e na alteração dos ambientes naturais. Isso faz com que essas áreas se tornem objeto de inúmeras regulamentações ambientais específicas, visando a proteger os recursos naturais e os ambientes remanescentes.

Esses aspectos devem ser considerados na implantação de um empreendimento rodoviário, desde a fase de seu planejamento até a fase de operação, de modo a minorar as interferências no meio ambiente.

A área onde se localiza a Rodovia SP 099 - Estrada dos Tamoios tem início no sopé da Serra do Mar, onde atravessa parte da planície litorânea, subindo a Escarpa da Serra e estendendo-se até a parte inicial do planalto. Os relevos da Mantiqueira correspondem aos rebordos da Serra de topos aguçados e vertentes voltadas para o Rio Paraíba do Sul. As declividades nas regiões de Serra, tanto do Mar como da Mantiqueira, são altas e variam em função das altitudes das escarpas: em altimetrias maiores que 1.000 metros, onde predominam declividades superiores a 30% e frequentemente acima de 60%. Em altimetrias de 700 a 1.000 metros, as declividades situam-se entre 20% e 30%. As escarpas apresentam forte declividade natural condicionando características bastante severas à rodovia que, nesse trecho, apresenta curvas e rampas muito acentuadas. O trecho de planície litorânea, desde Bertioga até a divisa com o Estado do Rio de Janeiro, é praticamente plano, situando-se sobre materiais aluvionares marinhos e continentais, sendo em parte constituídos por solo mole.

O Quadro a seguir apresenta alguns dados socioeconômicos das regiões afetadas pelo Sistema Existente em processo de concessão (SEADE 2010):

Região	População **em milhares**	PIB **R$ em milhões/ano**	Comércio **R$ em milhões/ano**	Área **em km²**
Baixada Santista	1.662,39	47.303,46	33.598,94	2.422
São Paulo	19.667,55	701.848,59	529.755,31	7.943
S.J. dos Campos	2.262,13	61.698,19	32.459,42	16.179
TOTAL	23.592,07	810.850,24	595.813,67	26.692

Com superfície total de 247.706 km^2, o Estado de São Paulo atingiu em Setembro de 2013 uma população de 42.396.028 habitantes, conforme dados atualizados do SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados.

As mudanças ocorridas nas últimas décadas na dinâmica e distribuição populacional no território do Estado indicam o crescimento das cidades médias e a tendência da concentração da população em áreas urbanizadas. A maior parte de população paulista concentra-se na Região Metropolitana de São Paulo (mais de 48%), que somada às Regiões de Campinas, Santos, Sorocaba, Ribeirão Preto e São José dos Campos, representam 86% da população do Estado.

A expansão urbana das sedes das Regiões de Governo, destacando-se São Paulo e São José dos Campos, induz ao tratamento das áreas de interesse da Rodovia SP-099 como "áreas metropolitanas", onde a ampliação da ocupação urbana e as relações dos diferentes setores produtivos (indústria, comércio e serviços) e o uso habitacional, provocaram a conurbação de municípios limítrofes. Um dos maiores adensamentos populacionais no Estado de São Paulo pode ser verificado nos eixos São Paulo/Via Dutra e São Paulo/Santos, como reflexo do maior desenvolvimento industrial e econômico.

1.2 O Sistema Rodoviário existente na Área de Interesse da SP 099

1.2.1 SP 065 - Rodovia D. Pedro I

Início no km 0 + 000 no município de Jacareí (entroncamento com a SP-070) e término no km 145+500 no município de Campinas (entroncamento com a SP-330);

A ligação Campinas-Jacareí foi construída entre os anos de 1969 e 1972, em pista única. Já nessa época estava prevista a sua duplicação, o que explica a largura da faixa de domínio igual a 100 m e o fato da primeira pista ter sido construída excentricamente em relação ao eixo dessa faixa.

Nesse mesmo período foi construída uma parte do Anel Viário de Campinas, ligando a Rodovia D. Pedro I (Trevo de Souzas) à Via Anhangüera (km 104). Esse trecho de rodovia foi executado, já nessa época, com pista dupla.

Entre 1988 e 1990 foi realizada a duplicação da Rodovia D. Pedro I (SP-065) entre Jacareí e o Trevo de Souzas, ficando duplicado, com isso, o trecho entre a Via Dutra e a Via Anhangüera. Essa duplicação, assim como a duplicação da Rodovia SP 075 (ligação Campinas–Sorocaba) e a duplicação da SP-055 entre Guarujá e Praia Grande, fez parte do Anel Viário Macro Metropolitano, formado por um conjunto de vias planejadas pelo governo estadual, interligando as principais rodovias radiais e os grandes polos de desenvolvimento localizados a cerca de 100 km da capital.

A rodovia esteve sob responsabilidade do DER desde a sua construção até 1989, quando foi transferida para a DERSA, responsável pela sua administração até a sua concessão à iniciativa privada.

Em 1990, a DERSA elaborou um projeto para a remodelação do Anel Viário de Campinas, com a construção de marginais e remodelação das interseções entre o Trevo de Souzas e a Via Anhangüera (km 104), bem como a complementação deste Anel entre o Trevo dos Souzas e a Via Anhangüera (km 86).

A obra de complementação do Anel Viário de Campinas teve início e sofreu paralisação até o ano 2000, quando foi retomada e concluída, recebendo a denominação de Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083). No restante do segmento entre o Trevo de Souzas e a Via Anhangüera (km 104) foram construídas faixas adicionais em cada uma das pistas, alguns segmentos de marginais e obras de remodelação de alguns trevos.

Do ponto de vista de sua constituição física, a rodovia SP-065 apresenta as seguintes características:

- Pista dupla com canteiro central, comprimento total igual a 145,4 km;
- 2 x 2 faixas de rolamento, largura da faixa igual a 3,60 m;
- Largura do canteiro central: 20,0 m
- Largura do acostamento: 3,00 m;
- Rampa máxima igual 5%;
- Raio mínimo de curva horizontal igual a 300,0 m;
- Raio mínimo de curva vertical igual a 5.000,0 m.
- Faixa de Domínio: largura padrão de 100,00 m.

O VDM observado em julho/2013 foi de 91.875 veículos

1.2.2 SP 070 (Rodovias Ayrton Senna e Carvalho Pinto)

- Início no km 11 + 190 nas Vias Marginais do rio Tietê, no município de São Paulo e término no km 130 + 400 no entroncamento com a Rodovia Presidente Dutra - BR 116, no município de Taubaté;

Entre 1980 e 1982 foi realizada a construção, pela DERSA, da Rodovia dos Trabalhadores, hoje Ayrton Senna. Posteriormente, entre 1990 e 1994, foi implantada a Rodovia Governador Carvalho Pinto, que atendeu a região de Mogi das Cruzes, São José dos Campos, Taubaté, Campos de Jordão e Rio de Janeiro, criando uma alternativa à já saturada Via Dutra. A SP-070 atendeu a necessidade de uma nova ligação no sentido leste e de uma interligação com o Aeroporto de Cumbica

A Rodovia Ayrton Senna tem início no km 11+700, no Município de São Paulo e término no km 61+300, onde encontra a Rodovia Governador Carvalho Pinto, que se estende até o km 130+400, no entroncamento com a Via Dutra, em Taubaté.

A SP-070 foi projetada e é operada como via expressa com controle de acessos (Rodovia Classe 0). As especificações técnicas do projeto geométrico obedecem ao “Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais” do Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT no que concerne às rodovias Classe 0: a seção tipo é composta de canteiro central de 11,0 m de largura e duas pistas, cada uma delas com um refúgio interno de 1,0 m, número de faixas de rolamento variando de 2 a 4 faixas com 3,6 m de largura, acostamento de 3,0 m, rampa máxima de 4,5%, raio mínimo de curva horizontal igual a 450 m, gabaritos verticais de 5,5 m para rodovias e 7,5 m para ferrovias e cursos d’água navegáveis.

A velocidade diretriz de projeto é de 100 km/h, permitindo uma velocidade diretriz mínima de 80 km/h, dependendo de características locais de relevo, uso e ocupação do solo, condicionantes ambientais e outras. Atualmente, a rodovia é concedida à iniciativa privada.

O VDM observado em julho/2013 foi de 188.761 veículos

1.2.3 SP 099 - Estrada dos Tamoios

O acesso ao Litoral Norte, ligando São José dos Campos a Caraguatatuba e São Sebastião, teve a sua pavimentação realizada em 1957, atendendo ao Terminal Almirante Barroso da Petrobrás, que foi implantado em 1960.

Nesse trecho, destacam-se pela importância ambiental, as represas, sendo que a montante de São José dos Campos existe a represa do Jaguari e em direção ao litoral as represas de Paraibuna e a oeste da rodovia, a represa de Santa Branca. A partir do km 62, inicia-se a área do Parque Estadual da Serra do Mar.

A região do Litoral Norte, que compreende os municípios de Caraguatatuba, São Sebastião, Ubatuba e Ilha Bela, começou a ser descoberta como potencial turístico do Estado somente na década de 70, com a construção da Rodovia Rio–Santos (SP-055 / BR-101).

O acesso rodoviário a essa região ocorre, basicamente, através da Rodovia SP-099, Estrada dos Tamoios, cujas características técnicas não eram compatíveis com as necessidades da demanda, pois, além das características de traçado, a capacidade de tráfego não permitia um

fluxo adequado com o aumento de volume, conforme observado nos períodos de férias e feriados. Esta séria restrição está sendo resolvida com a duplicação do trecho do Planalto, pela DERSA, cuja conclusão dos trabalhos está prevista para dezembro de 2013. O traçado da Ampliação Principal, de duplicação do trecho de Serra, que integra o escopo desta Concessão Patrocinada, é uma das propostas que, juntamente à duplicação do trecho de Planalto e da construção dos Contornos Norte e Sul de Caraguatatuba e São Sebastião, se voltam a mitigar as restrições de tráfego adequado.

A Rodovia SP-099 em seu trecho de Serra foi sempre muito suscetível a interrupções causadas pela queda de barreiras, em razão da fragilidade geológico-geotécnica dos maciços e da insuficiência das obras de estabilização e drenagem. O trecho de Serra da Rodovia SP-099 foi reconstruído em 1968, em função de um colapso de grandes proporções na encosta da Serra do Mar, que atingiu esse trecho da rodovia e parte da cidade de Caraguatatuba.

O trecho compreendido entre os município de São José dos Campos e Paraibuna teve melhoramentos de traçado em 1970, promovidos pelo DER. Posteriormente alguns segmentos da rodovia foram, também, reformados pela CESP (Companhia Energética de São Paulo), sob supervisão do DER, por ocasião do enchimento do reservatório da barragem de Paraibuna–Paraitinga.

No inicio dos anos 90 a DERSA projetou uma nova ligação entre a Via Dutra (São José dos Campos) e a Rodovia Carvalho Pinto, na época em construção. Esta nova ligação estabelecia um novo traçado no segmento inicial, saindo da Via Dutra através do vale do Córrego Vidoca e encontrando-se com o traçado atual na altura do km 5+500, a partir de onde seria duplicado até a Rodovia Gov. Carvalho Pinto na altura do km 10+000.

O DER fez a recuperação da rodovia, do km 64+500 até o entroncamento com a SP-055 no km 81+900, correspondente ao trecho da serra e baixada. Nesses trabalhos foi feita a recuperação do pavimento, construção de acostamento e faixas adicionais, reconfiguração de interseções, revitalização da sinalização e estabilização de taludes.

Conforme já referido anteriormente, o trecho de Planalto da Rodovia SP-099 está sendo duplicado pela DERSA. Após a conclusão das obras de duplicação, a Rodovia SP-099 tornar-se-á uma via expressa com controle de acessos - Rodovia Classe 0.

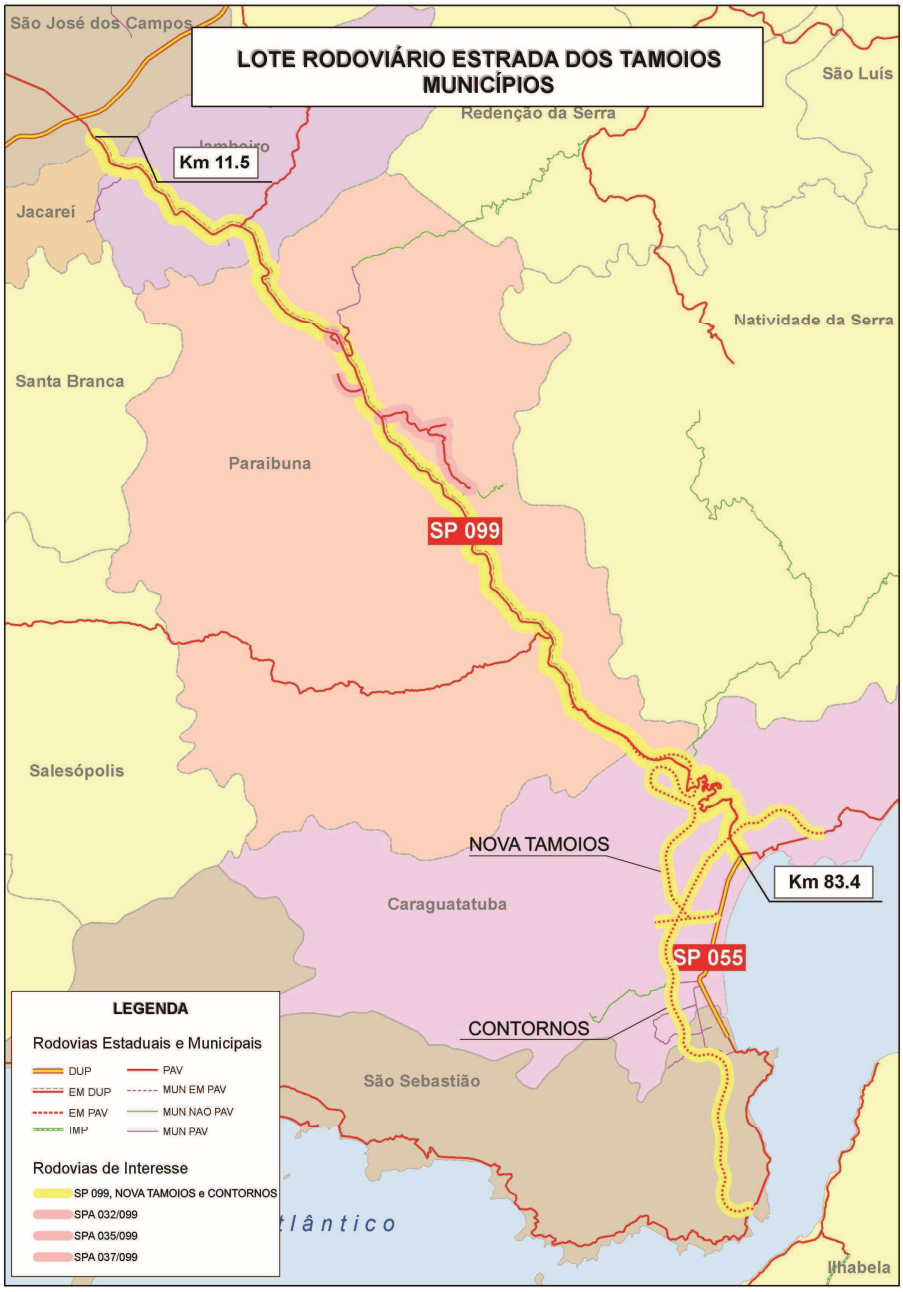
1.2.4 SP 055 - Rodovia Dr. Manoel Hyppólito do Rego

A rodovia SP-055, cuja interseção com a SP-099 ocorre no km 102 + 300, desenvolve-se em sentido predominantemente leste, interligando os municípios de Cubatão / Bertioga / São Sebastião/ Caraguatatuba e Ubatuba, seguindo até a divisa com o Estado do Rio de Janeiro, neste trecho denominada de BR-101 - Rodovia Governador Mário Covas. Nesse contexto, a Rodovia SP-055 constitui-se parte integrante da ligação Rio-Santos, e configura-se, atualmente, como uma das mais importantes vias do complexo turístico do Litoral Paulista. Em se tratando de região litorânea, é dispensável salientar a vocação turística da rodovia, que se faz acompanhar de ocupação urbana processada, ora de forma planejada, ora de forma desordenada das áreas lindeiras e da própria faixa de domínio. No seu curso, a Rodovia SP-055 intercepta vários núcleos urbanos e acessos a balneários de classe média e alta.

A Rodovia SP-055 possui pista dupla com duas faixas entre o km 102 + 300 e o km 114 +600. No restante do trecho, entre o km 114 + 600 e o km 127 + 800, a Rodovia apresenta pista simples.

1.3 Os municípios afetados pela concessão

Ao longo dos trechos de rodovia, inclusive acessos, vários municípios são atravessados, tanto na região do planalto, quanto na planície do litoral.



O mapa a seguir ilustra a situação:

Municípios	Área (km²)	População	Impostos (em milhões de reais/ano)	PIB (3) (em milhões de reais/ano)	PIB *per Capita* (4) (em reais)
ESTADO DE SÃO PAULO	**248.222,801**	**41.262.199**	**210.897,95**	**1.247.595,93**	**30.264,06**
Caraguatatuba	485,097	100.840	142,16	1.345,63	13.371,55
Jacareí	464,272	211.214	960,49	5.661,58	26.827,06
Jambeiro	184,413	5.349	86,42	706,87	132.471,19
Paraibuna	809,576	17.388	30,75	222,00	12.769,86
São José dos Campos	1.099,409	629.921	3.294,96	24.117,14	38.335,58
São Sebastião	399,676	73.942	1.409,08	3.131,27	42.433,17

Fonte: Fundação Seade; Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. CENSO 2010

1.4 Um pouco de história

A região da Bacia do Litoral Norte foi ocupada pelos índios Guerumimis ou Maramomis, do grupo Tapuia, e desde o século XVI era percorrida pelos jesuítas no seu trabalho de catequese.

A fundação de Caraguatatuba remonta aos anos de 1653 e 1654, época em que João Blau era Capitão Governador da Capitania de Nossa Senhora de Itanhaém (1653/1656), da qual foi donatária a Condessa de Vimieiro. Em 1770, o governador da capitania de São Paulo determinou ao comandante do destacamento da Vila de São Sebastião que se construísse, naquele local, um povoado com arruamento, Casa de Câmara e de Cadeia e demais edifícios públicos necessários para seu desenvolvimento. A igreja já existente, construída sob a invocação de Santo Antônio, foi responsável pelo nome inicial do povoado, Santo Antônio de Caraguatatuba, povoado esse fundado em 27 de outubro de 1770.

Mais tarde, em 16 de março de 1847, foi elevado à freguesia do município de São Sebastião, tornando-se vila em 20 de abril de 1857, com a designação apenas de Caraguatatuba, cujo significado é “enseada com altos e baixos”.

Assim como Caraguatatuba, o atual município de Ubatuba era uma aldeia de índios tamoios e somente com a sua expulsão foi possível a ocupação pelos portugueses, após a assinatura do Tratado de Vaz de Iperoig em 1563.

No século XVII, Jardão Homem da Costa veio com sua família e aderentes estabelecer-se em Ubatuba, dando origem à atual cidade no ano de 1600. Construiu uma capela sob invocação de Santa Cruz, que foi o início do povoado e, em 1610, os moradores do local obtiveram concessão das terras do atual município de Ubatuba, compreendidas entre os rios Marajaimirendiba e Ubatuba. Foi elevada à categoria de vila em 28 de outubro de 1637 com a denominação de Vila Nova da Exaltação de Santa Cruz do Salvador de Ubatuba, tendo recebido os foros de cidade com o nome de Ubatuba em 13 de março de 1855. Ficou relegada ao esquecimento até o início do século XIX, quando chegaram os primeiros imigrantes europeus que introduziram a lavoura cafeeira, havendo relativo desenvolvimento e progresso da região. No entanto, com a abolição da escravatura, a cidade novamente foi esquecida e

somente com a abertura da Rio-Santos (BR-101) na década de 70 pôde desenvolver-se, sendo que sua maior fonte de riqueza esteve vinculada à exploração do turismo no município. Segundo o dicionário de Silveira Bueno, o significado mais próprio para Ubatuba vem de ybá-tyba, o "porto das canoas".

A história da fundação do município de Ilhabela foi iniciada em 1532, com uma povoação pelos membros da expedição de Martim Afonso de Souza na então ilha de São Sebastião, que já havia sido visitada por Américo Vespúcio em 1502. A primeira sesmaria na ilha, cedida a Diogo de Unhate, foi instalada no ano de 1602.

Graças à prosperidade representada pela multiplicação de engenhos de açúcar e à necessidade de controle dos contrabandos na região, a freguesia de Nossa Senhora da Ajuda e do Bom Sucesso tornou-se vila em 3 de setembro de 1805, recebendo o nome de Vila Bela da Princesa, autônoma da vila de São Sebastião no continente, tendo sido instalado um pelourinho no terreno da Igreja da Ajuda.

Sua economia, assim como a da cidade de São Sebastião com a qual sempre manteve ligação estreita, baseava-se primeiro no cultivo do anil e depois da cana-de-açúcar e de cereais, que foram substituídos pelo café no século XIX.

A vila é conduzida à categoria de distrito, sendo novamente incorporada ao município de São Sebastião em 21 de maio de 1934. Nesse mesmo ano, no dia 5 de dezembro, adquiriu autonomia municipal, recebendo a denominação de Vila Bela. O nome do município sofreu mais duas alterações: para Formosa, em 4 de maio de 1940, e para Ilhabela, em 30 de dezembro de 1944.

Os historiadores registram que a fundação de São Sebastião ocorreu em fins do século XVI ou princípios do século XVII. Foi freguesia do município de Santos, até que em 16 de março de 1636, fosse elevada à categoria de vila por Pedro da Motha Leite, capitão-mor da Capitania de São Vicente.

Nessa mesma época foram fundados o convento e a Igreja de São Francisco, fazendo com que a vila tivesse vida própria em função, inicialmente, da religiosidade. Em princípios do século XIX inaugurou-se um período de desenvolvimento, predominantemente marcado pela presença de fazendas locais de café e de cana de açúcar, situação que se estenderia até cerca de 1870. No entanto, devido à escassez de mão-de-obra, bem como às dificuldades de transporte e de acesso a São Sebastião, observou-se a rápida decadência da cidade. A vila de São Sebastião foi elevada à categoria de cidade em 8 de abril de 1875.

Atualmente a região toda, conforme dados do SEADE, possui como característica socioeconômica importante a variação demográfica sazonal, contando com uma população fixa, que no ano 2.000 era de aproximadamente, 223.914 habitantes. A população flutuante, composta por segunda residência e turistas, foi estimada em 1.450.000 habitantes.

O turismo destaca-se como atividade econômica principal na região, com a predominância do setor terciário, comércio e serviços, o qual constitui a mola propulsora do desenvolvimento regional, conforme demonstram os indicadores levantados. Um reflexo direto é o grande número de moradias de uso ocasional, de hotéis e de pousadas existentes. A tendência é de expansão dessas atividades em função da duplicação do trecho de Planalto e da Ampliação do trecho de Serra na Rodovia SP-099, e da construção dos Contornos de São Sebastião e Caraguatatuba, com advento de novas construções para atender à demanda turística. Como atividade industrial, destacam-se as instalações do Terminal Marítimo da Petrobrás e o setor agrícola, em algumas áreas destinadas à cultura de gengibre.

Os padrões de uso e ocupação do solo são, notadamente, de uso institucional, representado pelos parques estaduais, perfazendo aproximadamente 80% da área e, secundariamente, de uso antrópico, definido pelas zonas urbanas centrais dos municípios, pelos condomínios de casas de veraneio ao longo da costa, associados aos estabelecimentos comerciais e de serviços, atuantes principalmente na alta temporada.

No Vale do Paraíba, da década de 20 à década de 60, a pecuária leiteira foi a principal atividade econômica regional. Os produtos dessa nova atividade foram escoados para outras áreas do Estado graças a implantação da rodovia Rio-São Paulo em 1928 e também da Estrada dos Tamoios, construída entre 1922 e 24, além da estrada de ferro Central do Brasil existente desde 1877.

Essa rede de infraestrutura de transportes começou a alterar as estruturas tradicionais do Vale, onde além dos pecuaristas, surgiram os imigrantes que utilizavam as várzeas para a cultura intensiva do arroz, do tomate, hortifrutigranjeiros entre outros produtos. Assim as cidades começaram a se transformar, apagando as cicatrizes provocadas pela falência dos cafezais.

O cultivo racional do arroz desenvolveu-se em grande escala em São José dos Campos, Caçapava; Guaratinguetá, Roseira e Lorena, constituindo-se no principal produto agrícola do Vale.

A mecanização das atividades agrícolas, a construção e melhoria das estradas vicinais, as obras de contenção das enchentes do rio Paraíba, a construção de polderes associada ao auxílio financeiro dos vários órgãos oficiais contribuíram para a geração de novos empregos, fixando o homem no campo e garantido o abastecimento das cidades.

Como a grande maioria das cidades brasileiras, a ocupação do Vale do Paraíba ocorreu de forma espontânea, desprovida de qualquer instrumento de planejamento regional. Isso comprometeu, sobremaneira, os recursos hídricos da região, sendo que os níveis de poluição do rio Paraíba encontram-se bem acima dos padrões que são recomendados pelos organismos nacionais e internacionais responsáveis pelo setor.

A partir de 1940, o Vale do Paraíba engajou-se no processo de industrialização, que se intensificou com a inauguração da rodovia Presidente Dutra em 1950. Na metade do século XX, São José dos Campos recebeu o Centro Técnico de Aeronáutica - CTA, dando origem ao grande centro tecnológico/científico hoje instalado.

A industrialização ocorreu em todas as cidades do Vale, sendo que Jacareí abriga indústrias de papel, produtos químicos, vidros, fiação, borracha, tecidos, além de grandes cervejarias, sendo conhecida como "capital da cerveja". Em Taubaté dentre outras, instalaram-se duas importantes montadoras de automóveis, que certamente induziram ao estabelecimento de novos empreendimentos caudatários desse setor industrial.

1.5 Bacias Hidrográficas da Área de Interesse

1.5.1 Bacia do Paraíba do Sul e Serra da Mantiqueira

A bacia do Paraíba do Sul possui uma área de 14.228 km², correspondendo a área drenada dos Rios Paraibuna e Paraitinga. Recebe a contribuição do rio Jaguari, dentre outros. A bacia é formada por 34 municípios, dentro de uma área antropizada, correspondendo à Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

O curso do Rio Paraíba do Sul é seccionado por diversas barragens, tanto no Estado de São Paulo, como no Estado do Rio de Janeiro. As barragens foram construídas para regularizar o fluxo de suas águas. São elas: Barragens dos rios Paraibuna e Paraitinga, formadores de um reservatório de 176 km², também existe uma barragem a jusante em Santa Branca. Após percorrer 90 km, o rio Paraíba do Sul recebe as águas do rio Jaguarí, que possui a montante uma barragem para regularizar o fluxo. Em seguida, ao cruzar a fronteira com o Estado do Rio de Janeiro, encontra-se a barragem do Funil em Engenheiro Passos, até a sua foz em Barra do Piraí. O trecho de interesse da rodovia SP 099 é denominado Alto Paraíba.

1.5.2 Bacia do Litoral Norte

A bacia do Litoral Norte possui uma área de 1.977 km², tendo como característica marcante a extensa rede de drenagem originada das encostas da Serra do Mar em direção ao Oceano Atlântico. Outra característica é que 80% de sua área correspondem a parques estaduais. A bacia engloba áreas de 4 municípios, dentro de uma área com alto nível de cobertura vegetal nativa, abrangendo Ubatuba, São Sebastião, Ilhabela e Caraguatatuba.

A formação florestal da Mata Atlântica está presente em toda a área, relativamente bem preservada, sobretudo no âmbito dos limites dos Parques Estaduais da Serra do Mar e de Ilhabela, fator positivo para a preservação tanto da quantidade como da qualidade dos mananciais, uma vez que a vegetação desempenha importante papel na contenção dos processos erosivos.

1.6 Aspectos Geológicos

A utilização do conhecimento das características do meio físico é de fundamental importância para o entendimento dos fenômenos geológicos, que podem ser deflagrados, induzidos ou acelerados pela intervenção humana no meio ambiente.

O agrupamento de grandes formas do relevo define as Províncias Geomorfológicas, com padrões semelhantes de topografia, solos e vegetação. Partes menores de cada Província formam as Unidades de Relevo (escarpas, morros e colinas).

A divisão do sistema em Unidades de Relevo tem por objetivo delimitar diferentes regiões, com atributos específicos do comportamento característico frente à implantação de uma rodovia.

Nessa delimitação são consideradas, basicamente, a amplitude e a declividade das formas superficiais do terreno, em nível regional, resultando na seguinte divisão:

- Planícies - superfícies aplainadas que, dependendo da origem de suas formas, podem se constituir-se em Planícies Aluvionares (com ocorrência ao longo das drenagens) ou Planícies Costeiras (ligadas a processos litorâneos com distribuição na orla marítima).
- Colinas - relevo pouco acentuado com declividades predominantes de até 15% e amplitudes locais abaixo de 100 m.
- Morros com encostas suavizadas - relevo pouco acentuado, com declividade predominante abaixo de 15% e amplitudes locais entre 100 e 300 m. Neste documento, esta unidade e a de colinas foram demarcadas conjuntamente, por apresentarem terrenos com comportamentos semelhantes em relação às rodovias existentes.

- Morrotes - relevo com declividades predominantes acima de 15%, porém com amplitudes locais abaixo de l00 m.
- Morros - relevo com declividades predominantes acima de 15% e amplitudes locais entre 100 a 300 m.
- Montanhas - relevo com declividades predominantes acima de 15% e amplitudes locais acima de 300 m.
- Escarpas - relevo de maior energia, com declividades predominantes acima de 30% e amplitudes locais acima de 1000 m.

Conforme ilustrado na Figura 1 (IPT, 1981), esses compartimentos são constituídos por vários tipos litológicos, ocorrendo na planície aluvionar sedimentos de natureza areno-argilosa e depósitos de caráter variados associados a encostas (Qi) e sedimentos atuais variando de areias, siltes e argilas (Qm).

O embasamento cristalino pré-Cambriano que sustenta as Escarpas e o Planalto são formados por rochas graníticas e gnáissicas localmente migmatizadas (AcH) e rochas granitóides, principalmente na parte superior e planalto (PSγ c). Essas rochas pré-cambrianas apresentam certa similaridade de comportamento sob o ponto de vista geológico-geotécnico, diferenciando-se, principalmente, quanto à orientação na sua estrutura original. Constituem as encostas com diferentes declividades às quais se associam, desde espessuras de solo variadas (menor que 20m), até afloramentos de rocha localizados.

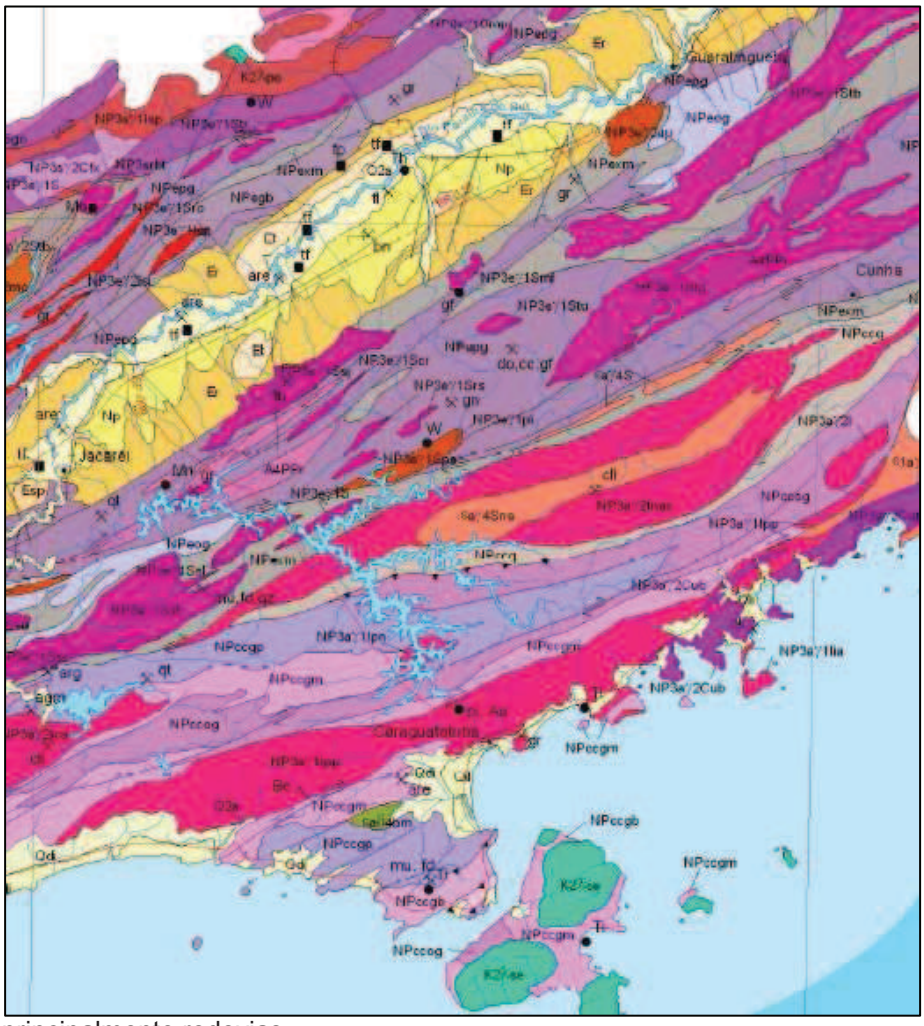
Os solos originários dessas rochas têm granulometria areno-siltosa, ou silto-arenosas, e apresentam-se com todas as estruturas da rocha de origem, sendo conhecidos como solos saprolíticos. Esse material é explorado em alguns pontos, nos morros da planície e em alguns cortes no trecho de planalto, como área de empréstimo e utilizado como aterro em área urbana e em rodovias. Capeando este solo saprolítico, encontra-se um horizonte de solo laterítico argilo-arenoso, marrom avermelhado, homogêneo com espessura de 1 a 3 m, de boa qualidade para fins rodoviários, principalmente como reforço de subleito e camada protetora contra erosão.

Os problemas principais encontrados como passivos ambientais neste compartimento referem-se à instabilidade de taludes dos cortes, tanto em rocha alterada, como em solo, e problemas localizados de erosão e de ruptura de aterros. A instabilidade de taludes de cortes está associada a estruturas residuais do maciço rochoso, formando rupturas em cunha, de dimensões variadas. As rupturas superficiais são menos freqüentes e ocorrem nos solos lateríticos localizados no trecho de planalto. A erosão superficial em taludes de corte também ocorre principalmente nos solos saprolíticos, associado aos intensos episódios de chuva e à falta de proteção vegetal dos taludes. Tais processos podem evoluir para sulcos profundos e comprometer a estabilidade geral dos taludes.

Esta região, devido à precipitação de elevados índices pluviométricos durante o verão, tem sido sujeita a contínuos eventos de escorregamentos nas últimas décadas, que são potencializados pela ocupação antrópica, tanto urbana quanto viária, sendo registrados vários acidentes com moradias e interrupções no tráfego das estradas que cortam essa região.

Deve-se salientar que a evolução geológica dessas escarpas dá-se por escorregamentos, que é o seu mecanismo natural, não devendo, entretanto, ser acelerado pela intervenção humana,

o que exige cuidados especiais no gerenciamento e na implantação de obras de engenharia,



principalmente rodovias.

A Planície Costeira, de origem quaternária, apresenta relevo plano e terrenos baixos, próximo ao nível do mar. Os problemas encontrados neste compartimento referem-se à posição do lençol freático, que se encontra numa profundidade de 0,5 a 1,5 m, dependendo do ponto da planície. Entretanto, face ao longo tempo em que foi implantada a rodovia SP- 099, a mesma encontra-se praticamente estabilizada, não se observando problemas.

Figura 1 - Fonte: Mapa geológico do Estado São Paulo – CBRN e MME (2009)

1.7 Aspectos do Clima

O clima atuante na região, fortemente influenciado pelos sistemas atlânticos polares e tropicais, não apresenta uma uniformidade climática em toda a sua área devido aos fatores geográficos que acentuam determinadas características das massas de ar atuantes.

O clima característico de quase todo o litoral e mais particularmente da área em questão, está classificado como **Clima Tropical Úmido**, sem uma estação seca, sendo a temperatura média do mês mais quente superior a 18ºC, segundo a distribuição feita por Köppen, enquadrado na classificação como **Af**.

O Clima **Af** se restringe no Estado de São Paulo à baixada litorânea. A partir do sopé da Serra do Mar o clima sofre mutação para o clima mesotérmico devido à amenização da temperatura pela altitude.

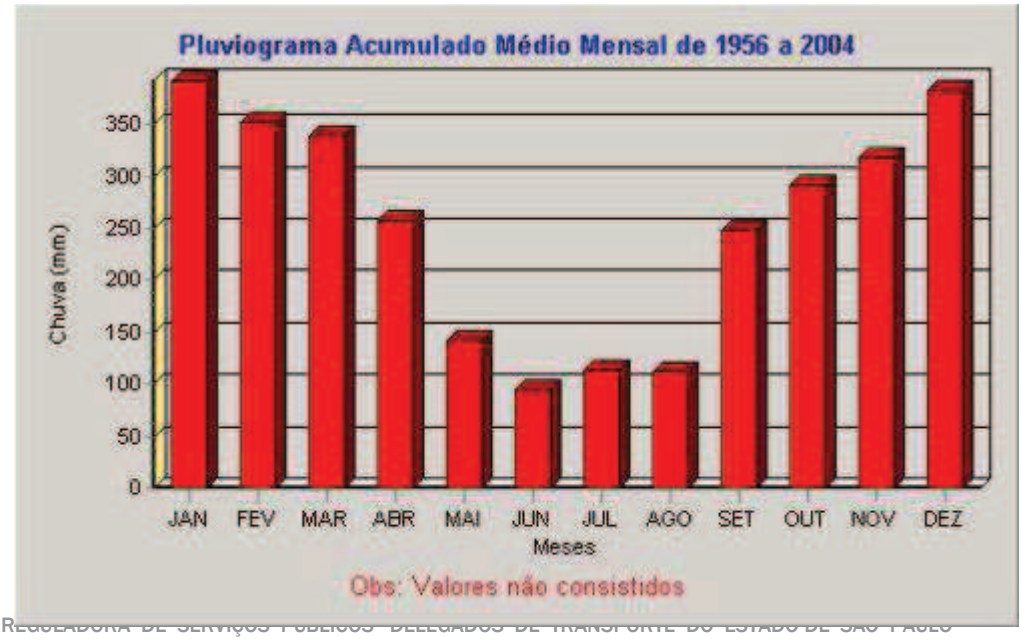
A temperatura do mês mais quente oscila neste tipo climático entre 24º e 25º C e corresponde aos meses de janeiro e fevereiro. Estes também são os meses de maior precipitação. Particularmente, a área de interesse está situada em um setor do Mapa de Isoietas Médias na faixa de 2.400 a 2.500 mm/ano.

Na área mais baixa, que abrange o litoral, a temperatura média é superior a 18ºC. O inverno é ameno, estando as quedas de temperaturas associadas à penetração da massa Polar. O verão é quente e longo, estendendo-se de outubro a março, com temperaturas máximas em dezembro/janeiro.

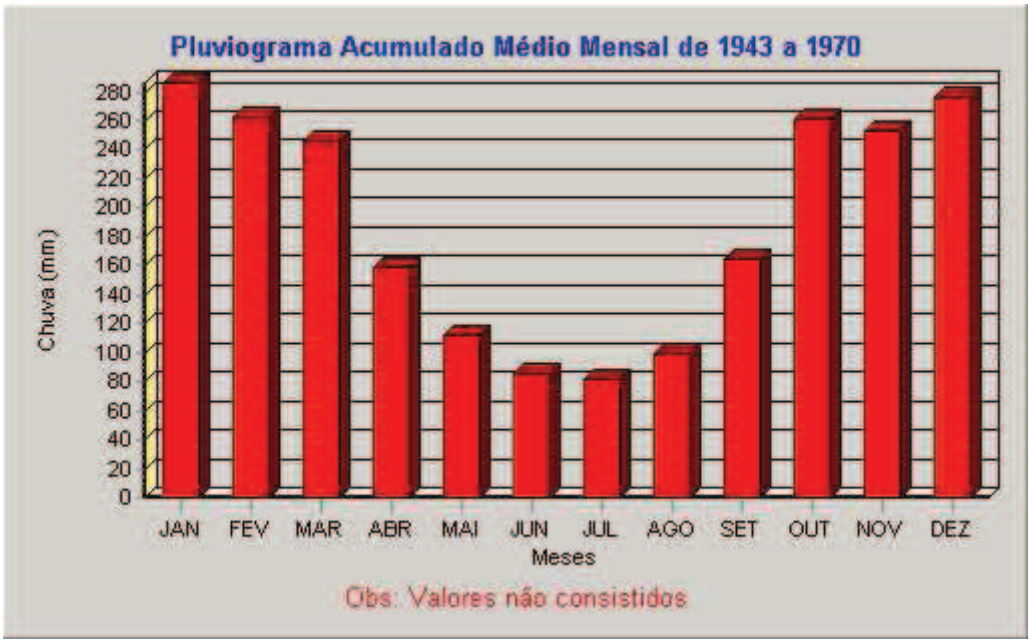
A temperatura varia em função da altitude: no litoral, a temperatura média anual é superior a 24ºC e a média das mínimas, em julho, ultrapassa a 16ºC. Na encosta da Serra do Mar, a temperatura média anual oscila entre 20º e 24ºC e a média das mínimas entre 8º e 10ºC, podendo em determinadas ocasiões a temperatura atingir 0ºC.

A seguir, os dados da área em questão, com dados pluviométricos do DAEE – Departamento de Águas e Energia Elétrica – 2013. .

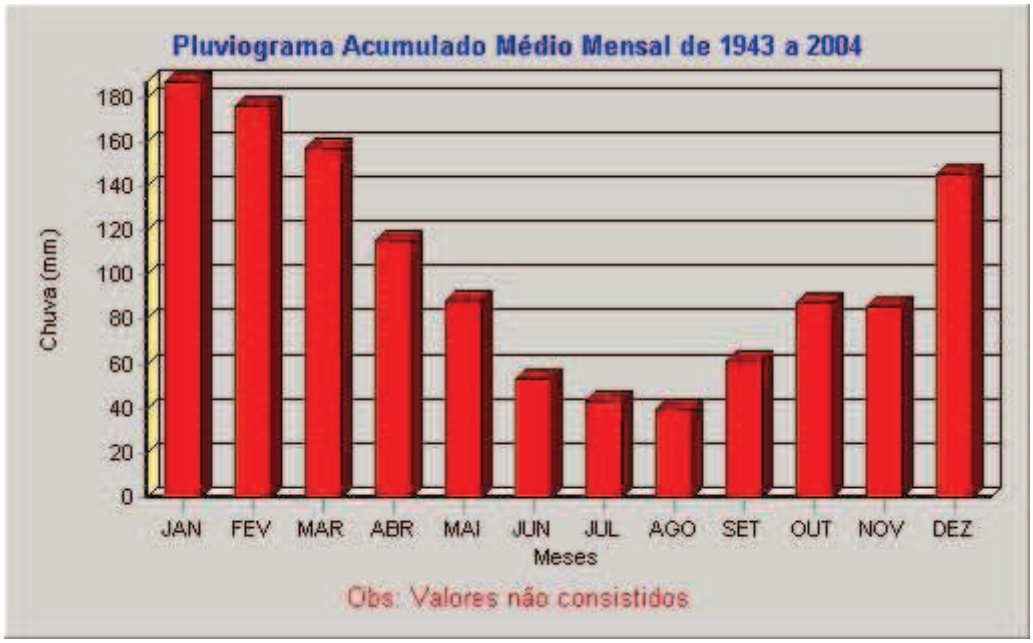
Ubatuba



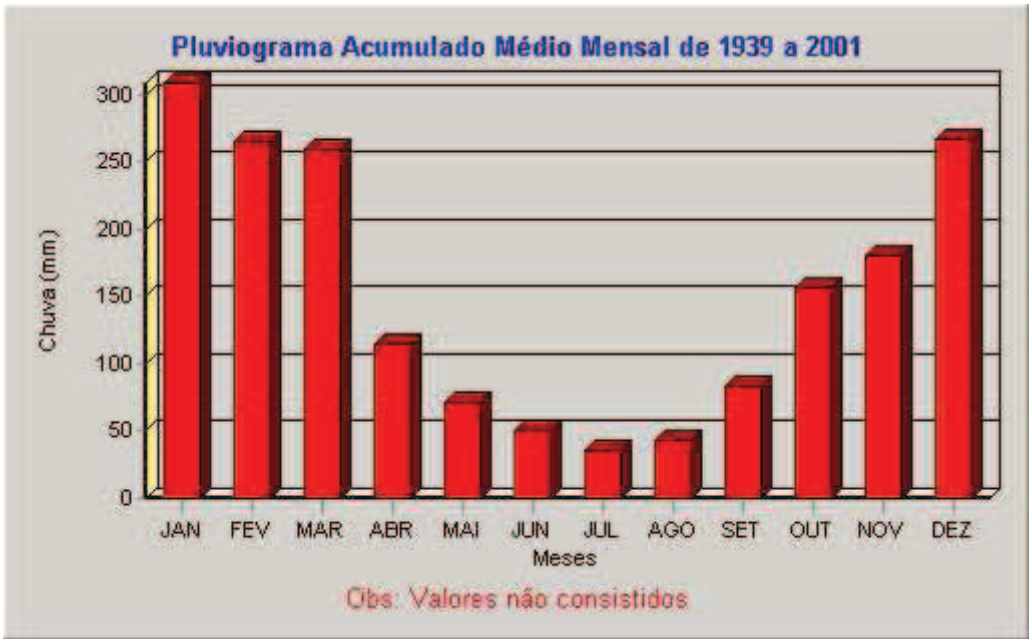
Caraguatatuba



São Sebastião



São José dos Campos



2 FUNCIONAL RETIGRÁFICO E DISPOSITIVOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Nas folhas seguintes, apresenta-se o traçado funcional retigráfico das rodovias SP 099 e SP 055, sendo que esta última, embora não incorporada ao SISTEMA RODOVIÁRIO a ser concedido à CONCESSIONÁRIA, é relevante em face de sua localização dentro da área de interesse.

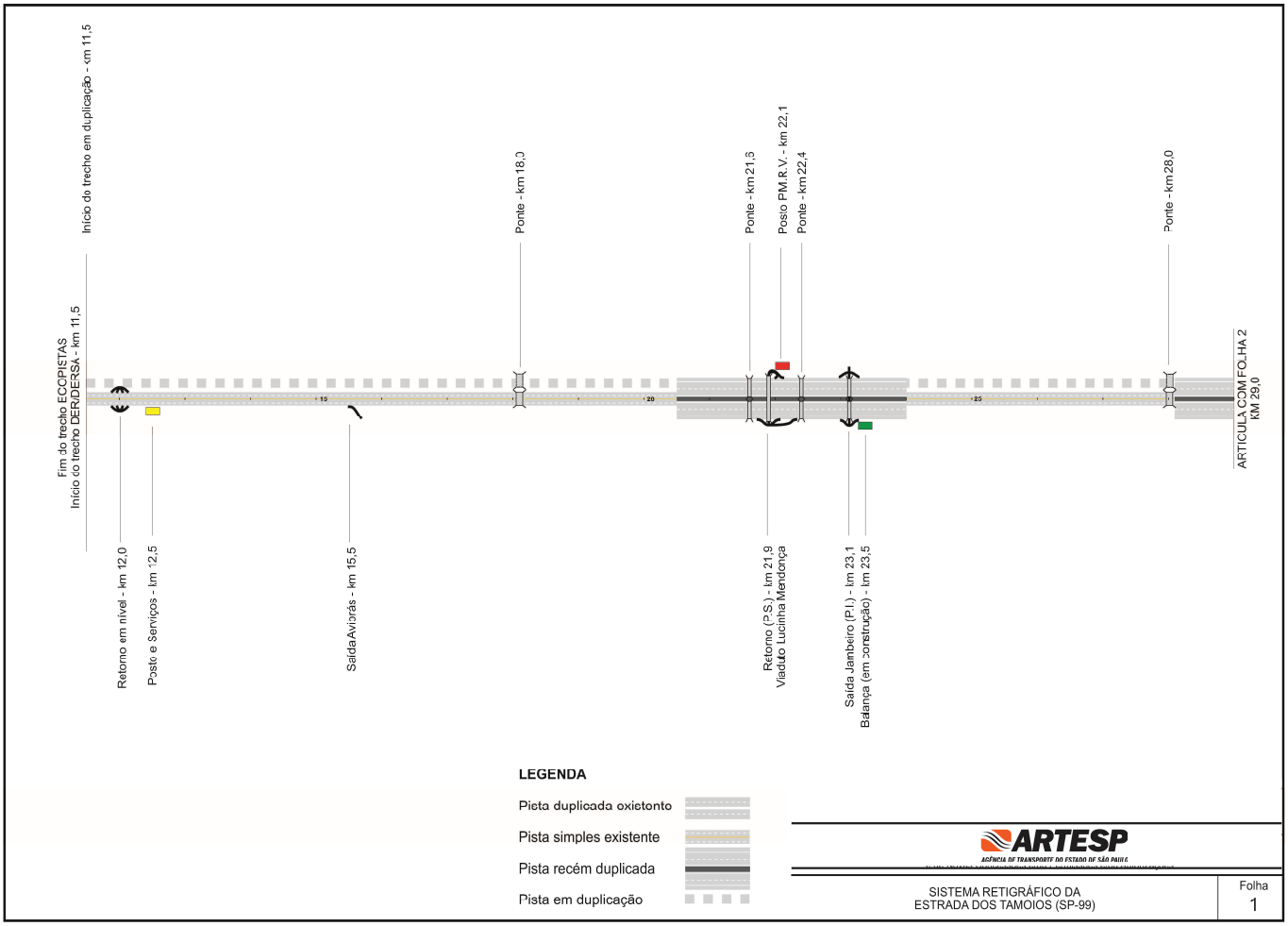
O traçado retigráfico traduz a inspeção recente (setembro/2013) levada a cabo nos sítios de implantação.

Com relação aos entroncamentos de rodovias, estão apresentados os traçados esquemáticos de todos os dispositivos de interseção que representam confronto entre a concessionária e outro operador, no caso o DER/SP. Nestas representações, estão delimitados, através de recurso gráfico, os trechos de rodovias e de alças atribuídos à responsabilidade da concessionária e do DER/SP.

Tais dispositivos são:

- Dispositivo Nova Tamoios-Contorno com a SP 055 em Caraguatatuba;
- Dispositivo Nova Tamoios-Contorno com a SP 055 em São Sebastião;
- Dispositivo SP 099 (traçado atual) com a SP 055;
- Dispositivo SP 099 (traçado futuro) com a SP 055;
- Dispositivo SP 099 (traçado atual) com a SP 088.

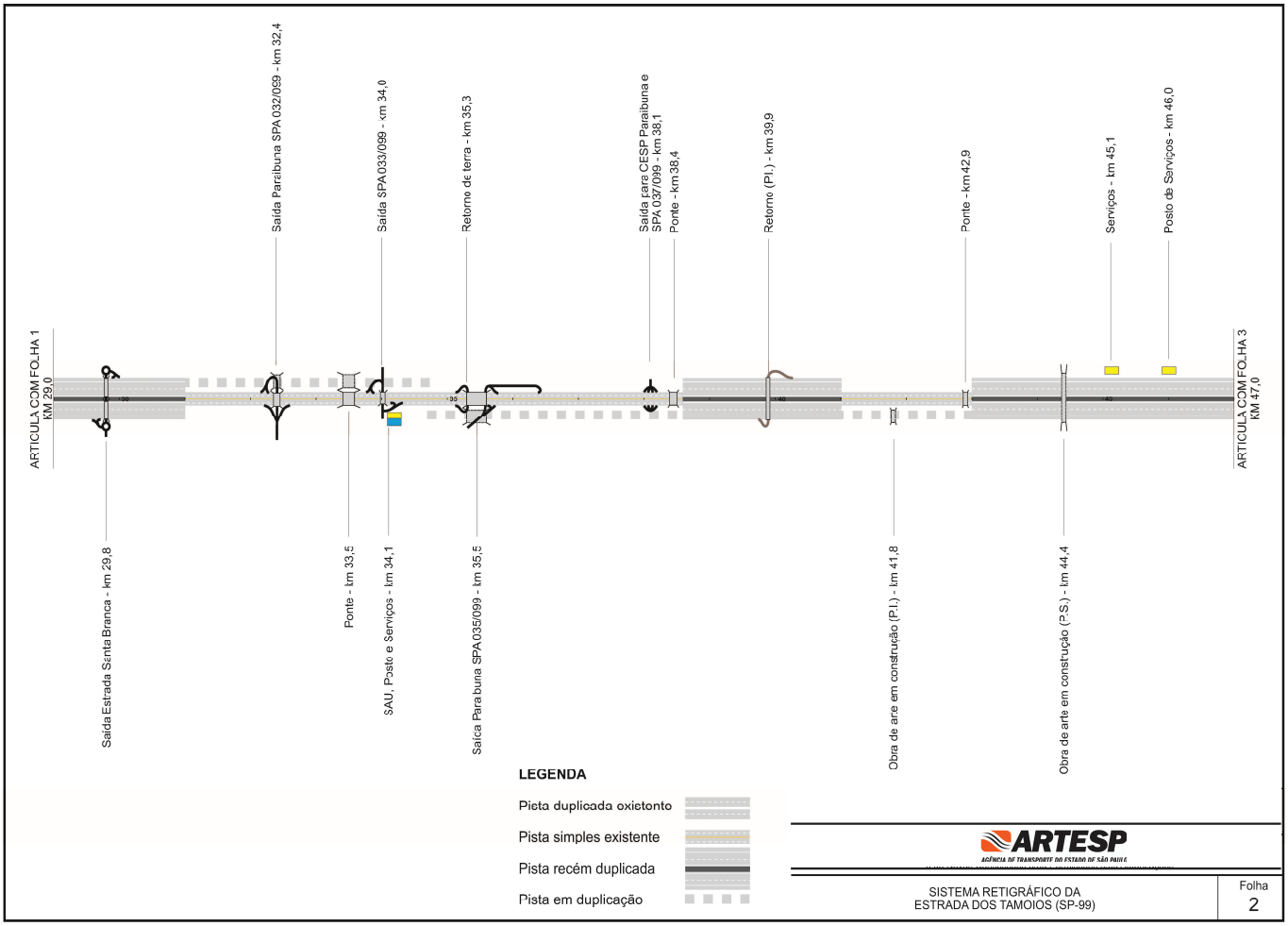
Com relação aos demais dispositivos, as respectivas ilustrações gráficas estarão à disposição para a consulta dos eventuais interessados.



ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA RETIGRÁFICO DA
ESTRADA DOS TAMOIOS (SP-99)

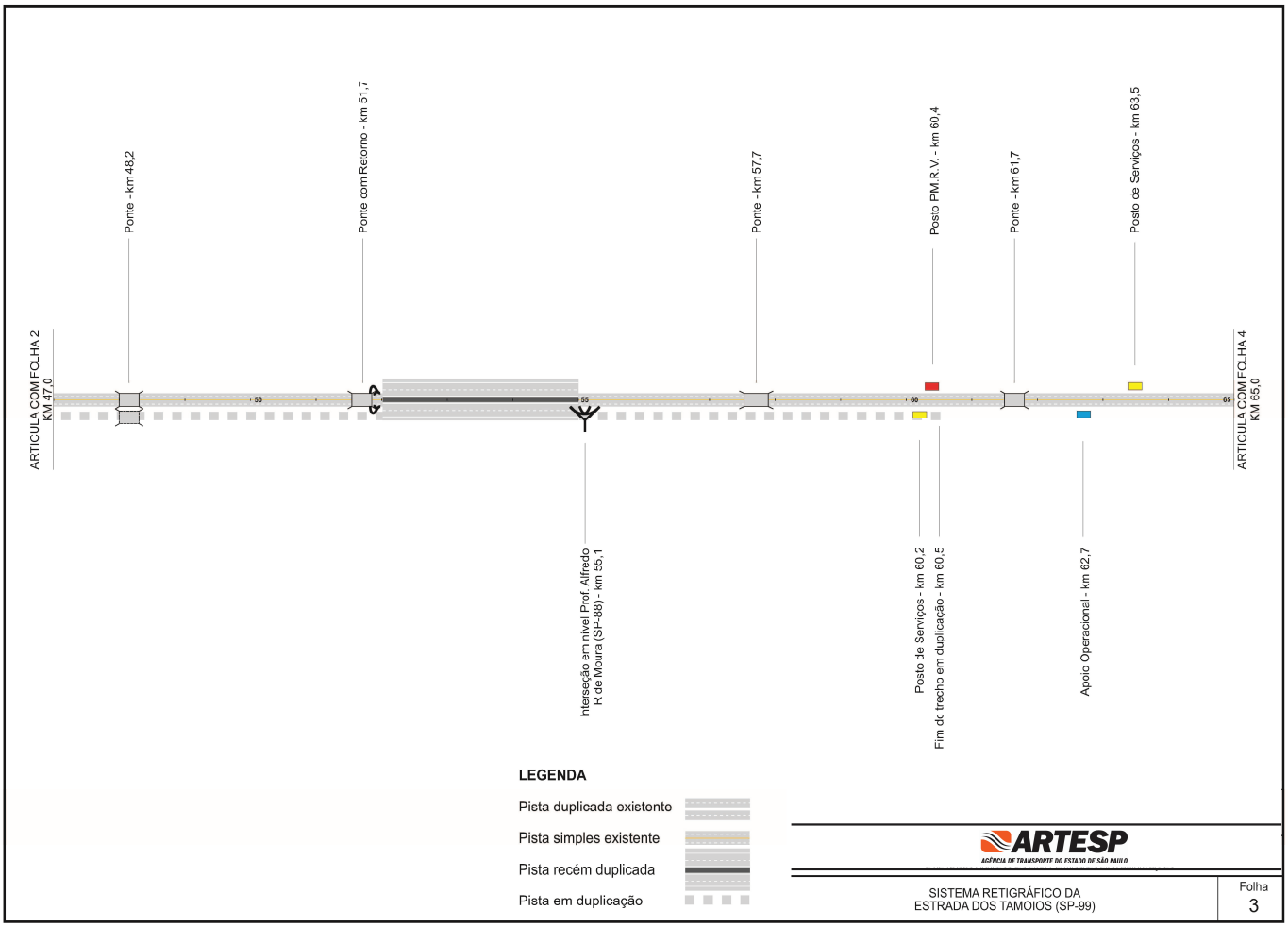
Folha
1



ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA RETIGRÁFICO DA
ESTRADA DOS TAMOIOS (SP-99)

Folha
2



ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA RETIGRÁFICO DA
ESTRADA DOS TAMOIOS (SP-99)

Folha
3

LEGENDA

- Pista duplicada existente
- Pista simples existente
- Pista recém duplicada
- Pista em duplicação

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

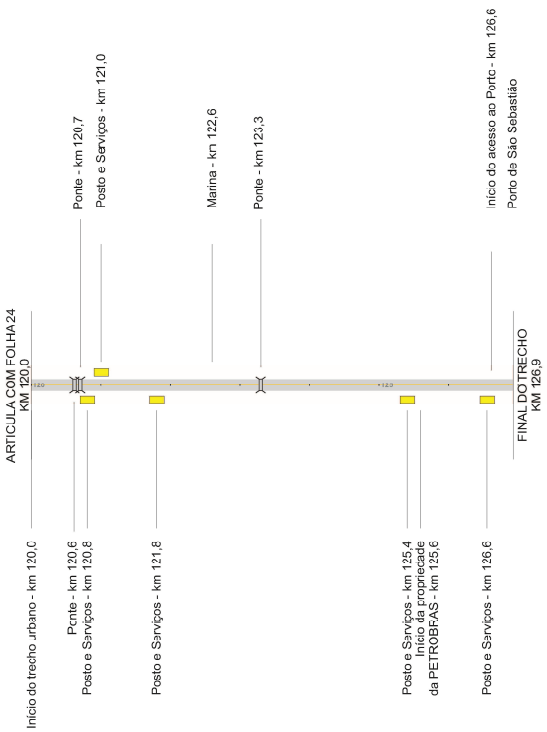
SISTEMA RETIGRÁFICO DA
ESTRADA DOS TAMOIOS (SP-99)

Folha
4

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA RETIGRÁFICO DA RODOVIA
DR. MANOEL HYPPOLITO DO REGO (SP-55)

Folha
5



LEGENDA

Pista duplicada existente

Pista simples existente

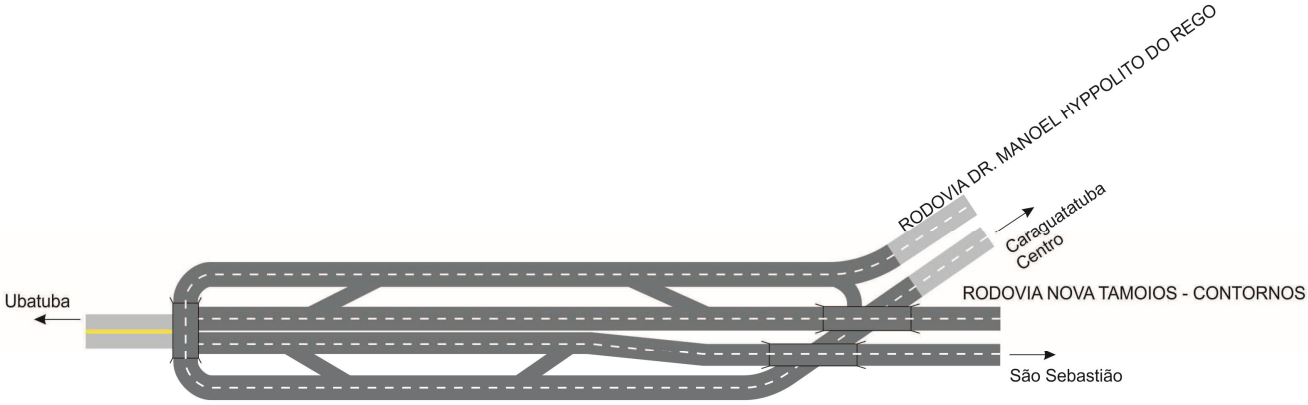
Pista recém duplicada

Pista em duplicação

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA RETIGRÁFICO DA RODOVIA
DR. MANOEL HYPPOLITO DO REGO (SP-55)

Folha
6



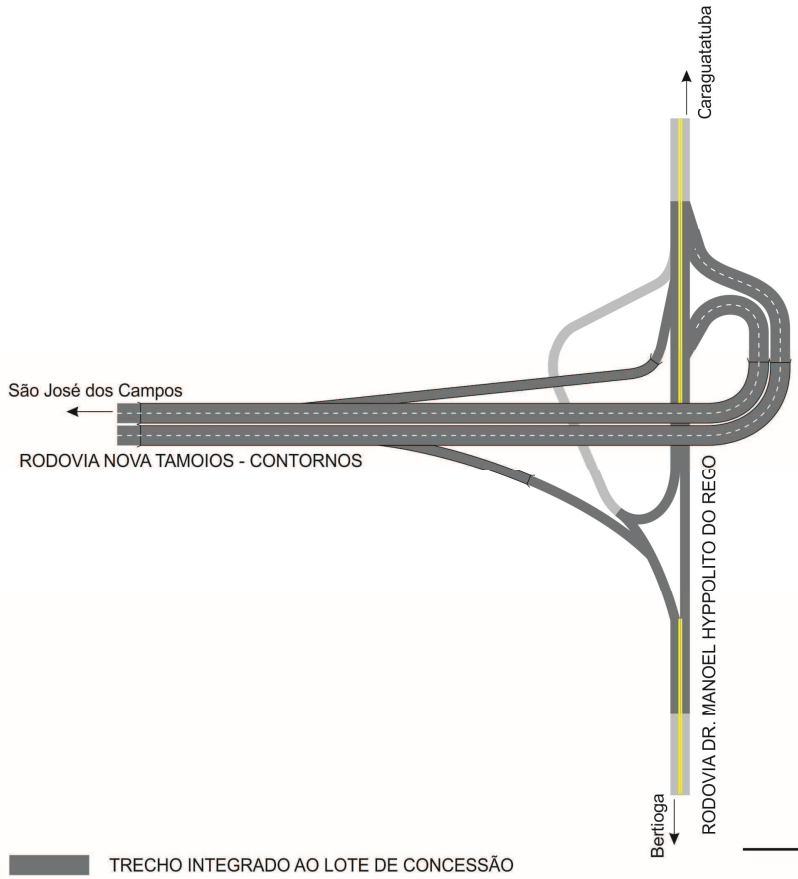
TRECHO INTEGRADO AO LOTE DE CONCESSÃO

O.A.E.

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA FUNCIONAL RETIGRÁFICO NOVA TAMOIOS - CONTORNOS
INTERSEÇÃO MANOEL HYPPOLITO DO REGO (SP-055) - CARAGUATATUBA

Folha 7



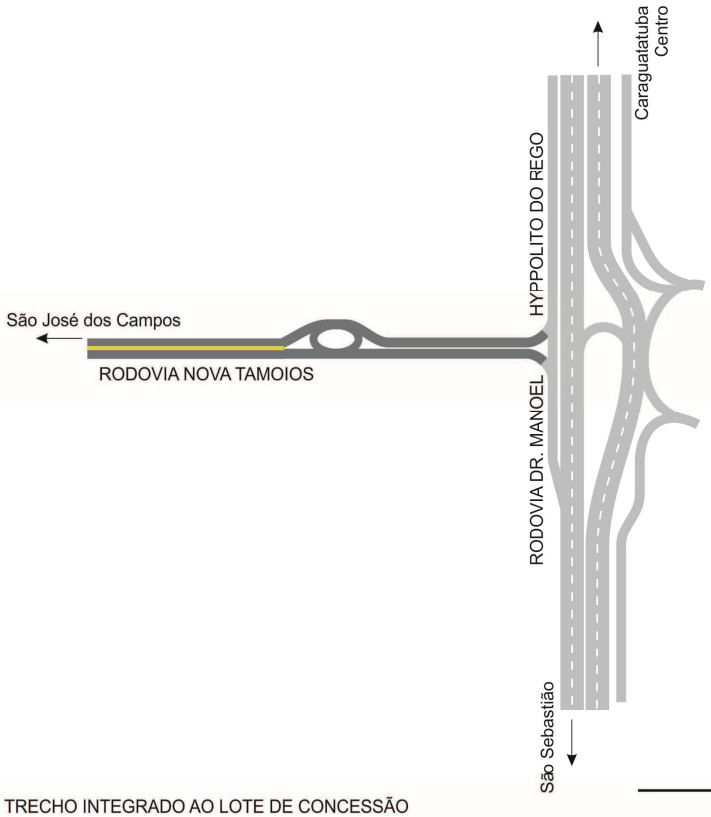
TRECHO INTEGRADO AO LOTE DE CONCESSÃO

O.A.E.

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA FUNCIONAL RETIGRÁFICO NOVA TAMOIOS - CONTORNOS
INTERSEÇÃO MANOEL HYPPOLITO DO REGO (SP-055) - SÃO SEBASTIÃO

Folha 8

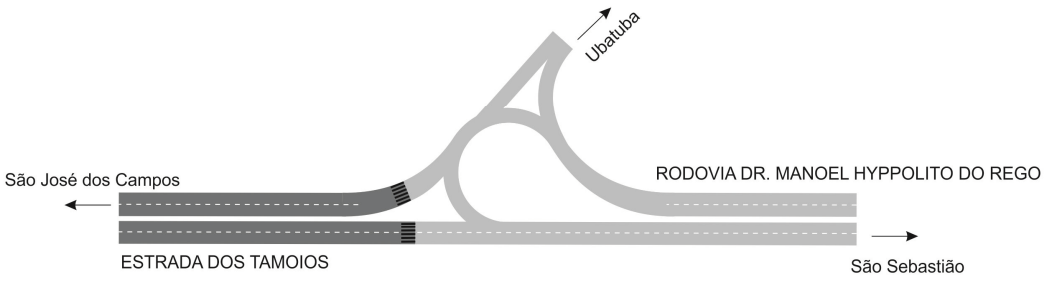


TRECHO INTEGRADO AO LOTE DE CONCESSÃO

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA FUNCIONAL RETIGRÁFICO NOVA TAMOIOS
INTERSEÇÃO MANOEL HYPPOLITO DO REGO (SP-055) - CARAGUATATUBA

Folha
9

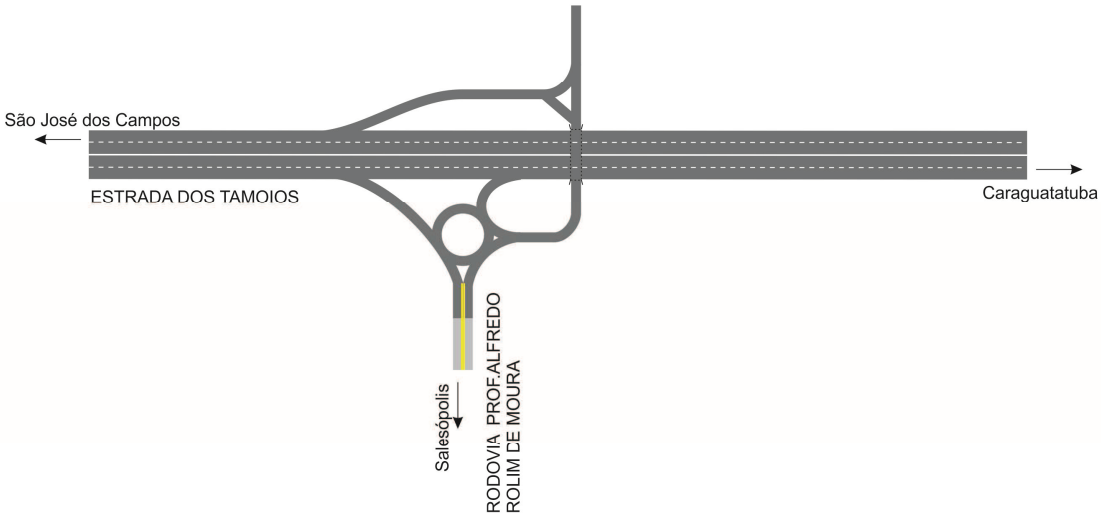


TRECHO INTEGRADO AO LOTE DE CONCESSÃO

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA FUNCIONAL RETIGRÁFICO ESTRADA DOS TAMOIOS (SP-099)
INTERSEÇÃO MANOEL HYPPOLITO DO REGO (SP-055) - CARAGUATATUBA

Folha
10



TRECHO INTEGRADO AO LOTE DE CONCESSÃO

O.A.E.

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

SISTEMA FUNCIONAL RETIGRÁFICO ESTRADA DOS TAMOIOS (SP-099)
INTERSEÇÃO PROF. ALFREDO ROLIM DE MOURA (SP-088) - PARAIBUNA

Folha
11

3 LEVANTAMENTO DOS PASSIVOS AMBIENTAIS

Nas folhas seguintes estão apresentadas as fichas de caracterização dos passivos ambientais identificados em levantamento recente (agosto/2013) da Rodovia SP 099, considerando que:

- O levantamento de Passivos Ambientais compreende um conjunto de ações destinadas a localizar, especificar e quantificar todas as situações de degradação ambiental dentro da faixa de domínio, com ênfase naquelas que constituem situações instáveis, necessitando de ação corretiva no curto prazo.

- Consideram-se, igualmente, passivos do sistema, os processos de degradação ambiental que se estendem fora dos limites da faixa de domínio, mas que foram induzidos pelas obras das rodovias.

- Os passivos gerados por terceiros em áreas adjacentes à rodovia, ou mesmo situações de ocupação irregular na faixa de domínio e que de alguma maneira podem representar risco para o sistema, também podem ser enquadrados como passivos, por caracterizarem situações que necessitam de alguma forma de gerenciamento ou monitoramento.

No caso do presente levantamento, todos os passivos ambientais que apresentam grau de risco de médio a alto foram levantados e registrados. Não foram considerados os de pequeno porte, pois os mesmos podem ser corrigidos por equipe de manutenção da operadora do Sistema Rodoviário.

Ressalte-se que a SP 099 – Estrada dos Tamoios está em obras de duplicação no trecho de Planalto e possui características bem definidas quanto ao processo de erosão de superfície e escorregamentos com descida de massa.

Atualmente, devido às obras de duplicação, com as intervenções principais de retificação de traçado, construção de novos acessos e retornos, duplicação de pontes e outras intervenções de engenharia rodoviária, foi necessária a execução de grandes cortes e aterros na faixa de domínio, bem como o desmonte de rochas. Essas intervenções, ainda em andamento, poderão em futuro próximo apresentar grande quantidade de eventos ambientais de erosão e escorregamentos, tendo como resultado o assoreamento dos corpos d'água, muito numerosos na região.

As principais ocorrências de Passivos Ambientais na área da Rodovia SP 099 são:

- **Processos erosivos em taludes de corte e de aterro**

Esse grupo de Passivos é o mais frequente na malha das rodovias SP 099, compreendendo taludes de corte com erosão laminar, sulcos, ravinas, rastejo e escorregamentos geralmente de pequeno porte.

No caso das rodovias que estão em obras de ampliação, o programa de contenção e recuperação dos taludes deverá ser considerado como *Ação Mitigadora*.

- **Taludes de aterro e acostamento instáveis, associados a canais fluviais assoreados.**

Esse tipo de Passivo é o segundo em importância na frequência de ocorrências no Sistema Rodoviário, objeto do Contrato de Concessão Patrocinada. No caso específico da rodovia que está em pleno processo de obras de ampliação, o programa de contenção e recuperação dos taludes será considerado como *Ação Mitigadora*.

- **Alteração da Paisagem**

A paisagem materializa as inter-relações entre o meio físico (relevo, cursos de água, clima), o meio biótico (vegetação e fauna) e os usos e características dos recursos locais existentes.

As obras de construção, manutenção e operação das rodovias provocam modificações na paisagem. Os principais impactos recairão sobre as zonas urbanizadas, através do movimento causado pelos caminhões, ônibus e demais veículos. Na zona rural os impactos recairão notadamente junto ao canteiro de obras e bota-fora.

Nesses Passivos podem ser incluídas as áreas de empréstimo, DME (bota-foras) ou a qualquer outro tipo de área de apoio utilizada na construção e/ou na operação das rodovias que não tiveram recuperação ambiental adequada.

No caso da Rodovia SP 099, grande parte dessas áreas está localizada às margens da estrada, que, em muitos casos, vêm sendo utilizadas como bota espera de material fresado.

3.1 Fichas de Caracterização de Passivos Ambientais

As fichas dos eventos identificados na Rodovia SP 099 estão apresentadas a seguir:

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL								ATERRO
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**								Código: **SP - 099**
Código do Passivo Ambiental								**AT - 001**
Localização do Passivo Ambiental								
km : **14+950** Pista : **Sul**			Distância do eixo da ocorrência:					8 m
Estaca :			Lado:	Direito		Esquerdo	X	Total de Eventos: **1**
Coordenadas:			Datum:	GWS -84				
	Iniciais: 23 K 0419710 E		Finais:	7424030 S				
Passivo Ambiental								
Erosão Linear	X					Erosão Laminar Diferenciada		
	Sulco	X	Ravina			Voçoroca		
Posição em relação ao eixo								
	Paralela		Perpendicular	X		Diagonal		
Instabilidade Verificada								
	Deslizamento de Camadas Superficiais		Escorregamento travessia de drenagem	X				
	Escorregamento no Corpo do Aterro		Escorregamento na Fundação					
Outros :	Intervenção em APP e assoreamento de corpo d'água							X
Recalques								
	Deformação na Superfície		Rompimento do Aterro					
	Deformação na Fundação		Outras :					
Causas Associadas								
Cobertura Vegetal	X	Drenagem Superficial			Drenagem Profunda			
	Deficiente	X	Insuficiente			Insuficiente	X	
	Ausente		Inexistente	X		Inexistente		
	Compactação Inadequada		Inclinação Acentuada	X		Material Heterogêneo		
	Outras: Ausência de drenagem							
Impacto Decorrente								
	Ondulação do Pavimento					Assoreamento de Curso d´Água	X	
	Deformação do Pavimento					Prejuízos a Lindeiros	X	
	Degrau entre o Pavimento e OEA					Outros:		
Gravidade								
	À Segurança do Tráfego			X		Às Áreas Adjacentes		
	Oferece Perigo		Evolução Pode Oferecer Perigo		X	Não Oferece Perigo		
Dimensões da Ocorrência								
	Comprimento 100 m		Largura 30 m			Profundidade/Altura m		
Outras Observações Relevantes								
	Ausência de sistema de drenagem							
	Ausência de cobertura vegetal							
	Em obras com proteção							

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL		ATERRO
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**	Código	**SP - 099**
Documentação Fotográfica		**AT - 001**



Foto 01- AT-001 - Escorregamento em travessia de drenagem
Falta sistema eficiente de drenagem e contenção



Foto 02- AT-001 - Escorregamento em travessia de drenagem
Falta sistema eficiente de drenagem e contenção

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL										ATERRO
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**										Código: **SP - 099**
Código do Passivo Ambiental										**AT - 002**
Localização do Passivo Ambiental										
km : **40+900**	Pista : **Norte**		Distância do eixo da ocorrência:							12 m
Estaca :			Lado:	Direito		Esquerdo	X	Total de Eventos:		**1**
Coordenadas:			Datum:	GWS -84						
	Iniciais: 23 K 0419710 E		Finais:	7424030 S						
Passivo Ambiental										
Erosão Linear						Erosão Laminar Diferenciada	X			
	Sulco		Ravina			Voçoroca				
Posição em relação ao eixo										
	Paralela		Perpendicular	X		Diagonal				
Instabilidade Verificada										
	Deslizamento de Camadas Superficiais		Escorregamento travessia de drenagem							
	Escorregamento no Corpo do Aterro		Escorregamento na Fundação							
Outros :	Intervenção em APP e assoreamento de corpo d'água						X			
Recalques										
	Deformação na Superfície		Rompimento do Aterro							
	Deformação na Fundação		Outras :							
Causas Associadas										
Cobertura Vegetal	X	Drenagem Superficial			Drenagem Profunda					
Deficiente		Insuficiente			Insuficiente					
Ausente	X	Inexistente	X		Inexistente	X				
Compactação Inadequada		Inclinação Acentuada			Material Heterogêneo	X				
Outras: Ausência de drenagem										
Impacto Decorrente										
	Ondulação do Pavimento				Assoreamento de Curso d´Água	X				
	Deformação do Pavimento				Prejuízos a Lindeiros	X				
	Degrau entre o Pavimento e OEA				Outros:					
Gravidade										
	À Segurança do Tráfego				Às Áreas Adjacentes	X				
	Oferece Perigo	X	Evolução Pode Oferecer Perigo		Não Oferece Perigo					
Dimensões da Ocorrência										
	Comprimento	80 m	Largura	50 m	Profundidade/Altura	2 m				
Outras Observações Relevantes										
X	Ausência de sistema de drenagem									
X	Ausência de cobertura vegetal									
X	Uso de material rochoso									
X	Degradação de Área de Preservação Permanente									

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL		ATERRO
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**	Código	**SP - 099**
Documentação Fotográfica		**AT - 002**



Foto 01- AT-002 -Intervenção em APP

Grave ocorrência de intervenção em APP - depósito de marterial rochoso

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL									CORTE	
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**									Código: **SP - 099**	
Código do Passivo Ambiental									**CO - 001**	
Localização do Passivo Ambiental										
km : **20+850**	Pista : **Sul**	Distância do eixo da ocorrência:							10 m	
Estaca :		Lado:	Direito		Esquerdo	X	Total de Eventos:		1	
Coordenadas:		Datum:	WGS 84							
Iniciais:	423821	E	Finais:	7420739	S					
Passivo Ambiental										
Erosão Linear						Erosão Laminar Diferenciada	X			
Sulco	X	Ravina				Voçoroca				
Posição em relação ao eixo										
Paralela		Perpendicular	X	Diagonal						
Instabilidade Verificada										
Corrida de Massa (Escoamento rápido de solo e/ou rocha , atavé de linhas de drenagem)							X			
Rastejos (Desloc. Descendente lento e contínuo de horiz. Superficial de solo em encostas)							X			
Escorregamento (Desloc. Rápido de massa definida de solo ou solo/rocha)										
Movimento de Blocos (Desloc. Blocos Rochosos c/ riscos de descalçamento ou desplacamento)										
Queda/rolamento de Blocos (Desloc. por perda de apoio ou decrésc. da resistência mecânica)										
Empastilhamento (Desagr. de corte por fendilhamento em grande escala de rocha)										
Outros: erosão em sulcos										
Causas Associadas										
Cobertura Vegetal	X	Drenagem Superficial		X		Estrutura do Material	X			
Deficiente	X		Insuficiente			Evolução da Erosão	X			
Ausente			Inexistente		X	Saturação				
Compactação Inadequada		Inclinação Acentuada		X		Alteração Estado Tensões				
Outras: Ausência de drenagem										
Impacto Decorrente										
Interf. em Áreas de Preservaçlão Permanente						Assoreamento de Curso d´Água				
Degradação da Faixa de Domínio	X					Prejuízos a Lindeiros				
Degrau entre o Pavimento e OEA						Outros:				
Gravidade										
À Segurança do Tráfego		X	Às Áreas Adjacentes							
Oferece Perigo		Evolução Pode Oferecer Perigo			X	Não Oferece Perigo				
Dimensões da Ocorrência										
Comprimento	150 m	Largura	5 m			Profundidade/Altura	15 m			
Outras Observações Relevantes										
Ausência de sistema de drenagem										
Ausência de cobertura vegetal										
Alto risco										

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL		CORTE
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**	Código	**SP - 099**
Documentação Fotográfica		**CO - 001**



Foto 01- CO-001- Empastilhamento e rastejo em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação



Foto 04- CO-001- Empastilhamento e rastejo em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL									CORTE
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**									Código: **SP - 099**
Código do Passivo Ambiental									**CO - 002**
Localização do Passivo Ambiental									
km : **40+900**	Pista : **Norte**		Distância do eixo da ocorrência:						10 m
Estaca :			Lado:	Direito		Esquerdo	X	Total de Eventos:	1
Coordenadas:			Datum:	WGS 84					
	Iniciais:	436136	E	Finais:	74208573	S			
Passivo Ambiental									
Erosão Linear	X					Erosão Laminar Diferenciada			
	Sulco	X	Ravina			Voçoroca			
Posição em relação ao eixo									
	Paralela		Perpendicular	X		Diagonal			
Instabilidade Verificada									
	Corrida de Massa (Escoamento rápido de solo e/ou rocha , atavé de linhas de drenagem)								X
	Rastejos (Desloc. Descendente lento e contínuo de horiz. Superficial de solo em encostas)								X
	Escorregamento (Desloc. Rápido de massa definida de solo ou solo/rocha)								
	Movimento de Blocos (Desloc. Blocos Rochosos c/ riscos de descalçamento ou desplacamento)								
	Queda/rolamento de Blocos (Desloc. por perda de apoio ou decrésc. da resistência mecânica)								
	Empastilhamento (Desagr. de corte por fendilhamento em grande escala de rocha)								
	Outros: erosão em sulcos								
Causas Associadas									
Cobertura Vegetal	X	Drenagem Superficial	X			Estrutura do Material	X		
	Deficiente	X	Insuficiente				Evolução da Erosão	X	
	Ausente		Inexistente	X			Saturação		
	Compactação Inadequada		Inclinação Acentuada	X			Alteração Estado Tensões		
	Outras: Ausência de drenagem								
Impacto Decorrente									
	Interf. em Áreas de Preservaçlão Permanente					Assoreamento de Curso d´Água			
	Degradação da Faixa de Domínio	X				Prejuízos a Lindeiros			
	Degrau entre o Pavimento e OEA					Outros:			
Gravidade									
	À Segurança do Tráfego		X			Às Áreas Adjacentes			
	Oferece Perigo		Evolução Pode Oferecer Perigo		X	Não Oferece Perigo			
Dimensões da Ocorrência									
	Comprimento	100 m	Largura	10 m		Profundidade/Altura	15 m		
Outras Observações Relevantes									
	Ausência de sistema de drenagem								
	Ausência de cobertura vegetal								

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL		CORTE
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**	Código	**SP - 099**
Documentação Fotográfica		**CO - 002**



Foto 01- CO-002- Empastilhamento e rastejo em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação



Foto 02- CO-002- Empastilhamento e rastejo em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL									CORTE
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**									Código: **SP - 099**
Código do Passivo Ambiental									**CO - 003**
Localização do Passivo Ambiental									
km : **21+300**	Pista : **Norte**	Distância do eixo da ocorrência:							10 m
Estaca :		Lado:	Direito		Esquerdo	X	Total de Eventos:		1
Coordenadas:		Datum:	WGS 84						
	Iniciais: 0424367	E	Finais:	7420606	S				
Passivo Ambiental									
Erosão Linear	X				Erosão Laminar Diferenciada				
Sulco	X	Ravina			Voçoroca				
Posição em relação ao eixo									
Paralela		Perpendicular	X		Diagonal				
Instabilidade Verificada									
Corrida de Massa (Escoamento rápido de solo e/ou rocha , atavé de linhas de drenagem)									X
Rastejos (Desloc. Descendente lento e contínuo de horiz. Superficial de solo em encostas)									X
Escorregamento (Desloc. Rápido de massa definida de solo ou solo/rocha)									
Movimento de Blocos (Desloc. Blocos Rochosos c/ riscos de descalçamento ou desplacamento)									
Queda/rolamento de Blocos (Desloc. por perda de apoio ou decrésc. da resistência mecânica)									
Empastilhamento (Desagr. de corte por fendilhamento em grande escala de rocha)									
Outros: erosão em sulcos									
Causas Associadas									
Cobertura Vegetal	X	Drenagem Superficial		X			Estrutura do Material		X
Deficiente	X		Insuficiente				Evolução da Erosão		X
Ausente			Inexistente		X		Saturação		
Compactação Inadequada		Inclinação Acentuada		X			Alteração Estado Tensões		
Outras: Ausência de drenagem									
Impacto Decorrente									
Interf. em Áreas de Preservaçlão Permanente					Assoreamento de Curso d´Água				
Degradação da Faixa de Domínio	X				Prejuízos a Lindeiros				
Degrau entre o Pavimento e OEA					Outros:				
Gravidade									
À Segurança do Tráfego		X			Às Áreas Adjacentes				
Oferece Perigo		Evolução Pode Oferecer Perigo				X	Não Oferece Perigo		
Dimensões da Ocorrência									
Comprimento	100 m	Largura	10 m		Profundidade/Altura		15 m		
Outras Observações Relevantes									
Ausência de sistema de drenagem									
Ausência de cobertura vegetal									

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL		CORTE
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**	Código	**SP -099**
Documentação Fotográfica		**CO - 003**



Foto 01- CO-003- Empastilhamento e corrida de massa em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação

Au



Foto 02- CO-003- Empastilhamento e corrida de massa em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação

CARACTERIZAÇÃO DE PASSIVO AMBIENTAL		CORTE
Rodovia: **Estrada dos Tamoios**	Código	**SP -099**
Documentação Fotográfica		**CO - 004**



Foto 01- CO-004- Empastilhamento e corrida de massa em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação



Foto 02- CO-004- Empastilhamento e corrida de massa em talude de corte
Falta sistema eficiente de drenagem e revegetação

3.2 Biodiversidade na Área de Interesse

As múltiplas características da topografia e solo associadas às condições meteorológicas resultam em formas de vida raras em termos da fauna e flora no Litoral Norte e trecho do Planalto.

Existem 8 (oito) tipos de formações vegetais, sem contar as zonas de transição entre elas. Entre os vários tipos de vegetação natural encontrado na região, tais como Mata Nativa ou Natural, Restinga, Mangue, Mata Paludosa, Vegetação de Várzea, Capoeira e Campo, De acordo com o Artigo 30 do Decreto Federal N0 750, de 10 de Fevereiro de 1993, a Mata Natural, Restinga, Mangue, Mata Paludosa e Vegetação de Várzea pertencem ao domínio da Mata Atlântica, constituindo a vegetação nativa da região. São identificadas pelas suas características fisionômicas e florística, apresentando certo grau de relacionamento entre os diferentes tipos, tendo em vista a sua relativa proximidade.

3.2.1 Vegetação Nativa (Mata Atlântica)

A Mata Natural ou Nativa (Floresta Ombrófila Densa) constitui uma vegetação muito densa e exuberante, predominante na bacia, distribuindo-se ao longo das encostas da porção serrana, a partir de alguns metros de altitude, até mais de 1.000 m acima do nível do mar. Mantida pela elevada pluviosidade possui uma enorme variação de composição da flora, conferindo-lhe uma elevada biodiversidade.

A vegetação de Restinga desenvolve-se sobre os sedimentos marinhos recentes da zona litorânea, sendo considerada também como comunidade edáfica, por depender mais da natureza do solo do que do clima. É caracterizada pelo estrato herbáceo, arbustivo e arbóreo, este último mais interiorizado. Seu desenvolvimento é condicionado pelo nível do lençol freático, pelo tipo de solo, pela proximidade do mar e pelos efeitos do vento marinho.

De acordo com a Resolução CONAMA nº 07, de 23 de julho de 1996, também está incluída nessa associação a Vegetação sobre cordões arenosos, a Vegetação de praias e dunas e a Vegetação Paludosa.

3.2.2 Floresta Periodicamente Alagada

Nos terraços marinhos, na área entre o mar e as encostas da Serra do Mar, o solo fica alagado durante a estação chuvosa (outubro a março) formando o guanandizal. A espécie dominante de árvores é o guanandi *(Calophyllum brasiliensis)* que atinge 15 a 20 metros de altura. Aí vivem também a vapuranga *(Gomedesia spectabilis)*, o araticum *(Maytenus alatermoides*) e o palmito *(Euterpes edulis).* O solo é coberto por muitas espécies de bromélias e nas épocas mais úmidas ocorrem incontáveis espécies de peixes e anfíbios, muitas são espécies endêmicas.

3.2.3 Floresta de Planície Litorânea

Na planície fluviomarinha e no sopé da Serra do Mar, numa altitude de 15 a 50 metros acima do nível do mar, ocorre uma formação mais densa da floresta com árvores de 25 a 30 metros de altura, com grande número de epífitas e denso sub-bosque. Entre as árvores sobressaem a figueira *(Ficus gameleira)* e o guapuruvu *(Schizolobuim parahyba)*. No sub-bosque vivem muitas helicônias como a *(Heliconia velloziana)* e a erva-de-anta (Psychotria muda).

Muitos animais endêmicos deste ambiente são espécies de aves como o socó *(Carpomis melanocephalus)* e o jaó-do-litoral *(Crypturellus noctivagus).* O mico-leão-de-cara-preta *(Lentopithecus caissara)* é um primata ameaçado de extinção de ocorrência nesta formação vegetal.

Além das aves que vivem nas costas paulistas muitas espécies migratórias principalmente os pássaros marinhos como o albatrós *(Diomedea chlorohynchos)*, e diversos outras que habitam a região litorânea. São locais de alimentação e repouso também para mamíferos marinhos como o leão-marinho *(Otaria byronia)* o lobo-marinho subantártico *(Arctocephalus tropicalis*), as baleias *(Eubalaena australis e Orcinus orca)* e tartarugas marinhas como as *Dermochelis conacea* e *Caretta caretta*.

Os rios litorâneos contem 15 famílias de peixes e aproximadamente 48 espécies de peixes de água doce que representam pelo menos 50% da ictiofauna endêmica. Os rios protegidos pelo Parque da Serra do Mar são mais preservados, mas os demais já sofreram intenso impacto por desmatamento, lixo e esgotos domésticos não tratados e intensa ocupação imobiliária que provavelmente prejudicam a vida aquática e a biodiversidade (Castro, R.M.C. & Menezes, N.A. 1998). Entre os peixes existem inúmeras espécies como o frade *(Pomacanthus paru*), o jaguriça *(Holocentrus rufus)* e os cromis azuis e os amarelos *(Chromis spp)* Já foram identificados no local 28 famílias de peixes com 63 (sessenta e três) espécies. Acredita-se que na orla marítima ocorram 66 espécies de aves (Silva, 1998).

Na foto abaixo se constata a cobertura vegetal e a grande área de represa ao longo do traçado da SP 099.



Fonte: Google - 2013

3.3 Degradação de Ecossistemas

As encostas da Serra do Mar têm na vegetação, seu único agente retardador e inibidor de escorregamentos. Além do aspecto mecânico resistente desempenhado pela malha de raízes, a floresta cumpre um papel fundamental na interceptação, na retenção e na eliminação (evapotranspiração) de grande parte das águas de chuva, impedindo sua ação direta sobre o solo, e diminuindo e diluindo no tempo sua capacidade de saturação.

Os processos erosivos estão se intensificando com o avanço da ocupação desordenada que atinge áreas destinadas à conservação ambiental. A erosão não tem sido mais acelerada devido às próprias dificuldades que a topografia serrana oferece à ocupação antrópica, mas que, por outro lado, favorece as instabilidades de solos e encostas.

Esses problemas devem ser solucionados com planejamentos urbanos, como também, por meio de medidas corretivas estruturais que devem ser aplicadas nos locais já ocupados.

Apesar dos atuais cuidados preconizados nas legislações especificas, existem constantes ações de degradação influenciando, direta ou indiretamente, o equilíbrio ambiental da região, seja por ocupações desordenadas, obras e até por ações individuais inadequadas, as quais interferem no balanço hídrico, em maior ou menor escala, deflagrando os processos de instabilidades, erosão e deterioração da qualidade das águas.

3.4 Áreas de Proteção e Conservação

As bacias do Litoral Norte e do Paraíba do Sul, na região da Rodovia SP-099, possuem como característica que 80 % de sua área está contida em parques estaduais. A bacia do Litoral Norte é formada por 4 municípios, dentro de uma área com alto nível de cobertura vegetal nativa, abrangendo os municípios de Ubatuba, São Sebastião, Ilha Bela e Caraguatatuba.

As áreas protegidas existentes ao longo da região onde se localiza a SP 099 são:

- Parque Estadual de Ilha Anchieta;
- Parque Estadual da Serra do Mar;
- Parque da Ilha Bela;
- Parque Nacional da Serra do Mar;
- Domínio da Mata Atlântica;
- Terras Indígenas Boa Vista;
- Terras Indígenas Sertão do Promirim

4 REGISTRO FOTOGRÁFICO

SP 099 – ESTRADA DOS TAMOIOS



Foto 1 – Início do trecho de rodovia dos Tamoios – km 11,4



Foto 2 – Vista geral do trecho em obras – km 11,4



Foto 3 – Obras de duplicação – Construção de P.S. – km 12,0



Foto 4 – Obras de duplicação – km 12,9



Foto 5 – Obras de duplicação – km 13,4



Foto 6 - Obras de duplicação – km 14,0



Foto 7 – Construção de galeria - km 14.5



Foto 8 – Saída local – km 14,8



Foto 9 – Vista trecho duplicado – km 16,1



Foto 10 – Início trecho em obras de duplicação – km 16,7



Foto 11 – Saída estrada de terra - km 17,8



Foto 12 – Trecho em obras – vista ponte - km 17,9



Foto 13 – Recuperação de ponte – km 18,0



Foto 14 – Recuperação de ponte – km 18,0



Foto 15 –Vista das pontes – km 18,0



Foto 16 – Obras nova pista– km 18,4



Foto 17 – Vista trecho duplicado – km 20,6



Foto 18 – Ponte trecho duplicado – km 21,6



Foto 19 – Ponte trecho duplicado – km 21,6



Foto 20 – Passagem Superior (P.S.) – Viaduto Lucinha Mendonça – km 21,9



Foto 21 – Galeria – km 22,4



Foto 22 – Saída Jambeiro (P.I.) – km 23,1



Foto 23 – Saída Jambeiro (P.I.) – km 23,1



Foto 24 – Saída Jambeiro (P.I.) – km 23,1



Foto 25 – Balança – km 23,5



Foto 26 – Visão geral – km 24,6



Foto 27 – Visão geral das obras de duplicação – novo traçado de pista – km 26,6



Foto 28 – Obras de duplicação – novo traçado – km 26,6 a 27,3



Foto 29 – Pilares das obras de arte do novo traçado – km 26,6 a 27,3



Foto 30 – Ponte – km 28,0



Foto 31 – Ponte – km 28,0



Foto 32 – Visão geral – km 28,5



Foto 33 – Saída Santa Branca (P.I.) – km 29,8



Foto 34 - Saída Santa Branca (P.I.) – km 29,8



Foto 35 – Saída Santa Branca (P.I.) – km 29,8



Foto 36 – Saída Santa Branca (P.I.) – km 29,8



Foto 37 – Canteiro de obras – km 31,2



Foto 38 – Saída Paraibuna SPA 032/099 (P.I.) – km 32,4



Foto 39 – Saída Paraibuna - SPA 032/099 (P.I.) – km 32,4



Foto 40 – Ponte – km 33,5



Foto 41 – Ponte – km 33,5



Foto 42 – Saída SPA 033/099 (P.I.) – km 34,0



Foto 43 – Saída SPA 033/099 (P.I.) – km 34,0



Foto 44 – Ponte – km 35,5



Foto 45 – Saída SPA 035/099 pista norte – km 35,8



Foto 46 – Saída SPA 037/099 – km 38,1



Foto 47 – Saída SPA 037/099 – km 38,1



Foto 48 – Ponte– km 38,4



Foto 49 – Ponte– km 38,4



Foto 50 – Obra de arte em construção (P.S.) – km 39,4



Foto 51 – Retorno operacional – km 39,9



Foto 52 – Obra de arte em construção – km 41,8



Foto 53 – Obra de arte em construção – km 41,8



Foto 54 – Obra de arte em construção – km 41,8



Foto 55 – Obra de arte em construção – km 44,4



Foto 56 – Ponte sobre Represa de Paraibuna – km 48,0



Foto 57 – Ponte sobre Represa de Paraibuna – km 48,0



Foto 58 – Obra de arte em construção – (P.I.) – km 49,2



Foto 59 – Obra de arte em construção – (P.I.) – km 49,2



Foto 60 – Vista geral em trecho já duplicado – km 54,3



Foto 61 - Saída Rod. Prof. Alfredo R. de Moura (SP-88) – km 55,1



Foto 62 – Saída Rod. Prof. Alfredo R. de Moura (SP-88) – km 55,1



Foto 63 – Saída Rod. Prof. Alfredo R. de Moura (SP-88) – km 55,1



Foto 64 – Ponte Represa de Paraibuna – km 57,7



Foto 65 – Ponte Represa de Paraibuna – km 57,7



Foto 66 – Ponte Represa de Paraibuna – km 57,7



Foto 67 – Trecho de serra – km 69,3



Foto 68 – Trecho de serra – km 78,2



Foto 69 – Trecho de serra – km 78,2



Foto 70 – Trecho de serra – km 79,8

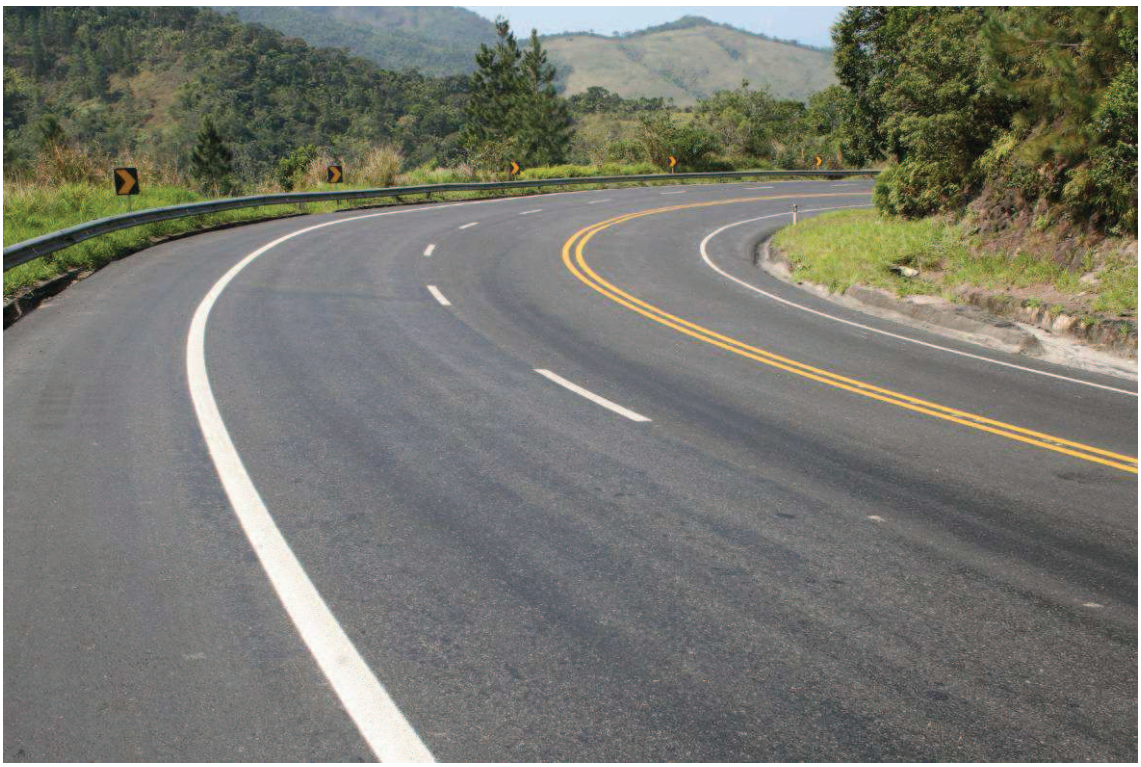


Foto 71 – Trecho de serra – km 79,8



Foto 72 – Vista geral – km 81,6



Foto 73 – Retorno e acesso ao Terminal Rodoviário de Caraguatatuba – km 83,0



Foto 74 – Vista geral – km 83,0



Foto 75 – Fim do trecho interseção com SP 055 (vista sentido São Sebastião) – km 83,4



Foto 76 – Fim do trecho interseção com SP 055 (vista sentido Ubatuba) – km 83,4

SP 055 – RODOVIA DR. MANOEL HYPPOLITO DO REGO

(rodovia não pertencente ao lote de concessão)



Foto 77 – Início do trecho (vista sentido São José dos Campos) – km 102,2



Foto 78 – Início do trecho (vista sentido São Sebastião) – km 102,2



Foto 79 – Retorno em nível – km 103,9



Foto 80 – Ponte sobre Rio Juqueriqueré – km 109,2



Foto 81 – Ponte sobre Rio Juqueriqueré – km 109,2



Foto 82 – Ponte sobre Rio Juqueriqueré – km 109,2



Foto 83 – Ponte sobre Rio Juqueriqueré – km 109,2



Foto 84 – Visão geral – km 109,4



Foto 85 – Visão geral – km 111,9



Foto 86 – Retorno em nível – km 114,5



Foto 87 – Vista do trecho em serra (sentido Caraguatatuba) – km 116,3



Foto 88 – Vista do trecho em serra (sentido Caraguatatuba) – km 116,3



Foto 89 – Visão geral – km 117,2



Foto 90 – Visão geral - km 118,00



Foto 91 – vista da chegada ao portão principal do Porto de São Sebastião – km 126,9



Foto 92 – vista da chegada ao portão principal do Porto de São Sebastião – km 126,9

SPA 032/099



Foto 93 – Início do trecho – interligação com a Rodovia dos Tamoios (SP 099) – km 0,0



Foto 94 – Rotatória – km 0,1



Foto 95 – Visão Geral – km 0,6



Foto 96 – Final do trecho – km 0,9

SPA 033/099



Foto 97 – Início do trecho – km 0,0



Foto 98 – Visão geral – km 0,4

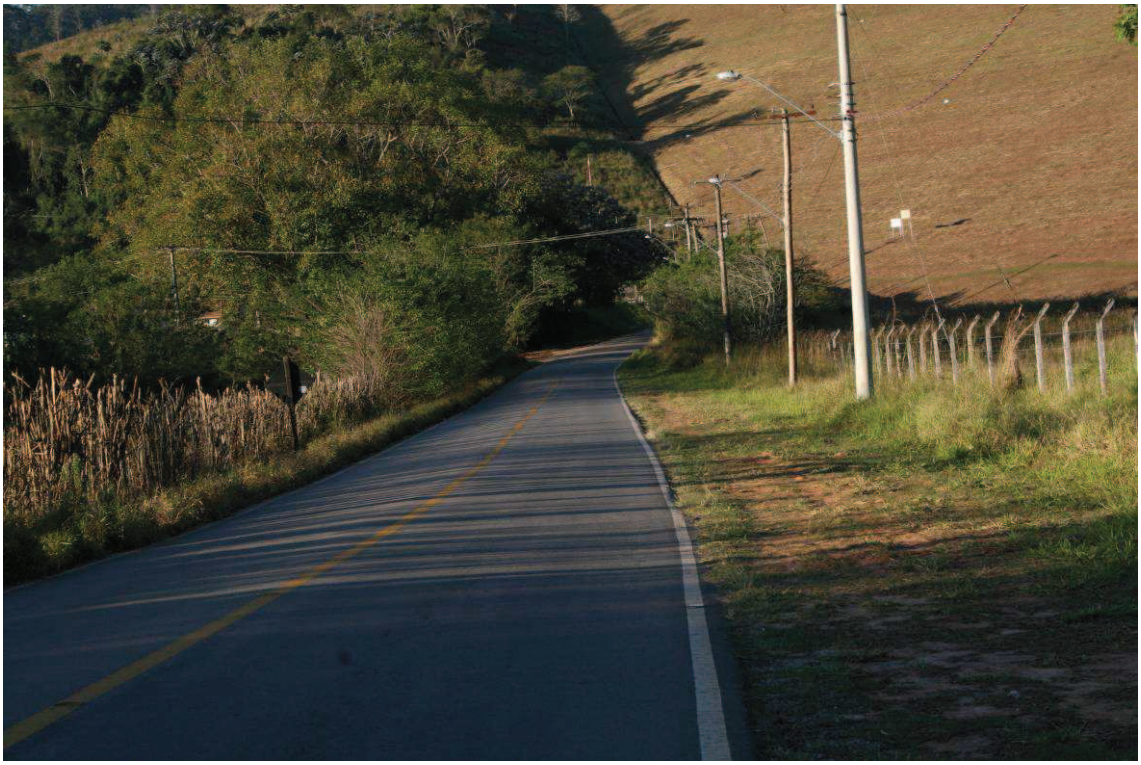


Foto 99 – Visão geral – km 1,7



Foto 100 – Final do trecho aproximado – km 2,5

SPA 035/099



Foto 101 – Início do trecho – interligação com Rodovia dos Tamoios (SP 099)- km 0,0

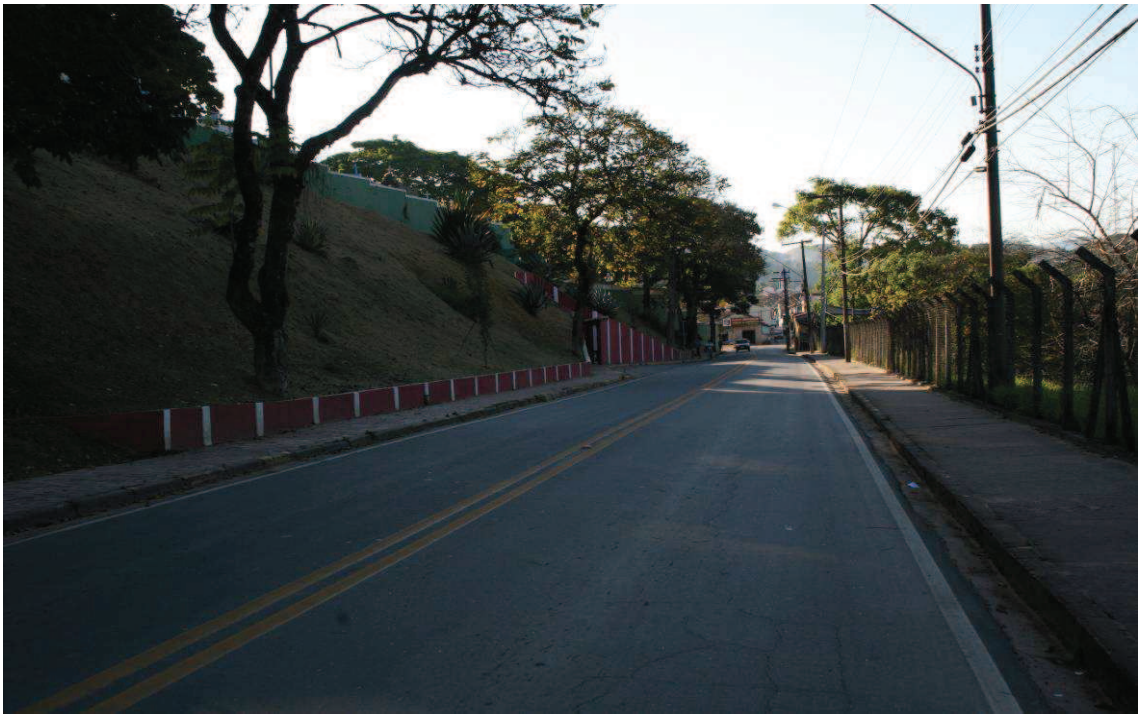


Foto 102 – Vista geral do trecho – km 0,4



Foto 103 – Final do trecho – km 1,2



Foto 104 – Início do trecho – interligação com Rodovia dos Tamoios (SP 099) – km 0,0



Foto 105 – Ponte –km 0,1



Foto 106 – Ponte –km 0,1



Foto 107 – Vista geral – km 0,3



Foto 108 – Vista geral – km 1,0



Foto 109 – Vista geral – km 2,0



Foto 110 – Ponte –km 2,2



Foto 111 – Vista geral – km 2,8



Foto 112 – Ponte –km 3,0



Foto 113 – Entroncamento com acesso a CESP Usina Paraibuna – km 3,5



Foto 114 – Entroncamento com acesso a CESP Usina Paraibuna – km 3,5



Foto 115 – Trecho em leito primário – km 3,5



Foto 116 – Vista geral – km 5,0



Foto 117 – Vista geral – km 6,8



Foto 118 – Final do trecho – visão geral – km 8,0



Foto 119 – Final do trecho – ponte – km 8,0

4.-.LEVATAMENTO DOS ACESSOS

Relação de Acessos identificados no Trecho do Km 11+450 ao km 60+480 pista Sul da Rodovia dos Tamoios, SP-99.

PISTA SUL:

Acesso Nº	km	Pista	Tipo de Acesso
01	11+600	SUL	Dispositivo (alça de saída)
02	12+000	SUL	Municipal
03	12+400	SUL	Comercial (**AUT EXPE - 06.0100/17 DER.6/2004**)
04	13+000	SUL	Particular
05	13+000	SUL	Industrial
06	13+700	SUL	Particular
07	14+100	SUL	Municipal
08	14+600	SUL	Particular
09	14+900	SUL	Particular
10	16+700	SUL	Particular
11	17+350	SUL	Municipal
12	17+500	SUL	Municipal
13	18+300	SUL	Particular
14	18+400	SUL	Municipal
15	18+800	SUL	Municipal
16	20+000	SUL	Particular
17	21+500	SUL	Comercial/Particular
18	21+600	SUL	Dispositivo (entrada)
19	22+200	SUL	Dispositivo (saída
20	24+200	SUL	Particular
21	24+400	SUL	Particular

Acesso Nº	km	PISTA	Tipo de Acesso
22	24+500	SUL	Comercial(**AUT EXPE – 221298/01/DER/1995**)
23	27+400	SUL	Particular
24	29+000	SUL	Municipal e Particular
25	29+600	SUL	Municipal (Entrada)
26	29+700	SUL	Municipal (Saída)
27	30+500	SUL	Particular
28	30+900	SUL	Particular
29	31+400	SUL	Municipal
30	31+800	SUL	Municipal
31	32+500	SUL	Dispositivo (Entrada)
32	32+650	SUL	Dispositivo (Saída)
33	32+900	SUL	Particular
34	34+200	SUL	Comercial
35	35+600	SUL	Dispositivo (Saída)
36	35+900	SUL	Particular
37	36+600	SUL	Particular
38	36+700	SUL	Particular
39	36+800	SUL	Particular
40	37+000	SUL	Comercial
41	37+050	SUL	Particular
42	37+200	SUL	Comercial
43	37+500	SUL	Particular
44	38+100	SUL	Comercial/ Municipal
45	38+500	SUL	Particular
46	38+700	SUL	Comercial
47	39+600	SUL	Particular
48	39+700	SUL	Particular
49	40+600	SUL	Particular
50	41+050	SUL	Particular
51	41+100	SUL	Particular
52	41+700	SUL	Municipal
53	43+200	SUL	Comercial (**AUT EXPE – 226996/01/DER/1999**)
54	44+000	SUL	Comercial
55	44+300	SUL	Comercial
56	44+500	SUL	Comercial
57	45+600	SUL	Particular
58	46+600	SUL	Particular
59	46+800	SUL	Particular
60	47+050	SUL	Indústria de Laticínios
61	50+700	SUL	Comercial/Particular
62	51+000	SUL	Municipal
63	52+200	SUL	Comercial
64	52+300	SUL	Particular
65	54+500	SUL	Particular
66	55+100	SUL	Dispositivo Acesso SP 88
67	56+500	SUL	Particular
68	57+300	SUL	Particular
69	58+400	SUL	Comercial
70	60+000	SUL	Municipal

71	60+300	SUL	Comercial

Relação de Acessos Gerais, identificados no Trecho do Km 60+480 ao km 11+450 pista Norte da Rodovia dos Tamoios, SP-99.

PISTA NORTE:

Acesso Nº	km	Pista	Tipo de Acesso
01	60+500	NORTE	Comercial
02	60+050	NORTE	Particular
03	58+700	NORTE	Particular
04	58+200	NORTE	Particular
05	55+900	NORTE	Particular
06	55+100	NORTE	Municipal
07	54+800	NORTE	Particular
08	54+200	NORTE	Particular
09	54+100	NORTE	Particular
10	54+000	NORTE	Particular/Comercial
11	53+600	NORTE	Comercial
12	52+200	NORTE	Comercial
13	51+900	NORTE	Municipal
14	50+900	NORTE	Municipal
15	49+400	NORTE	Particular
16	48+200	NORTE	Particular
17	47+950	NORTE	Particular
18	47+900	NORTE	Particular
19	47+850	NORTE	Particular
20	46+700	NORTE	Particular
21	46+000	NORTE	Comercial

Acesso Nº	km	PISTA	Tipo de Acesso
22	45+300	NORTE	Particular
23	45+250	NORTE	Particular
24	45+250	NORTE	Comercial/Particular(marginal)
25	45+000	NORTE	Comercial
26	44+300	NORTE	Particular
27	42+400	NORTE	Municipal
28	42+000	NORTE	Municipal
29	41+400	NORTE	Comercial
30	41+300	NORTE	Comercial/Particular
31	41+200	NORTE	Particular
32	41+000	NORTE	Comercial
33	40+900	NORTE	Particular
34	40+400	NORTE	Particular
35	40+000	NORTE	Municipal
36	39+900	NORTE	Particular
37	39+800	NORTE	Particular
38	39+600	NORTE	Particular
39	38+500	NORTE	Particular
40	38+300	NORTE	Particular
41	38+100	NORTE	Dispositivo
42	38+000	NORTE	Particular
43	37+950	NORTE	Particular
44	37+970	NORTE	Particular
45	37+950	NORTE	Particular
46	37+700	NORTE	Particular
47	36+400	NORTE	Municipal
48	35+100	NORTE	Comercial
49	34+200	NORTE	Particular
50	33+800	NORTE	Dispositivo
51	33+100	NORTE	Particular
52	32+500	NORTE	Particular
53	32+400	NORTE	Dispositivo
54	32+200	NORTE	Comercial
55	32+000	NORTE	Particular
56	30+000	NORTE	Dispositivo
57	29+000	NORTE	Municipal
58	28+300	NORTE	Particular
59	28+000	NORTE	Municipal
60	24+500	NORTE	Particular
61	24+480	NORTE	Particular
62	24+200	NORTE	Municipal
63	23+000	NORTE	Dispositivo
64	22+000	NORTE	Dispositivo
65	21+900	NORTE	Municipal
66	21+850	NORTE	Particular
67	20+000	NORTE	Municipal
68	19+800	NORTE	Municipal
69	19+600	NORTE	Particular
70	19+000	NORTE	Institucional (TransPetro)
71	18+600	NORTE	Municipal
72	18+000	NORTE	Municipal
73	17+900	NORTE	Municipal

74	16+100	NORTE	Particular
75	15+000	NORTE	Municipal
76	13+700	NORTE	Comercial(**AUT EXPE - 245834/01/DER/2006**)
77	12+000	NORTE	Institucional (Presídio)

Relação de Acessos Gerais, identificados no Trecho do Km 60+480 ao km 83+400 pistas SUL e NORTE da Rodovia dos Tamoios, SP-99.

Acesso Nº	km	Pista	Tipo de Acesso
01	60+700	NORTE	Particular
02	61+500	SUL	Particular
03	62+600	SUL	Particular
04	62+900	SUL	SAU DER e Particular
05	63+000	SUL	Particular
06	63+000	NORTE	Particular
07	63+400	SUL	Particular
08	63+800	SUL	Particular
09	63+800	NORTE	Comercial
10	63+850	NORTE	Particular
11	66+000	NORTE	Particular
12	67+400	NORTE	Dispositivo
13	67+850	SUL	Particular
14	70+800	SUL	Àrea de refúgio
15	72+000	SUL	Àrea de refúgio
16	74+000	SUL	Àrea de refúgio
17	76+200	NORTE	Àrea de refúgio
18	77+200	SUL	Àrea de refúgio
19	78+400	SUL	Particular
20	79+900	SUL	Particular
21	80+900	SUL	Particular

Acesso Nº	**km**	**PISTA**	**Tipo de Acesso**
22	80+900	NORTE	Particular
23	80+950	SUL	PMRv.
A	81+100	SUL	Urbano
B	81+100	NORTE	Dispositivo Urbano
C	81+200	SUL	Urbano (início da ciclovia)
D	81+300	SUL	Urbano
E	82+000	SUL	SAU DER e Dispositivo Urbano
F	82+000	NORTE	Urbano
G	82+300	SUL	Urbano
H	83+000	SUL	Dispositivo Urbano
I	83+000	NORTE	Dispositivo Urbano
J	83+400	SUL	DIVISA SP 99/55 (Dispositivo)
K	83+400	NORTE	DIVISA SP 99/55 (Dispositivo)

NOTA:

A contratada deverá realizar sua própria vistoria e avaliação dos acessos constantes na relação acima, inclusive para fins de regularidade e regularização de tais acessos junto ao DER.

ANEXO 03

INDICADORES DE DESEMPENHO NOS SERVIÇOS PRESTADOS

ANEXO III

INDICADORES DE DESEMPENHO NOS SERVIÇOS PRESTADOS

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

1. CONDIÇÕES GERAIS

A Lei Federal nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004, que institui as normas gerais para contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública, estabelece que o contrato de concessão patrocinada poderá contemplar o aporte de recursos, bem como a contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado.

Para os Serviços prestados no âmbito desta Concessão Patrocinada, a Contraprestação Devida será paga à Concessionária conforme a verificação do mecanismo de Bandas de Demanda e o atendimento dos Indicadores de Desempenho previstos no Contrato da Concessão Patrocinada.

A utilização de indicadores de desempenho em Contratos de PPP decorre de exigência da Lei Federal nº. 11.079/2004, que, em seu Art. 5º, inciso VII, determina que os contratos devam prever “os critérios objetivos de avaliação do desempenho do parceiro privado”.

Em complementação, a Lei Estadual nº 11.688/2004, que instituiu o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado de São Paulo, contém, em seu artigo 5º, disposição no sentido de que as PPPs, enquanto “mecanismos de colaboração entre o Estado e agentes do setor privado” serão remuneradas “segundo critérios de desempenho”.

Desta maneira, a remuneração do Parceiro Privado está prevista no Contrato de Concessão Patrocinada e será composta, dentre outras receitas, pela Contraprestação Devida, que deverá ser paga pelo Poder Concedente a partir da integral implantação da Ampliação Principal, cuja conclusão está prevista para o final do 60º mês após a Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

Desde que cumpridas todas as obrigações e condições contratuais estabelecidas, a Contraprestação Devida será paga mensalmente à Concessionária a partir do 61º mês da concessão até o 360º mês da Concessão totalizando 300 (trezentas) parcelas mensais, observados os Indicadores de Desempenho e o regramento contratual para seu desembolso.

Em caso de antecipação ou atraso da conclusão da Ampliação Principal, as Fases de Acompanhamento descritas neste Anexo sofrerão as pertinentes alterações.

O desempenho do Parceiro Privado deverá levar em conta os requisitos de fluidez, mobilidade e segurança do Sistema Viário, por meio do atendimento das condições descritas no Contrato e seus Anexos, que apresentam todos os serviços a ser prestados com os respectivos padrões e exigências

mínimas definidoras do chamado "Serviço Adequado" considerado para fins desta Concessão Patrocinada.

Assim, os serviços e indicadores estão apresentados nos seguinte anexos:

- ✓ Anexo 04 - Estrutura Tarifaria;
- ✓ Anexo 05 - Serviços Correspondentes a Funções Operacionais;
- ✓ Anexo 06 - Serviços Correspondentes as Funções de Conservação;
- ✓ Anexo 07 - Serviços Correspondentes a Funções de Ampliação;

O modelo assim constituído passa a ter vínculo direto com a avaliação de desempenho, visto que a Contraprestação Devida será aferida, mediante a aplicação do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP), medido mensalmente, que se converte em algoritmo de acompanhamento da qualidade dos Serviços desempenhados pelo Parceiro Privado, a ser aplicado mensalmente sobre o valor integral máximo da Contraprestação Ofertada.

Assim, para cada uma das parcelas mensais da Contraprestação Devida, a partir do primeiro mês subsequente à conclusão da Ampliação Principal até o término do Prazo do Contrato, será calculada a Contraprestação Devida mensalmente, cujo valor será calculado e relativizada pelo Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP).

2. FASES DE ACOMPANHAMENTO

Para efeito desta Concessão Patrocinada, o acompanhamento e a medição dos Indicadores de Desempenho para a formulação dos Coeficientes de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) estão divididos em três fases, sendo:

i. Primeira Fase de Acompanhamento – período compreendido entre a assinatura do Contrato da Concessão Patrocinada e o início da Operação Comercial das Praças de Pedágio a serem instaladas no Trecho de Planalto, conforme indicadas no Anexo 04 – ESTRUTURA TARIFÁRIA, para possibilitar a o início da cobrança de Tarifa de pedágio - (1º mês de concessão ao 12º mês de concessão);
ii. Segunda Fase de Acompanhamento – período compreendido entre o início do Operação Comercial das Praças de Pedágio localizadas no Trecho de Planalto, conforme diretrizes constantes do Anexo 04 – ESTRUTURA TARIFÁRIA, e o início do pagamento da Contraprestação Devida, quando da conclusão da Ampliação Principal - (13º mês de concessão ao 60º mês de concessão);
iii. Terceira Fase de Acompanhamento – período a partir do início do pagamento da Contraprestação Devida, após a conclusão das obras de Ampliação Principal - (a partir do 61º mês de concessão);

Apresenta-se em seguida as características de cada uma destas fases de acompanhamento:

i. ***Primeira Fase de Acompanhamento*** **–** período compreendido entre a Data de Assinatura do Contrato e o inicio da Operação Comercial das Praças de Pedágio localizadas no Trecho de Planalto, conforme indicação do Anexo 04 – ESTRUTURA TARIFÁRIA - (1º mês de concessão ao 12º mês de concessão):

a) Nesta fase da Concessão Patrocinada são realizados diversos serviços descritos no Contrato e nos Anexos;

b) Não haverá o pagamento de Contraprestação Devida à Concessionária nesta fase de acompanhamento;

c) A medição do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) não será realizada nesta fase de acompanhamento;

d) Caso seja verificado o descumprimento das diretrizes, normas, especificações, regulamentos, índices e parâmetros fixados no Edital, Contrato e seus Anexos, o Parceiro Privado ficará sujeita à aplicação das penalidades especificadas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital e, para fins de APORTE DE RECURSOS, às conseqüências estabelecidas no Anexo 17 – FLUXO DE DESEMBOLSO DO APORTE e Anexo 18 – EVENTOS PARA DESEMBOLSO DO APORTE.

ii. ***Segunda Fase de Acompanhamento –*** período compreendido entre o início da Operação Comercial das Praças de Pedágio localizadas no Trecho de Planalto, para início da cobrança de Tarifa de pedágio, e o início do pagamento da Contraprestação Devida, quando da conclusão das obras de Ampliação Principal - (13º mês de concessão ao 60º mês de concessão):

a) Nesta fase da Concessão serão iniciados os serviços operacionais de cobrança de Tarifa de pedágio, nos termos do Anexo 04 – ESTRUTURA TARIFÁRIA, além de todos os serviços descritos nas obrigações do Contrato e respectivos Anexos;

b) Não haverá o pagamento de Contraprestação Devida à Concessionária nesta fase de acompanhamento;

c) A medição do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) não será realizada nesta fase de acompanhamento;

d) Caso seja verificado o descumprimento das diretrizes, normas, especificações, regulamentos, índices e parâmetros fixados no Edita, Contrato e seus Anexos, o Parceiro Privado ficará sujeita à aplicação das penalidades especificadas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital e, para fins de APORTE DE RECURSOS, às conseqüências estabelecidas no Anexo 17 – FLUXO DE DESEMBOLSO DO APORTE e Anexo 18 – EVENTOS PARA DESEMBOLSO DO APORTE;

iii. **Terceira Fase de Acompanhamento** – período a partir do início do pagamento da Contraprestação Devida, quando da conclusão das obras de implantação da Ampliação Principal - (a partir do 61º mês de concessão):

a) Nesta fase da Concessão todos os serviços operacionais e conservação estão em execução plena, e as obras de implantação da Ampliação Principal já deverão ter sido concluídas;

b) Neste período se iniciará o pagamento de cada uma das parcelas mensais da Contraprestação Devida, em função do atendimento dos Indicadores de Desempenho pelo Parceiro Privado;

c) A medição do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) será realizada de forma integral e mensal, sendo este coeficiente relativizado diretamente para parcela variável, de 20% (vinte por cento) do total da Contraprestação Ofertada (conforme fórmula apresentada no Contrato de Concessão Patrocinada);

d) Desta maneira, no período de pagamento das parcelas da Contraprestação Devida, quando da conclusão da instalação da Ampliação Principal, destaca-se:

i. O descumprimento de qualquer dos Indicadores de Desempenho que constam do processo de medição do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP), deverá incidir diretamente na redução das parcelas mensais de Contraprestação Ofertada;

ii. Como regra, não haverá a incidência das multas especificadas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital para itens com relação aos quais haja incidido, pelo mesmo motivo, redução no valora da Contraprestação Ofertada relativo a determinado mês:

- Haverá exceção da situação descrita no item acima, nos casos de recorrência em que o Parceiro Privado apresente descumprimento do mesmo item no NÍVEL 4 de Indicadores de Desempenho (APRESENTADO NO ITEM 3 DESTE ANEXO) em 3 (três) períodos consecutivos de medição;

- Também haverá exceção da situação descrita no item acima, caso o descumprimento dos Indicadores de Desempenho caracterize infração classificada nos níveis D, E e F, conforme Anexo XI ao Edital de Licitação.

- O Anexo 11 - DAS PENALIDADES, regrará, de forma específica, os casos de recorrência em que o Parceiro Privado tenha medição do resultado Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP<= 50%) igual ou inferior a 50% (cinquenta por cento);

- O Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital, regrará, de forma específica, os casos de recorrência em que o Parceiro Privado apresente descumprimento do mesmo item no NÍVEL 4 de Indicadores de Desempenho (APRESENTADO NO ITEM 3 DESTE ANEXO) em 3 (três) períodos consecutivos de medição;

3. INDICADORES APLICADOS NO CÁLCULO DA CONTRAPRESTAÇÃO DEVIDA MENSALMENTE

A Contraprestação Devida mensalmente será paga vinculada ao desempenho do Parceiro Privado, mediante aplicação do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP).

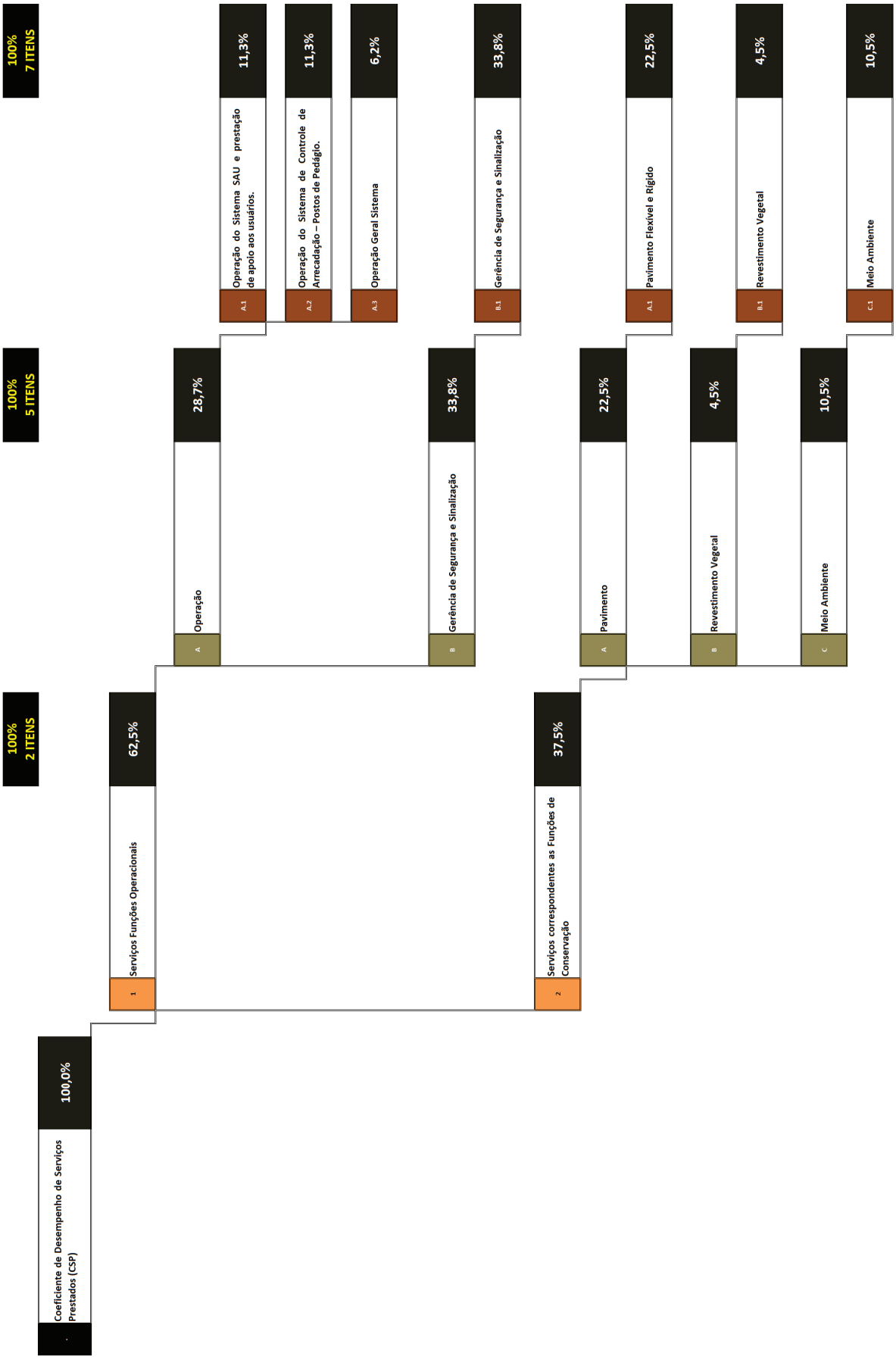
O CSP é o algoritmo com base nas métricas e padrões estabelecidos no Edital, no Contrato da Concessão Patrocinada e seus Anexos, e que compreende a verificação da qualidade e serviços segmentados em quatro níveis de agrupamento, sendo que as composições destes níveis geram a nota final do coeficiente.

Cada nível está diretamente ligado aos termos e exigências descritas no Contrato e seus Anexos, conforme descrito no item anterior, tendo sido considerada, para a fixação do respectivo peso, também, a importância relativa dos serviços prestados pelo Parceiro Privado.

Nos quadros seguintes apresenta-se os quatro níveis do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP).

Os Indicadores de Desempenho e os níveis de serviços estabelecidos neste Anexo deverão ser cumpridos e serão medidos considerando seu atendimento 24 (vinte e quatro) horas por dia, todos os dias da semana, inclusive feriados e fins de semanas.

QUADRO 1 - NÍVEL 1 à NÍVEL 3 – ABERTURA DO CSP



QUADRO 2 - NÍVEL 4 – FUNÇÕES OPERACIONAIS – ITEM A. OPERAÇÕES - ABERTURA DO CSP

A.1	Operação do Sistema SAU e prestação de apoio aos usuários.		
		A.1.1	Observar o tempo para chegada do Guincho ao local de atendimento, nos termos estabelecidos em contrato - medição para o Sistema Rodoviário.	33,3%
		A.1.2	Observar o tempo de circulação da Inspeção de Trafego nos termos estabelecidos em contrato, em condições normais de operação - medição para o Sistema Rodoviário.	33,3%
		A.1.3	Observar o tempo de chegada do Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar ao local de atendimento, nos termos estabelecidos em contrato - medição para o Sistema Rodoviário.	33,3%
A.2	Operação do Sistema de Controle de Arrecadação – Postos de Pedágio.		
		A.2.1.A	Observar o tempo de espera na fila do pedágio, nas 24 horas do dia, de 01 minuto em 85% dos casos e de 03 minutos nos 15% restantes dos casos - medição para a Praça Jambeiro SP-099 Sentido Norte.	16,7%
		A.2.1.B	Observar o tempo de espera na fila do pedágio, nas 24 horas do dia, de 01 minuto em 85% dos casos e de 03 minutos nos 15% restantes dos casos - medição para a Praça Jambeiro SP-099 Sentido Sul.	16,7%
		A.2.2.A	Observar o tempo de espera na fila do pedágio, nas 24 horas do dia, de 01 minuto em 85% dos casos e de 03 minutos nos 15% restantes dos casos - medição para a Praça Paraibuna SP-099 Sentido Norte.	16,7%
		A.2.2.B	Observar o tempo de espera na fila do pedágio, nas 24 horas do dia, de 01 minuto em 85% dos casos e de 03 minutos nos 15% restantes dos casos - medição para a Praça Paraibuna SP-099 Sentido Sul.	16,7%
		A.2.3.A	Observar o tempo de espera na fila do pedágio, nas 24 horas do dia, de 01 minuto em 85% dos casos e de 03 minutos nos 15% restantes dos casos - medição para a Praça Contorno Caraguatatuba Sentido Leste.	16,7%
		A.2.3.B	Observar o tempo de espera na fila do pedágio, nas 24 horas do dia, de 01 minuto em 85% dos casos e de 03 minutos nos 15% restantes dos casos - medição para a Praça Contorno Caraguatatuba Sentido Oeste.	16,7%
A.3	Operação Geral Sistema		
		A.3.1.A	Deverá manter Sistema de Arrecadação com operacionalidade superior a 99,50% - medição para a Praça Jambeiro SP-099.	11,36%
		A.3.1.B	Deverá manter Sistema de Arrecadação com operacionalidade superior a 99,50% - medição para a Praça Paraibuna SP-099.	11,36%
		A.3.1.C	Deverá manter Sistema de Arrecadação com operacionalidade superior a 99,50% - medição para a Praça Contorno Caraguatatuba.	11,36%
		A.3.2	Deverá manter Centro de Controle Operacional com operacionalidade superior a 99,9% - medição para o Sistema Rodoviário.	11,36%
		A.3.3.A	Deverá manter Sistema de Telefonia de Emergência com operacionalidade superior a 90% - medição para o Trecho Planalto.	11,36%
		A.3.3.B	Deverá manter Sistema de Telefonia de Emergência com operacionalidade superior a 90% - medição para o Trecho Serra.	11,36%
		A.3.3.C	Deverá manter Sistema de Telefonia de Emergência com operacionalidade superior a 90% - medição para o Trecho Contorno.	11,36%
		A.3.4.A	Deverá manter Sistema de Painel de Mensagem Variável Fixo com operacionalidade superior a 99,5% - medição para o Trecho Planalto.	2,27%
		A.3.4.B	Deverá manter Sistema de Painel de Mensagem Variável Fixo com operacionalidade superior a 99,5% - medição para o Trecho Serra.	2,27%
		A.3.4.C	Deverá manter Sistema de Painel de Mensagem Variável Fixo com operacionalidade superior a 99,5% - medição para o Trecho Contorno.	2,27%
		A.3.5.A	Deverá manter Sistema de Sensoriamento de Tráfego com operacionalidade superior a 99,0% - medição para o Trecho Planalto.	2,27%
		A.3.5.B	Deverá manter Sistema de Sensoriamento de Tráfego com operacionalidade superior a 99,0% - medição para o Trecho Serra.	2,27%
		A.3.5.C	Deverá manter Sistema de Sensoriamento de Tráfego com operacionalidade superior a 99,0% - medição para o Trecho Contorno.	2,27%
		A.3.6.A	Deverá manter Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV com operacionalidade superior a 99,5% - medição para o Trecho Planalto.	2,27%
		A.3.6.B	Deverá manter Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV com operacionalidade superior a 99,5% - medição para o Trecho Serra.	2,27%
		A.3.6.C	Deverá manter Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV com operacionalidade superior a 99,5% - medição para o Trecho Contorno.	2,27%

QUADRO 3 - NÍVEL 4 – FUNÇÕES OPERACIONAIS – ITEM B. GERÊNCIA DE SEGURANÇA E SINALIZAÇÃO - ABERTURA DO CSP

B.1	Gerência de Segurança e Sinalização		
		B.1.1	Apresentar programa de Redução de Acidentes (PRA), conforme determinações e prazos estabelecidos no contrato. VALIDADE ANUAL - medição para o Sistema Rodoviário.	12,50%
		B.1.2	Apresentar menos de 5% dos trechos verificados semestralmente com indice de retrorrefletancia na sinalização horizontal com valores inferior a 120 mcd/l.m² VALIDADE SEMESTRAL - medição para o Sistema Rodoviário.	12,50%
		B.1.3	Apresentar menos de 2% das placas de sinalizaçãovertical verificadas semestralmente com indice de retrorrefletancia com valores inferior ao estabelecido em normas técnicas da ABNT VALIDADE SEMESTRAL - medição para o Sistema Rodoviário.	22,50%
		B.1.4	Realizar as ações propostas no PRA conforme cronograma proposto pela Concessionária CONFORME CRONOGRAMA - medição para o Sistema Rodoviário.	22,50%
		B.1.5	Atender as metas estabelecidas no PRA da Concessionaria VALIDADE ANUAL - medição para o Sistema Rodoviário.	2,50%
		B.1.6	Manter cadastros, completos e atualizados mensalmente, de sinalização, de dispositivos auxiliares e de dispositivos de proteção contínua. VALIDADE MENSAL - medição para o Sistema Rodoviário.	2,50%
		B.1.7	Avaliar semestralmente os índices de retrorrefletância da sinalização horizontal das rodovias nos termos estabelecidos em contrato VALIDADE SEMESTRAL - medição para o Sistema Rodoviário.	12,50%
		B.1.8	Avaliar semestralmente os índices de retrorrefletância da sinalização vertical das rodovias estaduais e acessos, nos termos estabelecidos em contrato. VALIDADE SEMESTRAL - medição para o Sistema Rodoviário.	12,50%

QUADRO 4 - NÍVEL 4 – FUNÇÕES CONSERVAÇÃO – ITEM A. PAVIMENTO - ABERTURA DO CSP

A.1	Pavimento Flexível e Rígido

A.1.1.A	Reparar emergencialmente panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
A.1.1.B	Reparar emergencialmente panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
A.1.1.C	Reparar emergencialmente panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
A.1.2.A	Reparar definitivamente com recorte, panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
A.1.2.B	Reparar definitivamente com recorte, panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
A.1.2.C	Reparar definitivamente com recorte, panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
A.1.3.A	Reparar depressão em encontro de obra de arte devido à acomodação de aterro, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Reparar depressão ou recalque de pequena extensão, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
A.1.3.B	Reparar depressão em encontro de obra de arte devido à acomodação de aterro, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Reparar depressão ou recalque de pequena extensão, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
A.1.3.C	Reparar depressão em encontro de obra de arte devido à acomodação de aterro, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Reparar depressão ou recalque de pequena extensão, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno	5,56%
A.1.4.A	Substituir pano de rolamento comprometido ou medianamente comprometido, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
A.1.4.B	Substituir pano de rolamento comprometido ou medianamente comprometido, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
A.1.4.C	Substituir pano de rolamento comprometido ou medianamente comprometido, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
A.1.5.A	Deverá selar trincas, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Deverá limpar e resselar juntas e trincas, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
A.1.5.B	Deverá selar trincas, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Deverá limpar e resselar juntas e trincas, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
A.1.5.C	Deverá selar trincas, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Deverá limpar e resselar juntas e trincas, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
A.1.6.A	Deverá corrigir degrau entre a pista e acostamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Reparar bordos e lajes quebrados, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
A.1.6.B	Deverá corrigir degrau entre a pista e acostamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Reparar bordos e lajes quebrados, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
A.1.6.C	Deverá corrigir degrau entre a pista e acostamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato // e Reparar bordos e lajes quebrados, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%

QUADRO 5 - NÍVEL 4 – FUNÇÕES CONSERVAÇÃO – ITEM B. REVESTIMENTO VEGETAL - ABERTURA DO CSP

B.1	Revestimento Vegetal

B.1.1.A	Executar a poda manual ou mecanizada de gramados, executar coroamento, remover massa resultante da poda e executar refilamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
B.1.1.B	Executar a poda manual ou mecanizada de gramados, executar coroamento, remover massa resultante da poda e executar refilamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
B.1.1.C	Executar a poda manual ou mecanizada de gramados, executar coroamento, remover massa resultante da poda e executar refilamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
B.1.2.A	Executar capina, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
B.1.2.B	Executar capina, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
B.1.2.C	Executar capina, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
B.1.3.A	Deverá conservar aceiros, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
B.1.3.B	Deverá conservar aceiros, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
B.1.3.C	Deverá conservar aceiros, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
B.1.4.A	Executar despraguejamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
B.1.4.B	Executar despraguejamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
B.1.4.C	Executar despraguejamento, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
B.1.5.A	Executar corte e poda de árvores e arbustos, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
B.1.5.B	Executar corte e poda de árvores e arbustos, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
B.1.5.C	Executar corte e poda de árvores e arbustos, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%
B.1.6.A	Recuperar o revestimento vegetal, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	5,56%
B.1.6.B	Recuperar o revestimento vegetal, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	5,56%
B.1.6.C	Recuperar o revestimento vegetal, nos termos e prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	5,56%

QUADRO 6 - NÍVEL 4 – FUNÇÕES CONSERVAÇÃO – ITEM C. MEIO AMBIENTE - ABERTURA DO CSP

C.1	Meio Ambiente

C.1.1.A	Recuperar área de empréstimo ou bota-fora na faixa de domínio no prazo fixado na programação estabelecida entre as partes - medição para o Trecho Planalto.	2,38%
C.1.1.B	Recuperar área de empréstimo ou bota-fora na faixa de domínio no prazo fixado na programação estabelecida entre as partes - medição para o Trecho Serra.	2,38%
C.1.1.C	Recuperar área de empréstimo ou bota-fora na faixa de domínio no prazo fixado na programação estabelecida entre as partes - medição para o Trecho Contorno.	2,38%
C.1.2.A	Deverá implantar Sistema de Gestão Ambiental; Sistema de Gestão de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional; Plano de Gestão Ambiental de Obras e a Supervisão Ambiental de Obras, nos prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Planalto.	2,38%
C.1.2.B	Deverá implantar Sistema de Gestão Ambiental; Sistema de Gestão de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional; Plano de Gestão Ambiental de Obras e a Supervisão Ambiental de Obras, nos prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Serra.	2,38%
C.1.2.C	Deverá implantar Sistema de Gestão Ambiental; Sistema de Gestão de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional; Plano de Gestão Ambiental de Obras e a Supervisão Ambiental de Obras, nos prazos estabelecidos em contrato - medição para o Trecho Contorno.	2,38%
C.1.3.A	Deverá recuperar os passivos ambientais no prazo estabelecido em contrato - medição para o Trecho Planalto.	11,90%
C.1.3.B	Deverá recuperar os passivos ambientais no prazo estabelecido em contrato - medição para o Trecho Serra.	11,90%
C.1.3.C	Deverá recuperar os passivos ambientais no prazo estabelecido em contrato - medição para o Trecho Contorno.	11,90%
C.1.4.A	Deverá destinar adequadamente resíduos da construção civil - medição para o Trecho Planalto.	11,90%
C.1.4.B	Deverá destinar adequadamente resíduos da construção civil - medição para o Trecho Serra.	11,90%
C.1.4.C	Deverá destinar adequadamente resíduos da construção civil - medição para o Trecho Contorno.	11,90%
C.1.5.A	Remover e dispor em local ambientalmente adequado lixo doméstico das instalações operacionais e de suporte, nos termos e prazos estabelecidos em contrato- medição para o Trecho Planalto.	2,38%
C.1.5.B	Remover e dispor em local ambientalmente adequado lixo doméstico das instalações operacionais e de suporte, nos termos e prazos estabelecidos em contrato- medição para o Trecho Serra.	2,38%
C.1.5.C	Remover e dispor em local ambientalmente adequado lixo doméstico das instalações operacionais e de suporte, nos termos e prazos estabelecidos em contrato- medição para o Trecho Contorno.	2,38%
C.1.6.A	Remover lixo e entulho da faixa de domínio, nos termos e prazos estabelecidos em contrato- medição para o Trecho Planalto.	2,38%
C.1.6.B	Remover lixo e entulho da faixa de domínio, nos termos e prazos estabelecidos em contrato- medição para o Trecho Sera.	2,38%
C.1.6.C	Remover lixo e entulho da faixa de domínio, nos termos e prazos estabelecidos em contrato- medição para o Trecho Contorno.	2,38%

4. INDICADORES DE DESEMPENHO MEDIDOS EM INTERREGNOS TEMPORAIS SUPERIORES A 1 MÊS

Para os casos em que o interregno das medições de determinados Indicadores de Desempenho for superior ao período de 1 (um) mês, a nota atribuída ao Indicador de Desempenho será replicada até a medição seguinte, sendo considerada para a definição do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) para cada um dos meses subseqüentes até que seja feita a próxima medição.

Para comprovar o cumprimento do Indicador de Desempenho (reparação do Indicador descumprido), e para que a ARTESP considere o valor de nota "1" e para que o Parceiro Privado não fique sujeito aos descontos equivalentes nas parcelas mensais subseqüentes da Contraprestação Ofertada, na hipótese de descumprimento do Indicador de Desempenho medido em intervalos superiores a um mês, e atribuição de valor de nota "0", o Parceiro Privado poderá, às suas expensas, contratar uma Fiscalizadora indicada pela ARTESP para proceder à nova medição para aferir o cumprimento do Indicador de Desempenho anteriormente descumprido. Em caso de verificação, pela Fiscalizadora indicada pela ARTESP, de efetiva reparação do Indicador de Desempenho, poderá haver, após análise conclusiva pela Área Técnica da ARTESP, atribuição de valor de nota "1" para os períodos mensais subseqüentes até a próxima medição a ser efetuada.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E CÁLCULO DO CSP

A metodologia de cálculo do Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP) corresponde na aferição mensal dos Indicadores de Desempenho descritos no Nível 4, apresentados nos quadros 1, 2, 3, 4, 5 e 6, nos termos e padrões estabelecidos no Edital, no Contrato da Concessão Patrocinada e respectivos Anexos.

O Coeficiente de Desempenho de Serviços CSP é composto por:

I. 62,50% do Valor Total - Funções Operacionais – Nível 1 (NFO):
   a. Composto por 2 (dois) subitens do Nível 2;
   b. Composto por 4 (quatro) subitens do Nível 3;
   c. Composto por 33 (trinta e três) indicadores de medição de serviço operacional;
   d. O calculo mensal para composição do índice é feito de maneira direta. Nos casos em que haja cumprimento do indicador o valor da nota é 1 (um), e no caso de descumprimento o valor da nota é 0 (zero);
   e. Caso a nota seja 0 (zero) a parcela que corresponde o indicador será subtraída do subitem do nível 3;

II. 37,50% do Valor Total - Funções Conservação– Nível 1(NFC):
   a. Composto por 3 (dois) subitens do Nível 2;
   b. Composto por 3 (dois) subitens do Nível 3;

c. Composto por 54 (cinquenta e quatro) indicadores de medição de serviço conservação;

d. O calculo mensal para composição do índice é feito de maneira direta. Nos casos em que seja observado o cumprimento do indicador o valor da nota é 1 (um), e no caso de descumprimento o valor da nota é 0 (zero);

e. Caso a nota seja 0 (zero) a parcela que corresponde o indicador será subtraída do subitem do nível 3;

III. $CSP_{SISTEMA}$= 62,50% (NFO) + 37,50% (NFC):

a. O coeficiente de desempenho de serviço (CSP) será medido mensalmente, e será base para deflator da contraprestação pecuniária;

b. O calculo mensal para composição do índice é feito de maneira direta. Nos casos em que haja cumprimento do indicador o valor da nota é 1 (um), e no caso de descumprimento o valor da nota é 0 (zero);

c. Caso a nota seja 0 (zero) a parcela que corresponde o indicador será subtraída do subitem do nível 3;

d. Conforme descrito no item 2 deste anexo, nos casos em que o Parceiro Privado apresente recorrência de descumprimento em 3 (três) períodos consecutivos de medição de qualquer mesmo indicador da composição no NÍVEL 4, haverá a aplicação de multa especificada no Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital;

e. Também existirá penalidade especifica, conforme Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital, nos casos de recorrência em que o Parceiro Privado tenha medição do resultado Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados (CSP<= 50%) igual ou inferior a 50% (cinquenta por cento);

Desta maneira, a partir do primeiro mês subsequente à conclusão das obras de Ampliação Principal, este Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados CSP mensal incidirá diretamente sobre 20% (vinte) da parcela mensal da Contraprestação Ofertada.

Esta estrutura é ratificada com os termos do Item 1 e Item 2 deste anexo, e:

I. $CSP_{SISTEMA}$= 62,50% (NFO) + 37,50% (NFC):
   - NFO = para esta nota são medidos 33 indicadores de desempenho conforme dos termos e padrões estabelecidos no edital de licitação e seus anexos;
   - NFC = para esta nota são medidos 54 indicadores de desempenho conforme dos termos e padrões estabelecidos no edital de licitação e seus anexos;

II. CPA_t= CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA MENSAL x (80,00% + 20,00% x $CSP_{SISTEMA}$):
   - CPA_t = parcela da contraprestação pecuniária vinculada ao desempenho;

O pagamento mensal da Contraprestação Devida, conforme os termos deste Anexo, deverá observar os procedimentos estabelecidos no Contrato da Concessão Patrocinada, se submetendo ao regramento contratualmente estabelecido e aos demais mecanismos considerados para apuração do valor da Contraprestação Devida.

ANEXO 04

ESTRUTURA TARIFÁRIA

ANEXO IV

ESTRUTURA TARIFÁRIA

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° [•]/[•]

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. **APRESENTAÇÃO**
2. **SISTEMA OPERACIONAL DE ARRECADAÇÃO**
3. **SISTEMA FUTURO**
   - 3.1. Praças de Pedágio e Sentido de Cobrança
   - 3.2. Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio
   - 3.3. Alterações Futuras
4. **CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE TARIFA**
   - 4.1. Modelo de Pedagiamento
   - 4.2. Base Tarifária - Valores Tetos
   - 4.3. Tarifa Bidirecional
   - 4.4. Critério de Arredondamento
   - 4.5. Tarifa Básica de Pedágio por Praça
   - 4.6. Classificação de Veículos
   - 4.7. Validade e Atualização Tarifária
   - 4.8. Isenções
5. **CONTROLE E OPERAÇÃO DO PEDÁGIO**
   - 5.1. Responsabilidades da CONCESSIONÁRIA
   - 5.2. Normas Operacionais

1. APRESENTAÇÃO

O presente Anexo tem por objetivo definir as condições e as normas que deverão reger a ESTRUTURA TARIFÁRIA do pedágio que a CONCESSIONÁRIA deverá implantar no Sistema Rodoviário.

O modelo de pedagiamento do Sistema Rodoviário prevê instalação de três Praças de Pedágio, que deverão ser instaladas pela Concessionária, nos quilômetros 15+700 (Trecho Planalto), 56+500 (Trecho Serra) e no Contorno de Caraguatatuba (Contorno).

2. SISTEMA OPERACIONAL DE ARRECADAÇÃO

O sistema operacional de arrecadação será composto de cabines para pagamento manual e automático com controle e contagem eletromecânico dos veículos, os quais são classificados pelo número de eixos.

3. SISTEMA FUTURO

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar sistema de pedágio que atenda ao modelo operacional especificado no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, promovendo sua permanente atualização e sua crescente automação, bem como adequação às políticas e programas implantados pelo Poder Concedente que tenha impacto na forma de arrecadação das Tarifas de pedágio.

A METODOLOGIA DE EXECUÇÃO deverá apresentar descrição das metodologias, instalações e tecnologias que o LICITANTE se propõe a utilizar quando da implantação, especificando metas e datas de implantação.

3.1. Praças de Pedágio e Sentido de Cobrança

O modelo de pedagiamento do Sistema Rodoviário prevê pedágios de passagem nos trechos e localizações especificados no Item 1 deste Anexo.

O Usuário pagará uma Tarifa fixa correspondente aos trechos utilizados. A cobrança será realizada nas Praças de Pedágio de passagem, conforme a seguir:

Praça	Veículo	Tarifa Inicial		Tarifa Final	
		Valor	Ano	Valor	Ano
15+700	Passeio ou Eixo de Veículo Comercial	R$ 2,83	2	R$ 2,83	2
	Motocicletas	R$ 1,42		R$ 1,42	
56+500	Passeio ou Eixo de Veículo Comercial	R$ 4,98	2	R$ 6,15	6
	Motocicletas	R$ 2,49		R$ 3,08	
Contorno de Caraguatatuba	Passeio ou Eixo de Veículo Comercial	R$ 1,97	3	R$ 2,70	4
	Motocicletas	R$ 0,99		R$ 1,35	

3.2. Início de Operação Comercial das Praças de Pedágio

A CONCESSIONÁRIA somente poderá dar início à operação das Praças de Pedágio (localizadas no trecho de Planalto, nos quilômetros 15+700 e 56+500), após o prazo de um ano contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, quando

(i) Tiver concluído o Programa Intensivo Inicial (PII), especificado no Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO;

(ii) Der início à implantação das obras de Ampliação Principal, conforme obrigação estabelecida no Contrato de Concessão Patrocinada e tendo apresentado, no mínimo, o progresso físico acumulado de 6% das obras/serviços especificados no Cronograma Executivo Trecho Serra - SP099, conforme as especificações constantes do Anexo 07 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO e nos termos dos Anexos 17 e 18; e

(iii) somente após prévia e expressa autorização da ARTESP.

A Praça de Pedágio localizada no Contorno de Caraguatatuba:

(i) somente poderá ser construída após a conclusão das obras públicas dos Lotes 1 e 2 dos Contornos;

(ii) a cobrança das Tarifas somente poderão ser iniciada após a Transferência dos Lotes 1 e 2 dos Contornos, pelo Poder Concedente ao Concessionário;

(iii) A cobrança na Praça do Contorno de Caraguatatuba somente poderá ser iniciada uma vez que a Concessionária apresente, no mínimo, o progresso físico acumulado de 32% (trinta e dois por cento) das obras/serviços especificados no Cronograma Executivo Trecho Serra - SP099, conforme as especificações constantes do Anexo 07 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO e nos termos dos Anexos 17 e 18; e

(iv) somente após prévia e expressa autorização da ARTESP

O Sistema Operacional de Arrecadação de Pedágio deverá atender a todas as normas e especificações mencionadas nos Anexos do Edital, especialmente, mas sem se limitar, ao Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

3.3. Alterações Futuras

Após a assinatura do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA, a CONCESSIONÁRIA poderá propor reposicionamento, revisão de especificação, ou redimensionamento de Praças de Pedágio, conforme prévia e expressa aprovação da ARTESP, sempre em conformidade com os critérios básicos do presente Anexo e sem prejuízo do nível dos serviços oferecidos ao Usuário e do cumprimento dos indicadores de desempenho estabelecidos no Anexo 3 - INDICADORES DE QUALIDADE E DESEMPENHO.

As alterações aqui mencionadas não poderão compor a METODOLOGIA DE EXECUÇÃO nem o Plano Econômico Financeiro da LICITANTE.

4. CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE TARIFA

4.1. Modelo de Pedagiamento.

O modelo de pedagiamento a ser adotado corresponderá a cobrança das Tarifas nas Praças de Pedágio do Tipo Passagem nos trechos e localizações indicadas neste Anexo.

4.2. Base Tarifária - Valores Tetos

As tarifas básicas são definidas tendo como referência a data base o mês de julho de 2013, cujos valores foram considerados na elaboração do estudo de viabilidade financeira e tem como valor de referência 0,1080 R$/Km (dez oitenta centavos por quilômetro), bidirecional e pista dupla, equivalente a uma tarifa de R$ 0,077126/Km para pista simples

4.3. Tarifa Bidirecional

A tarifa a ser cobrada será bidirecional, para cada Praça de Pedágio do trecho conforme previsto no Edital e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA.

4.4. Critério de Arredondamento

A tarifa será expressa em reais e centavos, sendo arredondada mediante a aplicação do seguinte critério:

a. Quando o algarismo na casa dos centavos for menor ou igual a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero);

b. Quando o algarismo na casa dos centavos for superior a 5 (cinco), substituir-se-á por 0 (zero) e aumentar-se a de 1 (um) o algarismo da casa das dezenas de centavos.

4.5. Classificação dos Veículos

As Tarifas de pedágio deverão ser diferenciadas por categoria de veículos, em decorrência dos desgastes físicos que os mesmos acarretam ao Sistema Rodoviário, que implicam custos diferenciados de engenharia rodoviária.

A Tarifa que será cobrada de cada Usuário corresponderá a Tarifa Básica multiplicada pelo Multiplicador da Tarifa correspondente a cada tipo de veículo, conforme estabelece a tabela a seguir, que categoriza os veículos pelo tipo, pelo número de eixos e pela característica de rodagem.

CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

CAT	TIPO	Nº EIXOS	RODAGEM	MULTIPLICADOR DA TARIFA
1	AUTOMÓVEL, CAMINHONETA,TRICICLO E FURGÃO ATÉ 2,5 T	2	SIMPLES	1
2	CAMINHÃO LEVE, MICRO ÔNIBUS, ÔNIBUS, CAMINHÃO TRATOR E FURGÃO	2	SIMPLES OU DUPLA	2
3	CAMINHÃO TRATOR, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE E ÔNIBUS	3	SIMPLES OU DUPLA	3
4	CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE	4	SIMPLES OU DUPLA	4
5	CAMINHÃO COM REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE	5	SIMPLES OU DUPLA	5
6	CAMINHÃO COM SEMI REBOQUE, CAMINHÃO TRATOR COM SEMI REBOQUE	6	SIMPLES OU DUPLA	6
7	AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM SEMI REBOQUE	3	SIMPLES	1,5
8	AUTOMÓVEL OU CAMINHONETE COM REBOQUE	4	SIMPLES	2
9	MOTOCICLETA, MOTONETA E BICICLETA A MOTOR		SIMPLES	0,5
-	VEÍCULOS OFICIAIS DO ESTADO DE SÃO PAULO,FORÇAS ARMADAS E POLÍCIA MILITAR – ISENTOS	-	-	-

OBSERVAÇÕES:

I. Rodagem traseira de pneus, do tipo “single” ou “supersingle”, é equivalente a dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida.

II. Sem prejuízo da Tarifa Básica calculada conforme a tabela acima, incidirá adicional equivalente a 5 (cinco) vezes a tarifa básica de cada Praça de Pedágio, por tonelada acima de 45 t do peso total do veículo, excluídos os veículos denominados “rodotrem” ou “treminhão”, enquadrados na Resolução 631-84 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, ou outra que a substitua, desde que atendam aos limites legais de carga por eixo.

A tarifa a ser cobrada deverá seguir a fórmula:

$$Tarifa = Extensão\ de\ Cobertura\ da\ Praça \cdot Tarifa\ Quilométrica \cdot Multiplicador$$

A Tarifa para pista dupla deve ter valor 40% (quarenta por cento) superior ao valor praticado para pista simples.

4.6. Validade e Atualização Tarifária

Os valores das Tarifas Básicas de cada Praça de Pedágio deverão ser ajustados, utilizando-se a fórmula e os procedimentos explicitados a seguir.

4.6.1. Validade das Tarifas

As tarifas calculadas segundo os procedimentos explicitados neste Anexo referem-se à data-base de Julho de 2013.

4.6.2. *Preservação das Tarifas*

Os valores das tarifas de pedágio deverão ser preservados pelas regras de reajuste e de revisão previstas nesse Anexo e no Edital, com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA.

4.6.3. *Base Tarifária*

As bases tarifárias definidas no subitem 4.2. serão atualizadas por meio de:

I - Reajustes visando a preservar o valor aquisitivo das tarifas, de acordo com a fórmula a seguir, com periodicidade anual, sem prejuízo da possibilidade de redução desse prazo, nos termos do inciso III do §3° e §5° do artigo 28, conjugados com o §1° do artigo 70 da Lei n° 9.069 de 29 de junho de 1.995, ou de ampliação do mesmo prazo, por força de instituto legal superveniente.

$$Tarifa\ Ano(t) = Tarifa_0 \cdot \left({IPCA_{Acum_t}}/{IPCA_{Acum_0}} \right)$$

Onde

$Tarifa_0$ é a tarifa de 10,80 centavos por quilômetro;

$IPCA_{Acum_0}$ é o índice de preços IPCA acumulado até a data base da elaboração dos estudos (Julho de 2013); e

$IPCA_{Acum_t}$ é o índice de preços IPCA acumulado até a data estabelecida para o reajuste tarifário.

II - Revisões extraordinárias, de iniciativa do Poder Concedente ou por solicitação da CONCESSIONÁRIA, com base em análise do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO poderão ser pleiteadas desde que presentes os requisitos do artigo 65, inciso II, alínea “d” da Lei Federal 8.666/93.

4.6.4. *Aprovação das Tarifas*

Os cálculos dos valores atualizados das Tarifas Básicas de cada Praça de Pedágio serão elaborados pela CONCESSIONÁRIA em conformidade com a metodologia especificada neste Anexo e apresentados à apreciação da ARTESP, para verificação de consistência e encaminhamento à aprovação do PODER CONCEDENTE.

4.6.5. *Alteração do Índice de Reajuste*

Na ausência do índice selecionado para cálculo de reajuste, a ARTESP e a CONCESSIONÁRIA, de comum acordo, escolherão outro índice que melhor reflita a variação indicada atualmente pelo IPCA.

4.6.6. *Arredondamento para Cobrança*

Para manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos Usuários, a CONCESSIONÁRIA poderá, a seu exclusivo critério, arredondar o valor

da tarifa de pedágio para menos, mas, para fins de aplicação de reajustes e revisões, deverão ser considerados os valores iniciais, sem desconto.

4.7. Isenções

4.7.1. *Trânsito Livre*

Terão trânsito livre e ficam, portanto, isentos do pagamento de pedágio os veículos:

a) de propriedade do Poder Concedente, da SLT e da ARTESP;

b) de propriedade da Polícia Militar Rodoviária;

c) de atendimento público de emergência, tais como, do corpo de bombeiros e ambulâncias, quando em serviço;

d) das forças militares, quando em instrução ou manobra; e

e) de categoria oficial, integrantes da frota dos Poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e do Ministério Público e da Defensoria Pública, todos do Estado de São Paulo, bem como os locados em caráter não eventual, para utilização em serviço público permanente ou de longa duração desde que cadastrados no Grupo Central de Transportes Internos - GCTI, do Estado de São Paulo, devendo todos ser credenciados pela ARTESP, na forma regulamentada.

4.7.2. *Privilégios Tarifários Específicos*

Será vedado ao CONTRATANTE estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de Usuários, exceto se no cumprimento de Lei, que especifique as fontes de recursos para ressarcimento da CONCESSIONÁRIA.

4.7.3. *Promoções e Descontos*

A CONCESSIONÁRIA, a seu único critério e por sua conta e risco, poderá conceder isenções e descontos tarifários, bem como realizar promoções tarifárias de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de compensação nos valores das Tarifas e da Contraprestação.

5. CONTROLE E OPERAÇÃO DO PEDÁGIO

5.1. Responsabilidades da CONCESSIONÁRIA

A CONCESSIONÁRIA responderá pelo controle do Sistema de Controle e Arrecadação de Pedágio e operação de tráfego na área das Praças de Pedágio, cabendo-lhe:

a) Manter placas informativas com valores atualizados das Tarifas;

b) Sinalizar as pistas;

c) Controlar a abertura e o fechamento de pistas e cabines;

d) Fiscalizar a arrecadação;

e) Garantir a segurança da circulação de valores e sua transferência para a sede da CONCESSIONÁRIA, ou banco;

f) Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita;

g) Registrar as ocorrências principais e mais significativas;

h) Controlar e manter vigilância sobre os equipamentos;

i) Controlar a arrecadação e o recolhimento de numerário por cabine, por turno de trabalho e por agente arrecadador;

j) Prestar atendimento ao Usuário;

k) Garantir o cumprimento das NORMAS OPERACIONAIS aprovadas pela ARTESP;

l) Disponibilizar as seguintes informações de registros físicos e financeiros de tráfego registrado nas Praças de Pedágios, em tempo real (*on-line*) por meio eletrônico, para a ARTESP ou a quem ela designar, nos três níveis de registro, a saber:

l.1) Informação física do registro da passagem do veículo quando da ocorrência do sensor de pista;

l.2) Informação do registro das imagens das câmeras instaladas nas praças de pedágio e informação do registro físico de tráfego;

l.3) Do registro financeiro de arrecadação correspondente gerado pelo operador da cabine de pedágio.

m) Permitir a integração das informações com o Centro de Controle de Informações- CCI da ARTESP conforme os termos estabelecidos no Edital e em seus Anexos.

5.2. Normas Operacionais

A CONCESSIONÁRIA deverá, antes da assinatura do CONTRATO, apresentar à ARTESP, para aprovação, as NORMAS OPERACIONAIS que estabelecerão as instruções para os procedimentos de rotina e para casos excepcionais, como uso de pista livre, tráfego de cargas especiais, evasões, cancelamento de registros indevidos, troco abandonado, falta de dinheiro do usuário no momento do pagamento, acidentes e outros.

ANEXO 05

SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS

ANEXO V

SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. PROGRAMA INTENSIVO INICIAL

1.1. Pessoal Operativo

1.2. CCO Provisório

1.3. Veículos Operacionais

1.4. Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU)

1.5. Sistema de Comunicação com os Usuários

1.6. Entrega de Viaturas à Polícia Militar rodoviária – PMRv

1.7. Adequações da Ciclovia Existente

1.8. Cronograma Físico Financeiro**2.....VEÍCULOS ADMINISTRATIVOS E OPERACIONAIS**

2.1. Veículos para Administração / Gerenciamento

2.2. Veículos Operacionais

3. SISTEMA DE CONTROLE DE ARRECADAÇÃO

3.1. Conceitos Básicos

3.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

3.3. Manual de Operação

4. SISTEMA DE CONTROLE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE E APOIO AOS SERVIÇOS NÃO DELEGADOS

4.1. Conceitos Básicos

4.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

4.3. Manual de Operação

5. SISTEMA DE TELECOMUNICAÇÕES

5.1. Conceitos Básicos

5.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

5.3. Manual de Operação

6. SISTEMA DE MONITORAÇÃO DE TRÁFEGO

6.1. Conceitos Básicos

6.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

6.3. Manual de Operação

7. OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO, SEGURANÇA E CONFORTO DOS USUÁRIOS

7.1. Conceitos Básicos

7.2. Operações Especiais para Atendimento à Demanda de Fluxo

7.3. Segurança dos Usuários

7.4. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

7.5. Manual de Operação

8. FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA

8.1. Sistema de Informações

8.2. Sistema de Gestão de Qualidade

9. SERVIÇOS COMPLEMENTARES

10. ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

10.1. Conteúdo da Proposta

10.2. Resumos Finais dos Quantitativos

1. PROGRAMA INTENSIVO INICIAL

O Parceiro Privado, tão logo assumir a administração do Sistema Existente, deverá empreender um Programa Intensivo Inicial – PII com o objetivo de proporcionar a imediata melhoria das condições de segurança e conforto dos Usuários.

O Parceiro Privado poderá cobrar Tarifas, nas Praças de Pedágio a serem implantadas no Sistema Rodoviário, somente após a decorrência do prazo de 1 (hum) ano contado da assinatura do Contrato de Concessão e contanto que tenha o Parceiro Privado concluído todas as atividades descritas no PII. A cobrança das Tarifas dependerá da prévia e expressa autorização da ARTESP e da homologação do Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo.

O prazo máximo para conclusão do PII será de 360 (trezentos e sessenta) dias, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente à Concessionária, e deverá abranger as providências/atividades a seguir relacionadas. Os prazos para conclusão das providências/atividades a serem realizadas no PII estão descritos neste Anexo.

As providências/atividades não realizadas nos prazos estabelecidos estarão sujeitas às penalidades previstas neste Edital.

1.1. Pessoal Operativo

Todo o Pessoal Operativo deverá estar devidamente uniformizado, identificado e receber treinamentos com o objetivo de padronizar os procedimentos e serviços prestados aos Usuários na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente. O Parceiro Privado terá prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, para efetuar eventuais ajustes e adaptações que sejam necessários em função de solicitação da ARTESP.

1.2. Centro de Controle Operacional Provisório

Na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá contar com um Centro de Controle Operacional (CCO) provisório, com a finalidade de centralizar e controlar os acionamentos de recursos, os atendimentos e o controle dos eventos no Sistema Rodoviário, entre outros.

O CCO provisório deverá, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias contados de sua implantação, oferecer para operação, no mínimo, a implantação do Sistema de Radio Comunicação definitivo, Sistema de Rastreamento de Veículos, Sistema de Controle de Eventos Automatizado, Painéis/Monitores provisórios de auxílio aos operadores, Sistema de Comunicação com o Usuário através do telefone 0800.

1.3. Veículos Operacionais

Os Veículos Operacionais deverão estar disponíveis para operação na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente. Os Veículos Operacionais deverão atender às especificações, quanto aos tipos e quantidades, conforme apresentadas na Proposta Técnica apresentada pelo Parceiro Privado no Leilão.

Os Veículos Operacionais deverão estar devidamente equipados, conforme exigências para cada tipo de veículo, na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

Os equipamentos de radiocomunicação (sistema provisório) deverão ser implantados na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, incluindo a comunicação com o CCO provisório. O Parceiro Privado terá o prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias, contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, para implantação dos sistemas definitivos.

O Sistema de Rastreamento deverá ser instalado em todos os Veículos Operacionais e integrado ao CCO provisório no prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

Os veículos deverão estar caracterizados com a marca/logotipo do Parceiro Privado já na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, devendo evoluir para a caracterização definitiva, conforme projeto apresentado pelo Parceiro Privado à ARTESP, no prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

1.4. Serviço de Atendimento aos Usuários (SAU)

Na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá determinar Pontos Estratégicos ao longo do Sistema Rodoviário para distribuição e estacionamento dos Veículos Operacionais.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, os Pontos Estratégicos deverão constituir SAUs provisórios.

Os SAUs provisórios poderão ser instalados em edificações ao longo da rodovia, observando os quesitos de segurança rodoviária e conforto para funcionários e Usuários, ou em contêineres, e, neste caso, será obrigatória a implantação de um contêiner para atendimento de Usuários, um contêiner para sanitários e um contêiner para funcionários do Atendimento Pré-Hospitalar (APH).

Até que os SAUs definitivos sejam implantados, será obrigatória a presença do atendente 24 horas por dia, sanitários para funcionários e Usuários (inclusive para pessoas especiais), dependências para funcionários do APH (inclusive acomodações para repouso e banho) e climatização em todas as dependências dos SAUs provisórios.

Durante este período não será necessária a implantação de abrigo para Veículos Operacionais.

1.5. Sistema de Comunicação com os Usuários

Na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá implantar um sistema provisório de telefonia tipo 0800 centralizado no CCO provisório. O Parceiro Privado deverá, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, constituir sistema definitivo de telefonia tipo 0800, o qual ficará disponível aos Usuários 24 horas por dia, durante todos os dias da semana, inclusive feriados e fins de semana. O Parceiro Privado ficará responsável por divulgar o número ao longo do Sistema Rodoviário, através de placas de sinalização vertical indicando o número de contato, instaladas a cada 10 Km (dez quilômetros) ao longo de todo o Sistema Rodoviários, afim de que o Usuário disponha deste número quando da necessidade de comunicar algum evento ao CCO (provisório e definitivo). As placas de sinalização vertical instaladas a cada 10 Km no Sistema Rodoviária deverão conter, além do telefone tipo 0800 com o número do Parceiro Privado, a indicação do número de telefone do tipo 0800 da ARTESP.

1.6. Entrega de Viaturas à Polícia Militar Rodoviária (PMRv)

O Parceiro Privado, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, deverá entregar à PMRv as viaturas devidamente caracterizadas e equipadas.

1.7. Adequações na Ciclovia Existente

A ciclovia instalada no município de Paraibúna deverá ser operada e conservada pela Contratada de forma a garantir a segurança do usuário. Para tanto esta ciclovia deverá ser sinalizada e segregada para garantia da integridade física do usuário desta ciclovia, bem como dos demais usuários.

1.8. Cronograma Físico Financeiro

No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá entregar à ARTESP o Cronograma Físico Financeiro, conforme especificações constantes do Item 3 do Quadro 9B do Cronograma Geral do Anexo 8 - Equipamentos, Veículos e Sistemas de Controle, detalhado conforme modelo a ser fornecido pela ARTESP, na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

2. VEÍCULOS ADMINISTRATIVOS E OPERACIONAIS

O Parceiro Privado deverá prover Veículos Administrativos e Operacionais nas quantidades e tipos que atendam à necessidade de manutenção da qualidade e da continuidade do serviço no Sistema Rodoviário. As quantidades de Veículos Administrativos e Operacionais deverão ser revistas constantemente ao longo de todo o Prazo da Concessão, considerando a previsão de crescimento da demanda e sazionalidades.

O Parceiro Privado poderá optar pela compra, pela locação, pela terceirização ou pelo *leasing* destes Veículos Administrativo e Operacionais.

Em qualquer dos casos, seja qual for a opção do Parceiro Privado para utilização dos Veículos Administrativos e Operacionais para todo o Prazo da Concessão, o Parceiro Privado deverá prever verba de investimento para compra de veículos (zero quilômetros) nas quantidades, tipos, marcas, modelos, declaradas no Anexo 8 – DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO do Parceiro Privado, para o último ano de Concessão, ou seja, quando da reversão dos Bens Reversíveis ao Poder Concedente.

2.1. Veículos Administrativos / Gerenciamento

Compreende uma frota de veículos destinados a auxiliar a administração do Parceiro Privado como um todo, assim como o gerenciamento dos vários postos de trabalho e também para eventuais transportes de funcionários para os vários postos de trabalho, nas trocas de turno.

O Parceiro Privado deverá prever um plano de troca destes Veículos Administrativos, levando em consideração sua vida útil em função de sua utilização.

A instalação de sistema de rastreamento nestes veículos é opcional, ficando a critério do Parceiro Privado, de acordo com o sistema operacional proposto.

2.2. Veículos Operacionais

Compreende uma frota de veículos adaptados e equipados para atendimentos de eventos operacionais no Sistema Rodoviário concedido o Parceiro Privado, devidamente caracterizados com a marca do Parceiro Privado, o telefone 0800 e demais equipamentos que identifiquem o veículo perante o Usuário. A caracterização dos Veículos Operacionais estará sujeita à prévia aprovação da ARTESP.

Esses equipamentos são destinados a auxiliar nos seguintes serviços aos Usuários: serviço de guincho, serviço de primeiros socorros e atendimento médico a acidentados, serviço de inspeção de tráfego, serviço de apreensão de animais na faixa de domínio do Sistema Rodoviário, serviços variados que envolvem caminhão-cisterna com sistema de irrigação

(para combate a focos de incêndio, lavagem de pista, lavagem de placas de sinalização vertical, entre outros), serviço de socorro mecânico.

O Parceiro Privado deverá prever um plano de troca destes Veículos Operacionais, levando em consideração a sua vida útil em função de sua utilização.

Para todos os Veículos Operacionais será obrigatória a implantação de um sistema de rastreamento, cujo módulo deverá estar integrado ao CCO, devendo ter posicionamento *online* e em tempo real, controle da situação do veículo e comunicação entre o condutor e o CCO através de dados e/ou voz.

O PARCEIRO PRIVADO deverá prever veículos reserva em sua frota operacional, capazes de substituir veículos avariados ou em manutenção preventiva, sem prejudicar o nível de atendimento aos Usuários e a qualidade da prestação de serviços.

3. SISTEMA DE CONTROLE DE ARRECADAÇÃO

3.1. Conceitos Básicos

Os serviços de pedágio compreendem a operação dos postos visando cobrança de Tarifa, controle do trafego de veículos, durante 24 horas por dia, e o controle financeiro e contábil dos valores arrecadados.

No prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da entrada em operação das Praças de Pedágio, com pagamento da Tarifa, o Sistema de Controle de Arrecadação deverá contar com um Sistema de Monitoramento de Informações de Pedágio - MIP, homologado e certificado por órgão indicado pela ARTESP, no que se refere às questões técnicas e homologado e certificado pela própria ARTESP, no que relativo ao fechamento financeiro. .

O Sistema de Controle de Arrecadação deverá permitir que a ARTESP, de forma *online*, colete as informações inerentes à cobrança das Tarifas nas Praças de Pedágio, para que possam ser virtualmente transferidas à Sede da ARTESP e integradas ao CCI - (Centro de Operações e Informações da ARTESP).

No Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO estão definidas as Praças de Pedágio a serem implantadas pelo Parceiro Privado, com as respectivas localizações e prazos para implantação. A possibilidade de alterações futuras no posicionamento, das Praças de Pedágio, está prevista no Anexo 04 - ESTRUTURA TARIFÁRIA.

3.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

3.2.1. Sistema de Controle de Arrecadação

3.2.1.1. Modalidades de Arrecadação

Serão obrigatórias as seguintes modalidades de arrecadação, devendo atender aspectos legais/fiscais e decorrentes de evolução tecnológica, além de permitir a adoção e novas políticas tarifarias.

a. Pagamento Automático

Mediante a utilização de uma etiqueta eletrônica, a ser comercializada pelas OSAs – Operadoras dos Serviços de Arrecadação Automática, contendo informações sobre as características do veículo, que serão lidas e identificadas pelos equipamentos de controle, quando o veículo se aproximar da Praça de Pedágio.

Os equipamentos registrarão a passagem e os dados, calcularão o valor tarifário devido, debitarão o valor e armazenarão os dados

eletronicamente. Nesta modalidade haverá um limite de velocidade estabelecido previamente pelo Poder Concedente.

b. Pagamento Semiautomático

Mediante a utilização de um cartão eletrônico sem contato, contendo a categoria do veículo, a ser previamente definido pela ARTESP.

Este cartão ao ser aproximado de uma leitora (máximo de 20 cm) terá suas informações lidas pelos equipamentos das cabinas, que calcularão o montante devido e farão o desconto. Inicialmente a liberação para passagem será feita manualmente pelo colaborador do Parceiro Privado.

c. Pagamento Manual

Nessa modalidade, usa-se o atual sistema de arrecadação manual, prevendo-se, porém, modernização dos equipamentos para permitir a adoção e novas políticas de cobrança nas Praças de Pedágio.

3.2.1.2. Sistema de Controle de Violações, Veículos Isentos, Anomalias / Discrepâncias e Utilização Irregular das Pistas

Para as três modalidades do Sistema de Arrecadação deverá ser implantado um Sistema de Controle de Violação do Pedágio, Isentos, Anomalias/Discrepâncias e Utilização Irregular das Pistas, que registrará a imagem de veículos. A imagem deverá identificar o veículo de forma inequívoca com suas características (placa, marca) e lateral de forma a identificar a quantidade de eixos de cada veículo, assim como o local, data e natureza da infração. Os sistemas/equipamentos a serem utilizados para registro de infrações ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Legislação específica em vigor, deverão estar autorizados e homologados pelo CONTRAN/DENATRAN.

Este Sistema deverá ainda prever um meio de contensão da passagem do veículo, utilizando cancela.

Estes Sistemas deverão ser implantados em conjunto com o Sistema de Controle de Arrecadação, de forma que na entrada em operação das Praças de Pedágio, estes Sistemas/Equipamentos também estejam em pleno funcionamento, exceto se ainda não estiverem homologados pelo CONTRAN/DENATRAN.

3.2.1.3. Especificações para os Sistemas Automático e Semiautomático

a. Padronização

O Sistema de Controle de Arrecadação deverá atender padronização existente nas Rodovias do Estado de São Paulo e/ou definidas pela ARTESP.

b. Comercialização

O Parceiro Privado deverá firmar contratos com as OSAs - Operadoras dos Serviços de Arrecadação Automática, devidamente autorizadas pela ARTESP, viabilizando a passagem dos veículos pelas pistas de Cobrança Automática. O tempo de atualização das listas das passagens deverá atender a determinação da ARTESP e/ou legislação e regulamento vigentes.

c. Premissas para Desenvolvimento do Projeto

Na sua concepção, as seguintes premissas devem ser atendidas pelo projeto, 24 (vinte e quatro) horas por dia, durante todos os dias da semana, inclusive feriados e fins de semana:

- aumentar a capacidade de vazão das Praças de Pedágio;
- permitir a cobrança em função das características físicas dos veículos, tais como, quantidade de eixos, quantidade de rodas por eixo, por peso, por quilometro rodado, por faixa horária ou ainda pela composição de dois ou mais itens;
- permitir modalidade de pagamento antecipado, concomitante ou posterior ao uso do Sistema Rodoviário;
- inibir as tentativas de fraudes;
- registrar, de forma inequívoca, com dados e imagens, as violações ao sistema, veículos isentos, anomalias/discrepâncias e utilização irregular das pistas
- possibilitar o cadastramento de toda a frota de veículos do Estado, e sua futura expansão;
- apresentar facilidades de supervisão, controle, operação e manutenção;
- apresentar recursos para facilitar auditoria financeira;
- permitir integração e interoperacionalidade com outros sistemas já existentes;
- disponibilizar, em tempo real, nos centros de controle operacional da rodovia e das Praças de Pedágio, informações sobre o fluxo de veículos (quantidade e tipo);
- permitir a fiscalização de quesitos dos veículos, conforme preconizado na legislação de trânsito existente;
- permitir modernização *upgrade*, sem necessidade de troca total do sistema;
- ser flexível para inclusão de novas funções e controles;
- apresentar recursos audiovisuais para instruir e informar os Usuários, sem comprometer a vazão do sistema;
- apresentar recursos que sinalizem, local e remotamente, a ocorrência de falhas no sistema;
- permitir telecomando;
- as atividades de validação de todas as informações do Sistema de Controle de Arrecadação deverão ser realizadas nas dependências físicas do Sistema Rodoviário, à margem da malha concedida, preferencialmente junto ao Centro de Controle Operacional - CCI ou nas Praças de Pedágio

d. Auditoria

O Poder Concedente realizará auditoria nos softwares de controle empregados para controlar e gerenciar as transações efetuadas nas Praças de Pedágios.

O Sistema de Controle de Arrecadação deverá contar com um Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais dos equipamentos de arrecadação.

e. Evasões em Praça de Pedágio

Nos casos de evasão de veículos sem pagamento de Tarifa, em qualquer das pistas (manual, semiautomática e automática) caberá à Concessionária capturar os dados referentes aos veículos infratores, através de sistemas/equipamentos a serem implantados, devidamente autorizados e homologados pelo CONTRAN/DENATRAN, para que sejam elaborados os respectivos autos de infração.

3.2.2. Níveis de Serviço

Os recursos materiais e humanos deverão ser dimensionados, em função do tráfego previsto, de modo a atender a níveis mínimos de serviço, expressos pelos seguintes indicadores, os quais deverão ser atendidos em quaisquer horários e dias da semana, inclusive feriados e fins de semana:

a. Tempo de cobrança de Tarifa, necessário à operação manual de cobrança da Tarifa pelo arrecadador, é calculado a partir do fornecimento do dinheiro pelo Usuário ao atendente até a entrega do troco e/ou recibo:

- Máximo de 12 (doze) segundos, em 85% dos casos considerados para fins de fiscalização. Nos 15% restantes o tempo não deverá exceder a média de 1 (um) minuto;

b. Tempo de Espera na fila, deve ser computado, acionando o cronômetro quando o veículo pesquisado se posicionar atrás do último veículo na fila; o final da cronometragem se dará quando este veículo se posicionar junto à cabine:

- Não superior a 1 (um) minuto em 85% das fiscalizações efetuadas. Nos 15% restantes o tempo não deverá exceder a média de 5 (cinco) minutos, no primeiro ano de operação, contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, e de 3 (três) minutos, nos anos subsequentes. A falha neste indicador de serviço sujeitará o Parceiro Privado às penalidades estabelecidas no Anexo 11 – DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

c. Tempo de Atendimento nas Pistas de Cobrança Automática, quando da parada do veículo, por qualquer motivo:

- Não superior a 15 (quinze) segundos em 85% das fiscalizações efetuadas. Nos 15% restantes o tempo não deverá exceder a média de 30 (trinta) segundos.

O nível de serviço nas praças de pedágio também poderá ser medido, considerando o fluxo de chegada de veículos na praça (V) e a capacidade de atendimento nas cabines abertas (C). Para tanto, a fiscalização contará com equipamentos do tipo “sensor de tráfego” e Circuito Fechado de Televisão (CFTV) instalados nas Praças de Pedágio. Os dados de fluxo de tráfego e as

imagens do CFTV serão transmitidos pelo Parceiro Privado ao Centro de Controle de Informações da ARTESP (CCI), *online* e em tempo real, permitindo a sua fiscalização.

Neste tipo de fiscalização, o nível de serviço será medido conforme o tempo em que o Parceiro Privado operou com nível V/C ≥ 1. Este tempo será somado observando-se os últimos doze meses de operação e, caso ultrapasse o limite de 50 horas/ano, o Parceiro Privado deverá tomar medidas a fim de readequar o nível de serviço da Praça de Pedágio, com a implantação de novas cabines de arrecadação, novos Sistemas Automáticos ou Semiautomáticos de arrecadação, papa-filas, cabines avançadas, entre outras.

3.3. Manual de Operação

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes aos serviços descritos neste item, a saber, Sistema de Operação e Arrecadação de Pedágio, deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pelo Parceiro Privado e entregue à ARTESP para aprovação, até 60 (sessenta) dias antes do início da entrada em operação da(s) Praça(s) de Pedágio. Eventuais alterações que se façam necessárias em qualquer item do Manual de Operação, somente entrarão em vigor e serão eficazes após a prévia aprovação da ARTESP.

4. SISTEMA DE CONTROLE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO E TRANSPORTE E APOIO AOS SERVIÇOS NÃO DELEGADOS

4.1. Conceitos Básicos

A atividade de fiscalização de trânsito e transporte faz parte do conjunto de Serviços Não Delegados, permanecendo como atribuição exclusiva do Poder Público, que compreende ainda o policiamento de trânsito e a emissão de outorgas e autorizações.

Caberá à Concessionária executar as atividades de suporte à fiscalização, especialmente no que se refere à pesagem de veículos, as quais serão exercidas nos postos fixos do Sistema Rodoviário, assim como, fornecer os recursos materiais para o exercício do policiamento de trânsito e efetuar as análises técnicas das solicitações de autorizações para eventos no Sistema Rodoviário e transporte de cargas excepcionais.

O Parceiro Privado deverá realizar de forma sistemática pesquisas sobre as infrações cometidas por condutores no Sistema Rodoviário sob sua administração de forma a municiar a PMRv de informações que lhe permita aprimorar seu sistema de fiscalização.

Essas pesquisas deverão ser realizadas por trecho homogêneo e pelo menos a cada seis meses durantes as vinte e quatro horas de uma semana típica.

As infrações a serem pesquisadas são aquelas que têm maior potencial para gerar acidentes graves na rodovia, como: excesso de velocidade, não uso do cinto de segurança, ultrapassagem em local não permitido, e outras cuja ocorrência de acidentes indique como importantes.

A função de fiscalização de trânsito e de transporte deverá compreender a fiscalização dos veículos em trânsito pelo Sistema Rodoviário previstas no Código Brasileiro de Trânsito e nas portarias emitidas pelo DER, bem como na legislação e regulamentação pertinentes.

A fiscalização será realizada em postos fixos, localizados ao longo do Sistema Rodoviário, denominados Postos Gerais de Fiscalização (PGF).

As divisas da faixa de domínio, nos trechos considerados urbanizados, deverão ser estabelecidas por muros ou cercas teladas ou cercas vivas, definidas e escolhidas conforme

sua capacidade de conter invasões, de evitar danos ao patrimônio público e de contribuir com a segurança viária.

No prazo de 6 (seis) meses, a contar da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá levantar, identificar e iniciar o processo de regularização das ocupações da faixa de domínio, comunicando imediatamente à ARTESP.

4.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

4.2.1. Posto Geral de Fiscalização

O Posto Geral de Fiscalização (PGF) será uma unidade rodoviária, administrada pelo Parceiro Privado e operada em conjunto com o Poder Concedente, tendo por objetivo fornecer suporte para o exercício dos serviços não delegados, os quais compreendem a fiscalização dos veículos e condutores, Usuários, quanto aos seguintes itens:

- documentação dos condutores e dos veículos;
- documentação e acondicionamento da carga;
- excesso de peso, altura, largura e comprimento de veículos.

O Parceiro Privado deverá fornecer apoio e infraestrutura para o desenvolvimento das atividades acima mencionadas, compreendendo, serviço de limpeza, segurança patrimonial, material de escritório, equipamentos de apoio e demais instrumentos necessários ao desempenho dessas atividades.

O PGF será locado, logisticamente, de forma a controlar o maior volume de tráfego possível na rodovia, e deverá operar associado à um posto da PMRv.

Além das acomodações operacionais (sala de pesagem, sala de equipamentos, copa, sanitários e outros), o PGF deverá oferecer acomodações aos Usuários (banheiros, sala de estar, telefone público), que tiveram seu veículo retido por qualquer irregularidade.

Nas proximidades de cada PGF, a uma distância mínima a ser defina em projeto, deverá ser implantado um sistema de leitura e decodificação de placas de veículos (OCR), de forma que os veículos ao transporem estes equipamentos, terão suas placas lidas instantaneamente por equipamentos decodificadores, instalados ao longo do Sistema Rodoviário, e automaticamente com a identificação do código RENAVAN terão suas licenças pesquisadas nos bancos de dados da Autoridade de Trânsito (Detran e Denatran). Quando alguma irregularidade for detectada (veículo com licenciamento vencido, veículo roubado, licença não cadastrada, etc.), essa informação será enviada eletronicamente ao PGF, identificando o veículo infrator ou irregular e alertando a fiscalização e o policiamento ostensivo para as medidas cabíveis.

Os equipamentos decodificadores deverão, nos primeiros dois anos de operação do Sistema Rodoviário, contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, ter índice de acerto de 85% dos veículos pesquisados. A partir do terceiro ano, o índice de acerto deverá atingir 95% dos veículos pesquisados.

No PGF, todas as informações sobre o veículo com irregularidade, deverão ser apresentadas em terminais de vídeo.

O PGF tem uma concepção modular podendo, em função das características físicas e operacionais dos respectivos trechos integrantes do Sistema Rodoviário, ser

composto de um ou mais módulos. No total o seu conjunto poderá incluir os seguintes módulos:

a. Módulo de Policiamento Rodoviário

O Módulo de Policiamento Rodoviário deve ser a base de apoio do Policiamento Ostensivo na Rodovia. Para tanto, sua infraestrutura deverá ser dotada de instalações e equipamentos que facilitem a execução destas funções;

No Módulo de Policiamento Rodoviário serão executadas as funções referentes à fiscalização da documentação dos motoristas, dos veículos e das condições físicas e psicológicas dos motoristas;

Para isso, este módulo deverá dispor de equipamentos de comunicação e de acesso ao banco de dados do Detran e Denatran.

b. Módulo de Balança

No Módulo de Balança serão executadas as funções referentes ao controle do excesso de peso, altura, largura e comprimento de veículo.

Suas instalações deverão observar o disposto no item 4.2.2. deste Anexo.

A quantidade mínima de PGFs, a sua localização, a definição dos módulos mínimos exigidos e os prazos de implantação estão previstos no Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

c. Módulo de Fiscalização e Apreensão de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos:

O Parceiro Privado deverá elaborar os projetos completos do Módulo de Fiscalização e Apreensão de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos de acordo com o Projeto ABNT NBR 14095, ou norma que a substitua, e submetê-los à aprovação prévia da ARTESP.

4.2.2. Sistema de Pesagem de Veículos

A operação de pesagem de veículos visa fazer cumprir o disposto na legislação de trânsito vigente, quanto aos limites de peso bruto, por eixo e por veículos.

Será de responsabilidade do Parceiro Privado a operação dos postos fixos de pesagem, compreendendo o controle de entrada e saída dos veículos na praça de pesagem e a operação de pesagem propriamente dita, executada pelo operador da balança. O exame da documentação, seguido de eventuais emissões de autos de infração, serão da responsabilidade de agentes do Poder Concedente. O agente do Poder Concedente poderá atuar junto ao PGF ou por meio de acesso remoto junto ao CCO. Em caso de acesso remoto, o Parceiro Privado deverá instalar sistema tipo telepresença que permita o atendimento remoto ao Usuário.

Os postos fixos deverão operar durante 24 (vinte e quatro) horas por dia.

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos dos postos de pesagem devem estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pelo Parceiro Privado, para aprovação do Poder Concedente.

O Sistema de Pesagem Fixo de Veículos deverá ser concebido observando-se o principio da pré-seleção dos veículos a serem fiscalizados, isto é, de tal forma que apenas aqueles com excesso de peso ou com peso muito próximo do limite, após pesagem na balança seletiva inicial, sejam direcionados à pesagem na balança

dinâmica de precisão do posto fixo de pesagem, para comprovação do eventual excesso e providências subseqüentes.

Isso implica a necessidade de balanças seletivas em todos os postos fixos de pesagem do sistema viário, além de balanças dinâmicas de precisão para a pesagem definitiva.

Estas balanças seletivas deverão ser implantadas de forma que ofereça uma canalização de veículos para seu acesso, esta canalização deverá ser compatível com o volume de veículos naquele local, evitando formação de filas de veículos sobre a rodovia ou sobre o acostamento desta, ou de forma que faça a seleção na pista de rolamento através de equipamentos (aprovados pela Contratante) que verifiquem o peso dos veículos em sua velocidade normal, direcionando para o interior do PGF (Balança Dinâmica de Precisão) os veículos com suspeita de excesso de peso.

Todas as balanças componentes do sistema deverão atender às exigências de precisão do Instituto Nacional de Metrologia e Qualidade Industrial (Inmetro) e possuir o certificado de homologação daquele órgão.

O Parceiro Privado deverá prever a existência de procedimento que compatibilize as balanças da malha rodoviária estadual, com a finalidade de homogeneizar critérios e padrões, de forma a eliminar a possibilidade de conseqüências legais advindas da ocorrência de discrepâncias entre pesagens de um mesmo veículo, efetuadas em diferentes locais.

O Sistema de Pesagem Fixo de Veículos compreende os seguintes subsistemas:

4.2.2.1. Subsistema de Pesagem Fixo

Esse subsistema é constituído por balanças dinâmicas (incluindo seletiva), detector de presença de veículos, equipamento de controle, periféricos e dispositivos de sinalização.

Os veículos selecionados pela Pesagem Seletiva deverão ser direcionados para a Pesagem de Precisão, para determinação do seu peso efetivo. Confirmado o excesso de peso o veículo será retido e autuado.

O sistema deverá ser concebido de forma a armazenar os dados para emissão de relatórios de pesagem e, nos casos de excesso de peso, automaticamente emitir o Auto de Infração para Imposição de Penalidade (AIIP), documento de notificação de infração cometida, que permitirá a aplicação da multa. O CCO deverá ter acesso a estes dados automaticamente (*online*).

Os equipamentos de pesagem deverão estar interligados ao CCO permitindo que a ARTESP, de forma *online*, possa coletar informações inerentes ao sistema de pesagem e centralizá-los no CCI (Centro de Controle de Informações da ARTESP).

Os equipamentos deverão ser projetados de forma a compatibilizar os dois tipos de balança, de precisão e seletiva, de maneira que os equipamentos de ambas permitam o controle do fluxo de veículos nos postos fixos.

O Sistema de Pesagem Fixo deverá contar com Sistema de telemetria, atendendo as funções básicas e operacionais destes equipamentos.

a. Balança Seletiva

Deverá ser do tipo DINÂMICA, permitindo a pesagem, com precisão mínima de 5%, por eixo e peso bruto total de veículos em movimento até a velocidade de 60 km/h, ou de forma que faça a seleção na pista de rolamento através de equipamentos (aprovados pela ARTESP) que verifiquem o peso dos veículos em sua velocidade normal, direcionando para o interior do PGF (Balança Dinâmica de Precisão) os veículos com suspeita de excesso de peso, fornecendo, pelo menos, as seguintes informações e/ou operações básicas:

- início da pesagem;
- velocidade medida em cada eixo;
- número de eixos;
- carga total por eixo;
- reconhecimento de manipulação, excesso de velocidade, etc.;
- controle de comprimento, largura e altura do veículo;
- fim de pesagem;
- detecção de fuga;
- direcionamento dos veículos através de sinalização semafórica, na praça de pesagem;
- controle operacional do fluxo de veículos pelo posto.

A balança seletiva deverá dispor de um sistema de chaveamento "Automático e Manual" localizado na sala de controle, sendo que normalmente deverá operar em automático. Porém, quando houver a necessidade operacional de posicionar esta chave em manual, o sistema deverá acusar esta mudança, registrando-a em relatório e no CCO, *online*. Este registro deverá conter data e hora do início e fim do acionamento desta chave.

Nas proximidades da balança seletiva (para o tipo DINÂMICA), a uma distância mínima a ser defina em Projeto apresentado pelo Parceiro Privado à ARTESP, deverá ser instalado um equipamento, tipo lombada eletrônica, que indique, de forma fixa, a velocidade ideal para entrada do veículo na balança seletiva e um indicador luminoso que indique a velocidade real do veículo naquele ponto. O objetivo deste sistema é garantir que o veículo passe pela balança seletiva o mais próximo possível da velocidade recomendada pelo equipamento, garantindo o nível de serviço no posto de pesagem e evitando formação de filas na rodovia.

b. Balança de Precisão Fixa

Deverá ser do tipo "Dinâmica Eletrônica Lenta", com precisão mínima de 0,5%, para execução de pesagens de precisão, por eixo e/ou conjunto de eixos, na quantidade mínima de 150 (cento e cinqüenta) veículos por hora, em velocidade mínima de 12 km/h, permitindo, no mínimo as seguintes facilidades operacionais básicas:

- introdução de parâmetros operacionais;

- emissão de listagens das transações com excesso de peso por eixo e PBT/PBTC;
- possibilidade de classificação dos veículos através de códigos;
- início da pesagem;
- carga total e por eixo/conjunto;
- fim de pesagem;
- tipo de veículo;
- placa do veículo;
- controle de comprimento, largura e altura do veículo;
- detecção de fuga por imagem;
- emissão do AIIP.

c. Detector de Presença de Veículos e Registro de Imagem

Deverá ser instalado, em todas as faixas rodoviárias do Sistema Rodoviário em frente do posto de pesagem (entre os acessos de entrada e saída da balança seletiva), na balança seletiva e na balança de precisão, para detecção de fugas e registro dos veículos infratores, fornecendo imagem contendo placa do veículo legível diuturnamente.

d. Equipamento de Controle

Deverá contemplar um sistema de armazenamento local de informações, projetado de modo a impossibilitar fraude ou destruição.

e. Periféricos

A sala de controle do posto de pesagem deverá ser dotada de periféricos, destinados a acompanhar as operações. Esses periféricos deverão incluir equipamentos que apresentem o *lay-out* da praça/rodovia e permitam identificar veículos infratores, compreendendo câmeras, terminais de vídeo e impressoras.

f. Dispositivos de Sinalização

Compreende o painel externo para dar conhecimento ao condutor, do resultado da pesagem de seu veículo, bem como, conjuntos semafóricos para direcionar o veículo no interior do posto.

Deverão ser projetados adequadamente de modo a orientar os veículos quanto ao direcionamento no interior do posto de pesagem. Esses dispositivos deverão ser acionados automaticamente, a partir da sala de controle do posto.

g. Dispositivos de Velocidade de Aproximação

Na balança dinâmica de precisão, cuja localização será defina em projeto apresentado pelo Parceiro Privado à ARTESP, deverá ser implantado um sistema, tipo luminoso, que informe a velocidade de aproximação do veículo, medida, indicando ao condutor a velocidade que está trafegando na aproximação da balança, a faixa de velocidade ideal que deveria estar trafegando e também símbolos que alertem o

condutor para acelerar ou frear seu veículo para atingir a faixa ideal de velocidade de pesagem.

Este dispositivo deverá estar interligado aos sistemas de controle de pesagem registrando a velocidade de cada veículo pesado, permitindo o acesso a este dado para efeito de fiscalização.

h. Equipamento de Telepresença

Deverá ser previsto equipamento tipo telepresença interligado ao CCO onde poderá estar lotado o agente do Poder Concedente responsável pela operação do posto de pesagem. Este equipamento deve permitir comunicação auditiva e visual entre o agente lotado no CCO e o Usuário que se localiza no PGF.

4.2.2.2. Níveis de Serviço

Deverão ser verificados 90% dos veículos sujeitos por lei à fiscalização, em condições normais de operação.

Os recursos humanos e materiais do sistema de fiscalização deverão ser dimensionados, em função do tráfego previsto, de modo a atender a esse nível, sem causar transtorno aos Usuários, de acordo com os seguintes índices:

Tempo de pesagem, contado entre o posicionamento do veículo na plataforma da balança e sua saída, nos casos em que o veículo atende à regulamentação pertinente, não deve ser superior a 36 (trinta e seis) segundos, em 85% dos casos considerados para fins de fiscalização. Nos 15% restantes o tempo não deverá exceder à média de 3 (três) minutos.

Tempo de percurso no posto de pesagem, contado entre o acesso do veículo ao posto de fiscalização e sua saída, para veículos que atendam a regulamentação pertinente, não deve ser superior a média de 2 (dois) minutos, em 85% dos casos considerados para fins de fiscalização. Nos 15% restantes o tempo não deverá exceder à média de 5 (cinco) minutos.

Todo PGF, ou outro posto de pesagem, ao ser implantado deverá prever local para formação de filas de veículos sem interferir com a rodovia ou acostamento desta Para tanto os postos de pesagem serão fiscalizados, também com relação a eventuais filas. Caso este fato seja observado o Parceiro Privado será obrigada a tomar providências no sentido de eliminar este problema, seja por troca do tipo de equipamento, ampliação do posto de pesagem, duplicação de balança seletiva, ou outros.

4.2.3. Sistema de Controle de Velocidade

O controle de velocidade dos veículos visa fazer cumprir o disposto na legislação de trânsito vigente, quanto aos limites máximos de velocidade estabelecidos para o Sistema Rodoviário (ou trechos deste Sistema Rodoviário).

Os equipamentos a ser adquiridos ou implantados deverão ser projetados para operar durante as 24 (vinte e quatro) horas por dia.

A instalação de medidores de velocidade e a sua operação deverão obedecer aos requisitos mínimos estabelecidos pela legislação em vigor.

4.2.3.1. Controle de Velocidade Fixo

O Parceiro Privado deverá implantar equipamentos medidores de velocidade do tipo "Fixo" em pontos do Sistema Rodoviário pré-estabelecidos e definidos de maneira conjunta com o Poder Concedente, considerando trechos de rodovia que apresentam risco potencial ou alto índice de acidentes, com necessidade de manutenção da velocidade dentro do limite máximo estabelecido.

A implantação e operação dos equipamentos medidores de velocidade devem atender à legislação vigente ao longo de todo Prazo da Concessão. O suporte fixo em que o equipamento está instalado é denominado "Ponto Fixo de Fiscalização de Velocidade".

Todos os Pontos Fixos de Fiscalização de Velocidade deverão ser ativos, ou seja, instalados na sua totalidade com postes para o suporte de câmeras e das caixas para o abrigo dos equipamentos, energia elétrica e laços indutivos para a detecção dos veículos ou outra tecnologia que venha a substitui-los. Além desta infraestrutura, cada ponto será composto também por equipamentos que medem a velocidade em todas as faixas de rolamento, devendo registrar a imagem dos veículos infratores. Cada Ponto Fixo de Fiscalização de Velocidade deverá fiscalizar a velocidade em todas as faixas de rolamento da pista em que está instalado.

Será de integral responsabilidade do Parceiro Privado a implantação, operação e manutenção de todos os equipamentos que compõem esse sistema de medição de velocidade, assim como manter atualizada a certificação de cada um dos Pontos Fixos de Fiscalização de Velocidade, conforme estabelecido pela legislação vigente.

Todos os Pontos Fixos de Fiscalização de Velocidade deverão estar interligados ao CCO através do Sistema de Transmissão de Dados, de forma que os registros dos veículos infratores sejam agrupados em um equipamento específico, com a finalidade de disponibilizá-los ao Poder Concedente, garantindo sua integridade e segurança através de senha ou outro tipo de chave de acesso, confirmação de entrega de pacotes, criptografia e outras.

O sistema deverá oferecer telemetria que sinalize falhas de comunicação, energia e/ou funcionalidades do equipamento em campo.

O sistema deverá permitir na forma de contingenciamento a obtenção das informações de registros de veículos infratores a nível local através de equipamento de coleta de dados portátil.

Os equipamentos do sistema deverão ser compatíveis com a necessidade de processamento e armazenamento de gravação por um período mínimo de 30 (trinta) dias. O *software* deverá permitir somente cópias em meio magnético atualizável para gravações anteriores ao período de 30 (trinta) dias.

O Parceiro Privado deverá ainda fornecer ao Poder Concedente equipamentos apropriados, do tipo *notebook,* para coleta de dados.

O exame dos registros, seguido de eventuais emissões de autos de infração, será da responsabilidade de agentes do Poder Concedente.

A quantidade dos equipamentos de medição de velocidade do tipo “Fixo” e de coleta de dados a serem adquiridos e implantados está dimensionada no Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

4.2.3.2. Controle de Velocidade Estático

O Parceiro Privado será responsável pela implantação, operação, manutenção e certificação dos equipamentos medidores de velocidade do tipo “Estático”.

Esses equipamentos são geralmente instalados sobre tripés móveis e poderão ser operados em qualquer ponto ao longo da rodovia, conforme permitido pela legislação vigente, devendo registrar a imagem dos veículos infratores.

Os locais de operação deverão ser definidos posteriormente em conjunto com o Poder Concedente, considerando trechos de rodovia com alto índice de desobediência ao limite máximo de velocidade e outros de forma a estabelecer uma estratégia de operação dos equipamentos que potencialize sua utilização. Ao término de cada período de operação destes equipamentos do tipo “Estático”, o Parceiro Privado deverá transferir os registros dos veículos infratores para o equipamento específico, centralizado no CCO (o mesmo que agrupa os registros dos veículos infratores do medidor de velocidade do tipo “Fixo”).

O exame dos registros, seguido de eventuais emissões de autos de infração, será da responsabilidade de agentes do Poder Concedente.

Será de exclusiva responsabilidade do Parceiro Privado a troca desses equipamentos durante todo o Prazo do Contrato, quando completarem no máximo 5 (cinco) anos de uso.

O Parceiro Privado deverá ainda fornecer ao Poder Concedente equipamentos apropriados, do tipo *notebook,* para coleta de dados.

A quantidade dos equipamentos de medição de velocidade do tipo “Estático” e de coleta de dados a serem adquiridos e operados está dimensionada no Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

4.2.4. Fiscalização e Controle de Emissão de Ruídos

A emissão de ruídos, na realização de serviço/obras diversos nas pistas em trafego, deverá obedecer às disposições contidas na Resolução nº 1 do CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente, de 08/03/90, ou outra que eventualmente a substitua.

Nos casos de ocorrência de problemas ambientais causados por ruídos nocivos às comunidades lindeiras, a ARTESP, responsável pela fiscalização do Parceiro Privado, poderá determinar que o Parceiro Privado elabore estudos específicos, a serem efetuados por entidades ou órgãos de reconhecida capacidade técnica, idoneidade e isenção.

O Parceiro Privado ficará obrigada a tomar todas as medidas estabelecidas pelos mencionados estudos específicos, as suas expensas e nos prazos exigidos pela ARTESP, em função da dimensão dos inconvenientes trazidos às comunidades afetadas.

Independente das condições acima, o Parceiro Privado deverá fazer por preservar as exigências relacionadas à emissão de ruídos, estabelecidas nas legislações municipais pertinentes, quando da transposição de áreas urbanizadas.

4.2.5. Fornecimento de recursos materiais e financeiros ao policiamento de trânsito.

O policiamento ostensivo de trânsito, preventivo e repressivo constitui um serviço não delegado. A sua execução caberá a Policia Militar Rodoviária.

O Parceiro Privado deverá prestar o apoio necessário à execução deste serviço, através do fornecimento de recursos materiais, alem das obras de construção e/ou adaptação das instalações civis necessárias ao funcionamento dos postos e módulos de policiamento, previstas no Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES À FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

O fornecimento de recursos e o relacionamento com a Polícia Rodoviária, no âmbito operacional e administrativo, deverão ser disciplinados mediante adesão ao convênio já celebrado com o Estado de São Paulo, por intermédio de seus órgãos responsáveis pelo policiamento, com a interveniência da ARTESP.

4.2.6. Instrução e Fundamentação Técnica de Solicitações de Autorizações e Outorgas

A emissão de Autorizações e Outorgas pelo poder público constitui serviço não delegado, conforme definido pelo REGULAMENTO DA CONCESSÃO.

Caberá à CONCESSIONÁRIA prestar o apoio que se fizer necessário à execução desses serviços, especialmente no que se refere à elaboração de estudos objetivando a fundamentação técnica, bem como a instrução dos pedidos e solicitações de transporte de cargas excepcionais, autorizações e outorgas efetuados pelos interessados e o seu posterior encaminhamento ao PODER CONCEDENTE, atendida a legislação e a regulamentação, em especial os prazos legais e a ordem cronológica da entrada dos pedidos. O PARCEIRO PRIVADO deverá atender à nova regulação relacionada à cargas especiais, objeto da Consulta Pública ARTESP nº 01/2014.

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

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

1. Levantamento topográfico dos limites da faixa de domínio da rodovia concedida conforme desapropriada pelo DER ou PODER CONCEDENTE, em coordenadas UTM e demarcar e implantar cerca de conformidade com o estabelecido neste edital;

2. Levantar todos os acessos existentes e identificar através de numeração (n°. de ID) e efetuar pesquisa quanto a sua regularidade, isto é, se está autorizado ou não, tipo de acesso, proprietário, o numero da matricula, bem como, se atende às exigências preconizadas na legislação vigente;

3. Elaborar planta na base aerofotogramétrica e sequencial, no tamanho A1, Escala 1:1000, onde deverão constar a faixa de domínio conforme desapropriada pelo DER e/ou PODER CONCEDENTE, os acessos devidamente numerados, quilometragem, coordenadas UTM do eixo do acesso junto ao lado externo da faixa de bordo, o perímetro da propriedade levantada, tipo de acesso, proprietário, o numero da matricula, bem como, se os acessos poderão permanecer abertos ou se serão fechados e, apresentar a proposta de solução de acessibilidade de conformidade com a legislação vigente nos casos de acessos que serão fechados.

   Nesta planta deverão constar, necessariamente, todas as obras futuras programadas no edital.

4. Os acessos que permanecerão abertos e não autorizados, os proprietários deverão ser comunicados pelo Parceiro Privado – via carta – da necessidade de regularização de conformidade com a legislação vigente.

   O Parceiro Privado deverá fazer gestão do assunto no sentido de que todos os proprietários lindeiros que enquadram neste item, tomem todas as providencias necessárias para a devida regularização do acesso num prazo de 05 (cinco) anos.

5. O Parceiro Privado deverá entregar ao Poder Concedente relatório completo de todos os acessos existentes na malha viária, cujo modelo do relatório será fornecido pela ARTESP após a assinatura do contrato.

6. Os acessos não autorizados que oferecem riscos aos Usuários das rodovias deverão ser os primeiros (proprietários lindeiros) a serem pesquisados, analisados e trabalhados no sentido de regularizar ou fechar. No caso de fechamento, o Parceiro Privado deverá oferecer alternativa de acessibilidade de conformidade com a legislação vigente.

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

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

8. Considera se parte referente a acesso toda e quaisquer estudo, projeto, execução e implantação de obras a partir do bordo externo da via marginal ou pista até a cerca limite da faixa de domínio.

4.2.6.2. Adequação de acessos em novas obras contratuais

Visando ordenamento e segurança, nos projetos de ampliação, duplicação, dispositivos, ou de qualquer intervenção deverão contemplar necessariamente, durante todo o período da concessão o planejamento de acessos às propriedades lindeiras. As obras necessárias para permitir a regularização dos acessos existentes, como vias coletoras, deverão correr às expensas do Parceiro Privado, que deverá considerar:.

- Equacionamento de interferências com os sistemas de infraestrutura e de serviços públicos existentes e futuros, especialmente os sistemas viários e o estabelecimento de acessos a sistemas de transporte;

- Implantação ou adequação aos níveis de serviço ou às normas de segurança, de acessos, intersecções e dispositivos de segurança, durante todo o período da CONCESSÃO;

O Parceiro Privado deverá manter, durante todo o Prazo de CONCESSÃO PATROCINADA, em sua estrutura organizacional, uma área para cuidar de serviços não delegados, chefiada por um profissional que reúna as condições necessárias para exercer as atividades normalmente desempenhadas por um engenheiro civil com especialização em rodovias.

4.2.6.3. Serviços de apoio a serem executados pelo Parceiro Privado

4.2.6.3.1 São considerados serviços de apoio à ARTESP, que devem ser desempenhados pelo Parceiro Privado, os a seguir relacionados

Ações de Apoio à ARTESP no Controle e Fiscalização dos Acessos à Faixa de Domínio

- Elaboração e manutenção do Cadastro de Acessos, indicando a situação de cada um deles, conforme modelo a ser fornecido pela ARTESP;
- Envio mensal do Cadastro de Acessos atualizado à ARTESP, juntamente com relatório dos trabalhos desenvolvidos pelo Parceiro Privado em mídia ou por transmissão de dados a ser definida pela ARTESP
- Fiscalização da faixa de domínio;
- Identificação dos Acessos não autorizados e emissão de Comunicado ao proprietário indicando a necessidade de regularização, com base na legislação vigente.
- Fiscalização da faixa não edificante para que não ocorra ocupação contraria a legislação vigente;
- Identificação dos Acessos autorizados que estão descumprindo a regulamentação existente e emissão de Comunicado ao proprietário,

indicando a necessidade de sanar as irregularidades apontadas, com base na legislação vigente e dar ciência a ARTESP. Quando for necessário o fechamento do Acesso, o Parceiro Privado deverá apontar as irregularidades identificadas e sempre que possível uma solução alternativa de forma a subsidiar a tomada de providencias pela ARTESP.

- Instrução do processo e montagem de pasta com a documentação referente ao Acesso irregular com fotos, relatórios técnicos e o Comunicado formal de Irregularidade entregue ao proprietário, indicando necessariamente os itens do Regulamento e ou do Decreto que estão em desacordo e as sanções aplicáveis e enviar a ARTESP.

- Viabilizar e entregar aos proprietário lindeiros, via cartório, as Notificações/Intimações emitidas pela ARTESP.

- Providenciar o fechamento de acessos, acompanhado da Polícia Militar Rodoviária, quando houver determinação judicial ou da ARTESP referente ao acesso irregular.

- Manter a ARTESP sempre informada de todas as ações judiciais existentes referentes aos Acessos conforme estabelecido pela ARTESP.

Ações de Apoio à ARTESP na Orientação aos Interessados e no Recebimento da Documentação para Abertura /Regularização/ Readequação de Acessos

- Orientação aos Interessados sobre a regulamentação vigente, forma e procedimentos para o pedido de abertura/regularização/readequação de Acessos às rodovias, conforme os critérios estabelecidos na legislação e nas Portarias do DER ou da ARTESP.

- Fornecimento aos Interessados da delimitação da faixa de domínio oficial/real/verdadeira da estrada/rodovia, onde se pretende construir o acesso, conforme desapropriação efetuada pelo DER, PODER CONCEDENTE ou pelo Parceiro Privado, para que conste nos projetos a serem apresentados.

- Recebimento e conferencia da documentação para abertura ou regularização de Acessos, observando se foram entregues todos os documentos, em cada uma das Fases, conforme orientação da ARTESP.

- Realizar a analise da documentação, assim como dos projetos funcionais e executivos apresentados pelo interessado conforme orientação da ARTESP;

- Encaminhar a ARTESP a documentação recebida com o seu parecer técnico, conforme modelo a ser fornecido pela ARTESP;

- A analise e o encaminhamento a ARTESP deve ser realizada no prazo de até 30 dias da entrega do pedido pelo Interessado no Parceiro Privado;
- **Nota:** Caso o prazo não possa ser atendido, o Parceiro Privado deverá indicar os motivos.

- Elaborar estudos de planejamento para a autorização ou regularização de acessos a rodovia no trecho concedido;

- Montar pasta a ser enviada à ARTESP e instruir o processo com a documentação e projetos fornecidos pelo Interessado acompanhado da respectiva analise (estudo preliminar, projeto funcional, projeto executivo e

outros documentos sobre o tema recebidos pelo Parceiro Privado); Caso exista processo PODER CONCEDENTE ou DER anterior referente ao acesso, o Parceiro Privado deverá necessariamente providenciar cópia integral do material, que compõem o processo, inclusive com os projetos, e incorporar ao processo a ser enviado à ARTESP.

- Manter em poder do Parceiro Privado pasta contendo cópia de toda a documentação e projetos fornecidos pelo Interessado; a documentação gerada pelo Parceiro Privado e enviada ao Interessado e à ARTESP; a documentação enviada à Concessionária pela ARTESP;

- Receber o Comunicado da ARTESP, se o projeto está ou não em condições de aprovação e entregar ao Interessado.

- Controlar os prazos estabelecidos para entrega de Projetos e Documentação, nos casos de solicitação ou regularização de acessos e informar à ARTESP, os casos em que o Interessado não apresentar a documentação dentro do prazo.

- Entregar aos Interessados as Autorizações de Acesso emitida pela ARTESP juntamente com uma cópia do projeto aprovado, para sua execução ou comunicar os indeferimentos e entregar as justificativas.

- Manter em seu poder uma cópia de cada projeto aprovado, para acompanhar a execução.

- Emitir Termo de Autorização de Início de Obras entre o Parceiro Privado e o Interessado estabelecendo as condições para construção e o funcionamento do acesso, bem como autorizando o início das obras e serviços do acesso aprovado.

- Entregar uma cópia do Termo de Autorização de Início de Obras ao Interessado, após a assinatura e enviar uma cópia à ARTESP.

Ações de Apoio à ARTESP quanto à Fiscalização das Obras de Acessos

- Fornecer à ARTESP o cronograma de obras para implantação ou regularização dos Acessos, entregue pelo Interessado, nos moldes das obras contratuais.

- Controlar o cumprimento do prazo estabelecido para início das obras, conforme estabelecido na legislação vigente, informando à ARTESP caso o prazo não seja atendido.

- Fiscalizar as obras de implantação e recuperação de Acessos, conforme os projetos aprovados, impedindo que o Interessado execute a obra de forma diferente do projeto aprovado.

- Emitir Relatório de Acompanhamento e Avanço Físico Mensal de Execução de Obra, conforme modelo a ser fornecido pela ARTESP, com base em suas vistorias de fiscalização, de acordo com o Cronograma de Execução da Obra e enviar à ARTESP no máximo até o 10º dia útil de cada mês.

- Controlar o cumprimento do prazo estabelecido para término das obras, conforme estabelecido na legislação vigente, informando à ARTESP caso o prazo não seja atendido.

- **Realizar vistoria e** solicitar ao Interessado a entrega do As Built, em até 10 dias, para a liberação da obra para funcionamento.
- Informar a ARTESP o valor das Tarifas cobradas do Interessado a conforme definido pela ARTESP, com suas memorias de calculo.
- Zelar pelas condições físicas, de sinalização e operacionais dos Acessos implantados.
- Fiscalizar os Acessos identificando ocorrências de irregularidades.

4.2.7. Policiamento Rodoviário

As viaturas do Policiamento Rodoviário deverão ser entregues devidamente documentadas, equipadas e caracterizadas, conforme padrão estabelecido pelo Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo.

O Parceiro Privado poderá optar pela compra, pela locação, pela terceirização ou pelo leasing destes tipos de viaturas.

Para o fornecimento de viaturas e os equipamentos que as compõem o Parceiro Privado deverá obedecer às seguintes Especificações Técnicas da Polícia Militar do Estado de São Paulo:

4.2.7.1. Viaturas

a. Viatura de Comando – Especificação Técnica CPRv-032/UGE/08;
b. Viatura de Patrulhamento – Especificação Técnica CPRv-031/UGE/08;
c. Viatura de TOR – Especificação Técnica CPRv-001/08/13;
d. Viatura Motocicleta – 600 cc (cilindradas) no mínimo.
e. Viatura de Fiscalização de Produtos Perigosos – Especificação VTR PP da Polícia Militar Rodoviária do Estado de São Paulo.

4.2.7.2. Equipamentos

a. Sinalizador de Emergência – Especificação Técnica CPRv-057/UGE/08_B;
b. Rádio Transceptor Móvel – Especificação Técnica CPRv-058/UGE/08_C.

4.3. Manual de Operação

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes aos serviços descritos neste item, a saber, Sistema de Fiscalização de Trânsito e Transporte e Apoio aos Serviços não Delegados, deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pelo Parceiro Privado e entregue ao Poder Concedente em um prazo de 12 (doze) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, para validação.

5. SISTEMA DE TELECOMUNICAÇÕES

5.1. Conceitos Básicos

Os serviços correspondentes às funções operacionais e o apoio aos Serviços Não Delegados deverão ser auxiliados por um sistema de telecomunicações composto basicamente por um

Sistema de Transmissão de Dados, que será responsável por interligar os vários sistemas instalados ao longo da rodovia ao CCO que, por sua vez, deverá coordenar e controlar todas as funções operacionais, mediante a operação, durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, todos os dias do ano, de um sistema de comunicação com o Usuário – Call Box (Telefone para Emergência) – instalado em pontos do Sistema Rodoviário, uma rede de painéis de mensagens variáveis e as redes de telecomunicações fixas e móveis, instaladas nos Pontos Fixos do Sistema Rodoviário (praças de pedágio, postos de fiscalização e demais bases operacionais) e nas unidades móveis dos diversos serviços. O dimensionamento e prazos para a implantação de todos esses sistemas estão previstos no Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

5.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

5.2.1. Sistema de Radiofonia

Deverá contar com a implantação de estações fixas, estações móveis, estações portáteis e estações repetidoras, capazes de garantir comunicação com todos os postos de trabalho, sejam fixos ou móveis, em todo o Sistema Rodoviário concedido, sem apresentação de nenhum ponto com falha de sinal de comunicação.

Será também obrigatória a implantação de um sistema de atendimento do telefone 0800 junto ao CCO. Este sistema deve permitir a emissão de Relatório de Demanda Reprimida, sempre que solicitado pelo Poder Concedente.

Deverá permitir a ARTESP de forma *online*, coletar informações inerentes ao Sistema de Radiofonia e centralizá-los no Centro de Controle de Informações da ARTESP (CCI).

Deverá oferecer Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais destes equipamentos.

Estes equipamentos deverão ter 100% (cem por cento) de funcionamento. Portanto o Parceiro Privado deverá manter um estoque regulador de componentes para cumprir esse nível de serviço. Quando detectar equipamento com falha, a fiscalização desse nível de serviço deverá determinar um prazo, em conjunto com um representante do Parceiro Privado, para o restabelecimento do seu funcionamento, de acordo com o Anexo 11 – DAS PENALIDADES.

5.2.2. Sistema de Transmissão de Dados

Deverá ter uma arquitetura disponível 24 x 7 x 365 (vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana e trezentos e sessenta e cinco dias por ano) que permita cobertura de todos os pontos geradores de dados e informações do sistema viário, utilizando-se de tecnologia atualizada e capaz de atender a demanda requisitada sem perda de desempenho de todo segmento da arquitetura, possibilitando a coleta, o tratamento, o processamento e a transmissão, bem como, o acesso a essas informações em tempo real, a partir do Centro de Controle de Operações (CCO) do Parceiro Privado.

Deverá permitir à ARTESP, de forma *online* e em tempo real coletar informações inerentes ao Sistema CCO e centralizados no CCI (Centro de Controle de Informações da ARTESP).

Deverá oferecer um sistema de telemetria que atenda às funcionalidades básicas e operacionais desses equipamentos.

Estes equipamentos deverão ter 100% (cem por cento) de funcionamento e disponíveis 24 x 7 x 365 (vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana e

trezentos e sessenta e cinco dias por ano), para tanto o Parceiro Privado deverá manter um estoque regulador de componentes para cumprir esse nível de serviço.

5.2.3. Centro de Controle Operacional (CCO)

Caberá ao CCO exercer a monitoração rotineira do tráfego do sistema rodoviário e coordenar as ações do Sistema de Atendimento aos Usuários, bem como, das unidades de Inspeção de Tráfego, acionando todos os recursos necessários às intervenções operacionais, inclusive de outras entidades, tais como, Policia Rodoviária, Corpo de Bombeiros, órgãos do Meio Ambiente, Polícia Civil e Polícia Militar, quando for o caso.

O CCO deverá coordenar todos os eventos extraordinários que envolvem operações especiais de qualquer natureza, no sistema rodoviário.

O CCO deverá obrigatoriamente ser exclusivo para esta CONCESSÃO PATROCINADA, tendo sede única e própria não podendo ser compartilhada com outra concessão ou concessionária. Esta deverá ser implantada próxima a uma das rodovias que integram o Sistema Rodoviário, objeto da Concessão, abrigando em suas instalações as estações centrais de todo o sistema de telecomunicações do Sistema Viário.

O CCO deverá ser operado por pessoal qualificado e dispor de banco de dados operacionais, destinado a alimentar um sistema de informações *online* com o Poder Concedente, adequado às necessidades operacionais do sistema viário, incluindo os sistemas de atendimento aos Usuários, Praças de Pedágio, fiscalização e conservação. Deverá permitir à ARTESP de forma *online* coletar informações inerentes ao Sistema CCO e centralizado no CCI - (Centro de Controle de Informações da ARTESP).

O CCO além de centralizar e comandar os equipamentos instalados ao longo das rodovias concedidas deverá dispor de sistema de informação das condições meteorológicas disponibilizando-as ao operador do CCO, possibilitando a tomada de decisões antecipando-se às mudanças climáticas que possam interferir no tráfego das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário controlado por este CCO.

Deverá oferecer Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais destes equipamentos.

Estes equipamentos deverão ter 99,9% (noventa e nove vírgula nove por cento) de funcionamento, portanto o Parceiro Privado deverá manter estoque regulador de componentes para cumprir este nível de serviço. A fiscalização deste nível de serviço deverá, quando detectar equipamento com falha, determinar prazo, em conjunto com representante do Parceiro Privado, para restabelecimento do equipamento de acordo com o Anexo 11 – DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

5.2.4. Sistema de Comunicação com o Usuário

O Sistema de Comunicação com o Usuário – Call Box deverá prever a instalação de fones de emergência a cada 1000 (hum mil) metros por pista, em toda extensão das vias integrantes do Sistema Rodoviário, objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, devendo ter suas chamadas centralizadas no CCO e também o registro de todas as comunicações.

O Parceiro Privado poderá adotar uma ou mais tecnologias como alternativa ao Call Box que garantam a detecção e o atendimento em casos de emergência sem que o usuário tenha que se deslocar pela via em percursos superiores a 500 metros, desde que aprovado pela ARTESP. Destaca-se que tal alternativa deve ser apoiada por informação e sinalização correta na via para conhecimento dos usuários.

Todos os equipamentos de comunicação, controle e automação do sistema viário, deverão ser interligados em rede com o CCO.

Deverá permitir à ARTESP de forma *online* coletar informações inerentes ao Sistema de Comunicação com o Usuário e centralizado no CCI – (Centro de Operações e Informações da ARTESP).

Deverá oferecer Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais destes equipamentos.

No caso do Call Box deverá permitir o atendimento simultâneo de no mínimo 03 (três) Usuários com canal de áudio exclusivo. O Usuário ao acionar o equipamento deverá receber um sinal sonoro ou de voz informando que sua chamada foi recebida ou então que o equipamento encontra-se em manutenção, defeito, etc.

O sistema de Call Box deverá ter no mínimo 90% (noventa por cento) das caixas de chamada instaladas em operação, portanto o Parceiro Privado deverá manter estoque regulador de componentes para cumprir este nível de serviço. A fiscalização deste nível de serviço deverá, quando detectar equipamento com falha, determinar prazo, em conjunto com representante do Parceiro Privado, para restabelecimento do equipamento de acordo com o Anexo 11 – DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

5.2.5. Painel de Mensagens Variáveis (PMVs)

O sistema de PMVs tem por finalidade transmitir de forma clara e sucinta, informações e orientações aos motoristas que trafegam pela rodovia. As mensagens a serem veiculadas pelos PMVs podem ser classificadas em:

- Mensagens de advertência;
- Mensagens de orientação;
- Mensagens institucionais.

As mensagens de advertência têm por objetivo alertar os Usuários da rodovia sobre condições adversas de trânsito em determinados locais (obras, desvios, acidentes, neblina, etc.).

As mensagens de orientação têm por objetivo educar os Usuários para um comportamento adequado enquanto na rodovia ou ainda orientar os Usuários quanto às ações a serem adotadas em determinados locais sinalizados da rodovia.

As mensagens institucionais visam fornecer informações de interesse da ARTESP ou do Parceiro Privado a respeito de melhorias implantadas, objetivos alcançados e metas a serem atingidas na operação, conservação e ampliação do Sistema Rodoviário, entre outras.

As mensagens devem ter tratamento sistêmico, ou seja, ter código identificador por tipo de mensagem.

Os PMVs serão de dois tipos: fixo, instalado em pórtico sobre a rodovia, e móvel, instalado em carreta ou veículo apropriado.

As mensagens dos PMVs fixos serão veiculadas a partir do CCO, que terá controle *online* sobre todos esses equipamentos instalados no Sistema Rodoviário.

5.2.5.1. Painel de Mensagem Variável Fixo

Deverá ser do tipo modular, permitindo sua ampliação em função das necessidades operacionais e deverá atender as seguintes condições mínimas:

- ser perfeitamente visível a uma distância mínima de 300 (trezentos) metros com tempo limpo, seco e com sol a pino;
- o índice de luminosidade do painel deverá ser ajustado em função da luminosidade ambiente;
- apresentar no mínimo duas linhas para mensagens, sendo que algumas mensagens poderão ser compostas em linha única, com o dobro da caixa do caractere;
- caractere com caixa mínima de 45 (quarenta e cinco) centímetros de altura;
- o painel deverá permitir a configuração de sinais de trânsito conforme especificado no Código de Trânsito Brasileiro. Para isso o painel deve apresentar um mínimo de três cores (verde, vermelho e âmbar);
- cada linha deverá apresentar um mínimo de 15 (quinze) caracteres;
- conter modos de apresentação fixo, piscante, seqüencial, brilhante.

Deverá dispor de um Sistema de Controle Central com as seguintes características:

O Sistema de Controle Central, a ser instalado pelo Parceiro Privado no Centro de Controle Operacional do Sistema Rodoviário, será responsável pelo gerenciamento dos painéis fixos de campo.

Deverá ser dotado de periféricos, destinados a acompanhar as operações, bem como, identificar falhas nos referidos painéis e emitir alarmes de advertência aos seus operadores. Esses periféricos devem incluir terminais de vídeo, impressoras e dispositivos para a gravação e armazenamento de comandos/alarmes operacionais.

No Centro de Controle Operacional (módulo Sistema de Controle Central) deverão estar disponíveis, no mínimo as seguintes funções:

- programação para apresentação automática de mensagens em horários pré-estabelecidos;
- rotina para monitoração de pontos apagados;
- rotina para monitoração das mensagens veiculadas;
- relatório, a pedido do operador, das mensagens veiculadas discriminadas por painel e por faixa horária;

- recursos para o operador compor e veicular mensagens a qualquer instante;
- dispor de um mínimo de 200 (duzentas) mensagens standard.

Deverá permitir a ARTESP de forma *online* coletar informações inerentes ao Sistema de Painel de Mensagem Variável Fixo e centralizado no CCI (Centro de Controle de Informações da ARTESP).

Deverá oferecer Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais destes equipamentos.

Estes equipamentos deverão ter 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento) de funcionamento, portanto o Parceiro Privado deverá manter estoque regulador de componentes para cumprir este nível de serviço.

A fiscalização deste nível de serviço deverá, quando detectar equipamento com falha, determinar prazo, em conjunto com representante do Parceiro Privado, para restabelecimento do equipamento de acordo com o Anexo 11 – DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

5.2.5.2. Painel de Mensagem Variável Móvel

O Painel de Mensagem Variável Móvel deverá dispor de carreta dotada de engate e apresentar as seguintes características mínimas:

- ser perfeitamente visível a uma distância mínima de 300 (trezentos) metros com tempo limpo, seco e com sol a pino;
- apresentar um mínimo de duas linhas para mensagens, sendo que algumas mensagens poderão ser compostas em linha única, com o dobro da caixa do caractere;
- caractere com caixa mínima de 37 (trinta e sete) centímetros de altura;
- cada linha deverá apresentar um mínimo de 7 (sete) caracteres;
- apresentar modos de apresentação fixo, piscante, seqüencial;
- mínimo de mensagens standard;
- módulo de controle para configurar a sinalização a ser apresentada;
- alimentação elétrica própria, com autonomia mínima de 12 (doze) horas de operação ininterrupta.

Estes equipamentos deverão ter 99% (noventa e nove por cento) de funcionamento, portanto o Parceiro Privado deverá manter estoque regulador de componentes para cumprir este nível de serviço. A fiscalização deste nível de serviço deverá, quando detectar equipamento com falha, determinar prazo, em conjunto com representante do Parceiro Privado, para restabelecimento do equipamento de acordo com o Anexo 11 – DAS PENALIDADES.

5.3. Manual de Operação

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes aos serviços descritos neste item, a saber, Sistema de Radiofonia, Sistema de Transmissão de Dados,

Centro de Controle Operacional, Sistema de Comunicação com o Usuário, Painel de Mensagem Variável Fixo e Móvel deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pelo Parceiro Privado e entregue ao Poder Concedente em um prazo de 12 (doze) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, para validação.

6. SISTEMA DE MONITORAÇÃO DE TRÁFEGO

6.1. Conceitos Básicos

Os serviços correspondentes às funções operacionais e o apoio aos Serviços Não Delegados deverão ser auxiliados por Sistemas de Monitoração de Tráfego, com equipamentos instalados nos principais pontos do sistema viário, integrados ao Centro de Controle Operacional (CCO) através de sistema de transmissão de dados, em tempo real.

No Centro de Controle Operacional (CCO), os dados informados pelos equipamentos que compõem este Sistema de Monitoração de Tráfego deverão ser apresentados aos operadores deste CCO em painéis, através de imagens ou outro tipo de visualização, capazes de fornecer todos os dados necessários para o perfeito acompanhamento da operação da rodovia, à distância.

Os prazos e quantificação para a implantação deste sistema estão previstos no Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

6.2. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

6.2.1. Sistema de Sensoriamento de Tráfego

Deverá cobrir o sistema viário de forma a permitir o acompanhamento da evolução quantitativa e qualitativa do fluxo de veículos do Sistema Rodoviário.

O Parceiro Privado deverá dividir as rodovias do Sistema Rodoviário em segmentos homogêneos (trechos com características físicas e operacionais semelhantes).

Em cada segmento homogêneo o Parceiro Privado deverá calcular o Nível de Serviço Operacional, conforme metodologia estabelecida pelo *Highway Capacity Manual* (HCM).

Para isto, na seção crítica de cada segmento homogêneo, deverão ser coletados dados de volume e velocidade a cada 15 minutos, durante todas as horas do ano.

A obtenção dos dados de tráfego deverá ser feita através de sensores de tráfego implantados nos trechos homogêneos das vias integrantes do Sistema Rodoviário, de modo que as informações coletadas possam ser auditadas pelo Poder Concedente em qualquer época do ano ou período do dia.

Deverá permitir à auditoria, de forma *online*, coletar informações inerentes ao Sistema de Sensoriamento de Tráfego e centralizado no CCI.

Deverá oferecer um Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais destes equipamentos.

Estes equipamentos deverão ter 99% (noventa e nove por cento) de funcionamento, portanto o Parceiro Privado deverá manter estoque regulador de componentes para cumprir este nível de serviço. A fiscalização deste nível de serviço deverá, quando detectar equipamento com falha, determinar prazo, em conjunto com representante do Parceiro Privado, para restabelecimento do equipamento de acordo como Anexo 11 - DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

6.2.2. Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV

Deverá permitir o monitoramento da malha rodoviária integrante do Sistema Rodoviário, objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, por meio de imagens disponibilizadas em tempo real, em monitores de vídeo instalados no Centro de Controle Operacional (CCO).

O Sistema que centraliza as imagens das várias câmeras instaladas ao longo do Sistema Rodoviário, no Centro de Controle Operacional (CCO), deverá possuir sistema de gravação de imagens, a critério do operador do CCO ou automaticamente.

Deverá ainda dispor de "sistema de varredura", que possibilite alteração de imagens automática nos monitores de vídeo do CCO. Deste modo, as câmeras são selecionadas de forma a se obter uma apresentação alternada e automática de suas imagens nos monitores em tempos pré-determinados.

O Sistema deverá dispor de câmeras de CFTV instaladas em pontos estratégicos ao longo da rodovia e possuir as seguintes características mínimas:

- Estar abrigada em caixa de proteção;
- Possuir controle à distância de movimentos horizontais, verticais e aproximação de imagem (Pan, Tilt e Zoon);
- Será obrigatório que o movimento horizontal seja de 360º;
- Possuir limpador da lente com comando automático e à distância;
- Possibilitar monitoração diuturnamente;
- Possibilitar sistema de gravação de imagem em nível do Centro de Controle Operacional (CCO);
- Ter sustentação (Poste), compatível para que a câmera no *zoom* máximo não apresente interferência na imagem no CCO, pela vibração do poste de sustentação.

Este sistema deverá ser instalado também em todas as Praças de Pedágio (uma para cada sentido na área de aproximação de veículos) e em todos os PGFs (permitindo imagens das pesagens nas balanças seletiva e dinâmica de precisão assim como possíveis filas nestas balanças).

Deverá permitir à ARTESP de forma *online* coletar informações inerentes ao Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV e centralizado no CCI (Centro de Controle de Informações da ARTESP).

Deverá oferecer Sistema de Telemetria, atendendo as funcionalidades básicas e operacionais destes equipamentos.

Estes equipamentos deverão ter 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento) de funcionamento, portanto o Parceiro Privado deverá manter estoque regulador de componentes para cumprir este nível de serviço. A fiscalização deste nível de serviço deverá, quando detectar equipamento com falha, determinar prazo, em conjunto com representante do Parceiro Privado, para restabelecimento do equipamento de acordo com o Anexo 11 - DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

6.2.3. Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis

Os túneis deverão contemplar o disposto na Instrução Técnica vigente da Polícia Militar do Estado de São Paulo – Corpo de Bombeiros (Túnel Rodoviário), que estabelece as medidas de segurança para proteção contra incêndios em túneis destinados ao transporte rodoviário.

Além do cumprimento da Instrução Técnica acima citada, o Parceiro Privado deverá implantar equipamentos de Detecção Automática de Incidentes, com o objetivo de detectar e informar ao Centro de Controle Operacional (CCO) automaticamente e em tempo real, concomitantemente à ocorrência de eventos tais como: veículos parados no interior do túnel, veículo em velocidade lenta, veículo transitando no sentido oposto ao fluxo, redução brusca de velocidade do tráfego, presença de pedestres no túnel, presença de objetos nas pistas e outros incidentes anormais à circulação de veículos no interior do túnel.

O PARCEIRO PRIVADO deverá adquirir e manter atualizado o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros para todos os túneis integrantes do Sistema Rodoviário que sejam por ela construídos ou operados, durante todo o Prazo da Concessão Patrocinada.

Os túneis localizados nos Contornos a serem implantados pela PODER CONCEDENTE e entregues à Concessionária pelo DER, deverão ser entregues à Concessionária com os equipamentos acima citados já instalados.

6.3. Manual de Operação

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes aos serviços descritos neste item, a saber, Sistema de Sensoriamento de Tráfego, Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV e Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pelo Parceiro Privado e entregue ao PODER CONCEDENTE em um prazo de 12 (doze) meses contados a partir da transferência do controle para validação.

7. OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO, SEGURANÇA E CONFORTO DOS USUÁRIOS

7.1. Conceitos Básicos

Um sistema de monitoração e operação do tráfego da rodovia concomitante com a prestação de atendimento aos Usuários faz parte do conjunto de funções operacionais destinadas a proporcionar segurança e conforto aos Usuários da via.

O bloqueio das pistas causado por acidentes e os veículos parados nos acostamentos com motoristas solicitando ajuda, reduzem a capacidade das vias integrantes do Sistema Rodoviário, causando impacto ao tráfego e aumentando o risco de novos acidentes. Os Sistemas de Atendimento ao Usuário e Monitoração de Tráfego deverão ter como objetivo básico, manter os níveis de segurança e da capacidade de projeto das rodovias integrante do Sistema Rodoviário, pela desobstrução imediata das pistas de rolamento, a devolução rápida às vias do Sistema Rodoviário dos veículos parados nos acostamentos, bem como, a prestação de primeiros socorros a vítimas de acidentes e seu transporte rápido aos hospitais conveniados.

Essas atividades incluem as operações especiais necessárias a atender a situações de pico, de desvios de tráfego para a execução de obras, e/ou transportes de cargas excepcionais, de esquemas de emergência, de incêndios na faixa de domínio, de adversidades climáticas como chuva e neblina, assim como, a todas as atividades de coordenação operacional envolvendo outras entidades no sistema viário. Essas operações devem ser programadas

para implantação em ocasiões específicas, de modo a não prejudicar o desempenho do tráfego do sistema viário.

O planejamento destas operações deverá ser previamente submetido à prévia aprovação da ARTESP, em seguida, ter ampla divulgação aos Usuários e meios de comunicação.

7.2. Operações Especiais para Atendimento à Demanda de Fluxo

As operações especiais necessárias a atender a situações de pico mencionadas acima se referem à distribuição adequada do tráfego pelas rodovias do Sistema Rodoviário, nos pontos de interconexão, a fim de atender a demanda de fluxo.

Essas operações especiais deverão ser realizadas pelo Parceiro Privado de modo a compatibilizar a oferta de capacidade do sistema, de acordo com as características espaciais e temporais da demanda. Especial atenção deverá ser dada no sentido de equalizar o nível do serviço do Sistema Rodoviário de acordo com a distribuição da demanda das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário, nas horas de pico.

A possibilidade de reversão do sentido de tráfego das pistas ou das faixas de rolamento reversibilidade das pistas dependerá do projetodas características geométricas, de segurança e sinalização (entre outros) do projeto executivo da Ampliação Principal a ser elaborado pelo Parceiro Privado e submetido para prévia aprovação da ARTESP que será implantado, além de e de estudos futuros a serem realizados pela Contratada e e aprovados pelasubmetidos à aprovação da ARTESP, no sentido de comprovar a segurança do tráfego de veículos de passeio, veículos comerciais e ônibus no sentido descendente pela pista da Ampliação Principal.

Estas operações especiais poderão incluir a distribuição do tráfego por categoria de veículos, em horários determinados, conforme estudos a serem realizadas pelo Parceiro Privado.

O planejamento destas operações deverá ser previamente submetido à aprovação da ARTESP e em seguida ter ampla divulgação aos Usuários e meios de comunicação.

O Parceiro Privado deverá prever a hipótese de colapso da capacidade do sistema rodoviário instalado, propondo à ARTESP, com antecedência, soluções para adequação dos níveis de serviço.

O Parceiro Privado deverá firmar convênios com entidades e órgãos responsáveis pela operação de trânsito, visando permitir ações conjuntas quando necessário.

7.3. Plano de Segurança aos Usuários

O Plano de Segurança aos Usuários deve ser baseado no conhecimento das necessidades de segurança e conforto aos Usuários que o Parceiro Privado irá obter através de levantamento de situações de risco, ocorrência de acidentes e vítimas registradas, análises estatísticas e observações em campo.

O Plano de Segurança Viária é composto pelos elementos: Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR), Programa de Redução de Acidentes de Trânsito (PRA), Banco de Dados de Acidentes, Comissão de Segurança Viária e Gerenciamento de Velocidade e Situações de Risco, descritos a seguir e pela Auditoria de Segurança Viária em Projeto descrita no Anexo 7.

O Parceiro Privado deverá apresentar no prazo de até 6 (seis) meses, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, a primeira Inspeção de Segurança Rodoviária (ISR) do Sistema Rodoviário, apontando todos os problemas de segurança operacional e de engenharia, conforme modelo a ser entregue pela ARTESP.

O Parceiro Privado deverá apresentar, em dezembro de cada ano, o Programa de Redução de Acidentes de Trânsito (PRA) contendo as ações e projetos a serem executados no ano posterior, envolvendo ações voltadas à segurança viária, conforme modelo a ser entregue pela ARTESP. O período de abrangência do PRA poderá ser alterado pela ARTESP.

O Parceiro Privado deverá manter um Banco de Dados de Acidentes e um processo de análise sistemática dos dados. O Banco de dados deverá estar completo e capaz de fornecer dados de acidentes no prazo de até 12 (doze) meses, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente pelo Parceiro Privado.

O Parceiro Privado deverá instituir uma Comissão de Segurança Viária para tratar das questões de segurança do sistema rodoviário de sua responsabilidade.

O Parceiro Privado deverá implementar um processo de Gerenciamento da velocidade praticada e das situações de risco para motoristas e pedestres no sistema por ela administrado.

7.3.1 Inspeção de Segurança Rodoviária

Inspeção de Segurança Rodoviária é a avaliação formal das condições das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário que estejam em operação. Deve ser executada por profissional experiente, formalmente qualificado e habilitado por órgão competente, isento e independente e não vinculados à Concessionária, visando à identificação de riscos potenciais à segurança. A ISR deve ser realizada a expensas do Parceiro Privado.

A ISR deve ser realizada como segue:

a. Ter seu foco voltado exclusivamente para a segurança;

b. Consistir numa inspeção *in situ*, regular e sistemática;

c. Ter caráter preventivo, ou seja, identificar situações potenciais de risco antes da ocorrência de acidentes;

d. Ser conduzida por especialista (ou equipe de especialistas) em segurança viária conhecedor do processo formal da ISR;

e. Ser realizada por meio de uma análise isenta e independente;

f. Ser feita de forma sistemática – a cada três anos – considerando que as características físicas e operacionais de uma rodovia sofrem alterações ao longo do tempo;

g. Produzir, ao final dos trabalhos, um relatório formal apontando os potenciais perigos e os problemas de segurança detectados;

h. O relatório final deve consolidar todas as observações efetuadas e priorizar as intervenções a serem executadas.

7.3.2 Programa de Redução de Acidentes

O Programa de Redução de Acidentes é consolidado em um documento que contém estudos correlacionados com as metas estipuladas pela ARTESP, para que indicadores da segurança viária aceitáveis sejam atingidos. Deve ser realizado em um processo permanente e atualizado.

O PRA deve ser realizado como segue:

a. Ter seu foco voltado à redução da quantidade de acidentes;

b. Consistir num estudo com foco nos acidentes, regular e sistemático;

c. Apresentar diagnóstico pormenorizado dos acidentes ocorridos nos três anos anteriores;

d. Conter a avaliação das causas e fatores que determinam as condições de segurança diagnosticadas;

e. Propor e implantar ações para reduzir a quantidade e a gravidade de acidentes identificados e atender às metas determinadas pela ARTESP;

f. Apresentar cronograma para a realização das ações propostas.

g. Produzir um relatório formal identificando as condições de segurança da rodovia e as propostas de ações, conforme orientação da ARTESP;

h. O relatório deve consolidar todas as observações efetuadas e priorizar as intervenções a serem executadas a expensas do Parceiro Privado.

i. O PRA deve estar em consonância com as ISR realizadas.

O PRA é tarefa de elevada exigência técnica cuja eficiência depende de profissionais, habilitados por órgão competente, com formação adequada para sua elaboração, exigindo um conjunto de competências específicas de que se realçam:

a. Sólidos conhecimentos nos domínios da segurança e da construção rodoviária, bem como do comportamento dos Usuários;

b. Capacidade e disponibilidade para identificar e analisar informações provenientes de dados estatísticos de acidentes e outros do domínio da segurança rodoviária.

c. Experiência anterior em estudos de acidentes, sinalização e comportamento dos Usuários.

O PRA é composto por ações de engenharia, operacionais, educativas e coercitivas.

a. As ações de Engenharia, além das já definidas, conforme Anexos 5, 6 e 7 do presente Edital, também incluem outras identificadas nos estudos de segurança realizados e voltadas à melhoria da segurança dos Usuários, a serem realizadas a expensas do Parceiro Privado.

b. As ações Operacionais são dirigidas tanto a eventos programados, como de emergência, tais como:

- obras;
- transporte de produtos perigosos;
- acidentes com produtos perigosos;
- inundações, deslizamentos e catástrofes em geral;
- presença de animais na faixa de domínio;
- incêndio na faixa de domínio e áreas lindeiras;
- situações de neblina e condições climáticas adversas; e
- saturação da via em momentos específicos, etc..

c. Ações Educativas voltadas às áreas da saúde, educação e segurança dos Usuários e comunidades do entorno às rodovias integrantes do Sistema Rodoviário. O Parceiro Privado deverá também participar de ações conjuntas com outras concessionárias e suportar os custos, de forma integral ou parcial, de campanhas educativas promovidas pelo Poder Concedente.

d. As ações Coercitivas de fiscalização são de competência dos agentes do Poder Concedente. No entanto, o Parceiro Privado deverá fornecer informações e dados de acidentes e desobediência ao CTB, necessários ao planejamento dessas atividades, inclusive propondo ações conjuntas com a PMRv, fundamentadas em estudos, informações, análises e necessidades advindas da operação viária.

e. Os pontos/trechos críticos de segurança do sistema deverão ser identificados, conforme metodologia proposta pela ARTESP. Para esses locais o PRA deverá conter ações de curto, médio e longo prazo para solucioná-los. Estes, após intervenções adequadas deverão ser monitorados pelo período de cinco anos e submetidos a novo tratamento, caso voltem a ser identificados como críticos.

f. O Parceiro Privado deverá prever recursos para realização das atividade do PRA.

7.3.3 Banco de Dados de Acidentes

O Parceiro Privado deverá ter disponível à ARTESP um banco de dados de acidentes contendo todos os acidentes ocorridos no Sistema Rodoviário, com indicações sobre sua natureza, tipo de veículo envolvido, horário, consequências geradas e outras informações, conforme modelo a ser entregue pela ARTESP. Para montagem do Banco de Dados, o Parceiro Privado deverá levantar, junto ao DER, as informações dos últimos 5 (cinco) anos anteriores ao inicio da concessão.

O PARCEIRO PRIVADO deverá emitir relatórios mensais e anuais contendo os resumos dos dados estatísticos dos acidentes, conforme modelo a ser entregue pela ARTESP.

7.3.4 Comissão de Segurança Viária

O Parceiro Privado deverá instituir uma Comissão de Segurança Viária para tratar das questões de segurança do sistema rodoviário de sua responsabilidade.

A Comissão deverá estabelecer um regime interno, atendendo ao seguinte esquema de organização:

a. Ser integrada por, no mínimo, três membros que façam parte do corpo técnico do Parceiro Privado, estando vinculados: um à área de projeto/sinalização, outro à área de operação e um terceiro à área de segurança viária. O Parceiro Privado deverá ainda convidar a participar um representante da PMRv.

b. Cada membro não deverá permanecer na comissão por mais de 18 (dezoito) meses, podendo, entretanto, ser reconduzido.

c. A Comissão poderá integrar outros profissionais do Parceiro Privado ou consultores externos, como membros temporários, para consubstanciar os estudos.

d. A Comissão poderá estabelecer parcerias com pessoas externas à Concessionária, para intercâmbio de informações.

e. Os temas abordados, as equipes envolvidas, os estudos e os resultados obtidos deverão ser apresentados no PRA, da mesma forma, os temas programados para abordagem no período posterior deverão ser indicados no PRA.

7.3.5. Gerenciamento da velocidade e das situações de risco.

Cabe à Concessionária monitorar a velocidade praticada pelos Usuários em todo o Sistema Rodoviário de sua competência de forma a subsidiar as ações coercitivas, educativas e de engenharia voltadas a esse assunto. Esse acompanhamento deve ser feito de forma sistemática através de pesquisas de campo.

O Parceiro Privado deverá realizar de forma sistemática pesquisas que identifiquem ações de risco realizadas pelos motoristas e pedestres, como excesso de velocidade, não uso do cinto de segurança, ultrapassagem em local não permitido, e outras que possam gerar acidentes graves nas rodovias integrantes do Sistema Rodoviário.

Essas pesquisas deverão ser realizadas anualmente, por trecho homogêneo, durantes as vinte e quatro horas do dia de uma semana típica.

7.4. Descrição, Especificações e Níveis de Serviço

7.4.1. Acompanhamento da Evolução do Tráfego

Para fins de acompanhamento da evolução do tráfego no Sistema Rodoviário o Parceiro Privado deverá efetuar contagens de tráfego ordenadas por classes de veículos, por segmento de rodovia integrantes do Sistema Rodoviário a ser concedido, definidas de forma a permitir a elaboração do fluxograma do tráfego do Sistema Viário, mantendo banco de dados com essas informações, permanentemente atualizadas e acessíveis em tempo real, pelo Poder Concedente.

7.4.2. Sistema de Atendimento aos Usuários (SAU)

O Sistema de Atendimento aos Usuários deverá compreender Primeiros Socorros e atendimento médico a acidentados, com eventual remoção das vítimas a hospitais de retaguarda, atendimento mecânico/elétrico a veículos avariados e serviço de guincho, com desobstrução da pista e eventual remoção do veículo para pátios preestabelecidos, oficinas credenciadas ou pontos de saídas das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário.

Esses serviços deverão ser inteiramente gratuitos, operando durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, o ano todo, através de unidades móveis, baseados ao longo do Sistema Rodoviário, em postos fixos, estrategicamente escolhidos.

O SAU deverá ser projetado de forma a garantir uma distância mínima de 10 m (dez metros) a partir da linha de borda externa da pista de rolamento.

O SAU deverá oferecer dependências específicas para atendimento aos Usuários, tais como: sala de descanso, sanitários masculino e feminino inclusive para deficientes físicos, fraldário, estacionamento para veículos de Usuários e atendente 24 (vinte e quatro) horas por dia (por meio de pessoa física ou o equipamento de atendimento à distância centralizado no CCO tipo telepresença, desde que previamente aprovado pela ARTESP).

O SAU deverá oferecer todas as dependências necessárias para funcionários, assim como acomodações para descanso da equipe do Socorro Médico e garagem para os veículos operacionais que ali permanecerem estacionados.

O SAU deverá contar ainda com o apoio das unidades móveis de Inspeção de Tráfego, para detecção de ocorrências e situações que exijam intervenção, bem como, para execução de sinalização de emergência, necessária nos atendimentos, unidades móveis de apreensão de animais na pista ou faixa de domínio das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário e unidade móveis de caminhão irrigadeira para combate a pequenos incêndios na faixa de domínio ou em áreas próximas e limpezas de pistas quando necessário.

As especificações e níveis de serviço para o Sistema de Atendimento aos Usuários são as seguintes:

a. Serviço de Guincho

Compreende uma rede de unidades móveis de carros-guincho, tipo leve, médio e pesado devidamente equipado, destinados a proceder a operações de desobstrução de pista, remoção de veículos e remoção de cargas tombadas dentro e fora da plataforma, operada por pessoal especializado. Além da aquisição destes veículos, deverão ser previstas suas substituições ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de acordo com a vida útil de cada veículo.

O serviço será responsável pela remoção de veículos acidentados nas rodovias integrantes do Sistema Rodoviário e veículos parados em acostamentos ou refúgios, com pane eletromecânica, não resolvida pelo serviço de socorro mecânico. Cabe, também, a esse serviço, a remoção, a pedido da Polícia Rodoviária, de veículos apreendidos (do local de apreensão até a base da PMRv).

As unidades móveis de guincho deverão ser dotadas de Sistema de Telecomunicação com o Centro de Controle Operacional e Sistema de Rastreamento interligado ao CCO *online* e em tempo real.

As unidades móveis de guincho poderão permanecer estacionadas em pontos estratégicos do Sistema Rodoviário, aguardando acionamento, ou permanecer em circulação em seu trecho de atendimento, conforme operacionalização do Parceiro Privado. Esses pontos são os Postos do Sistema de Atendimento aos Usuários, definidos e implantados por trecho de atendimento, sendo utilizados também para o estacionamento das viaturas dos demais serviços, tais como: Serviço de Primeiros Socorros, Serviço de Socorro Mecânico.

Os recursos do serviço, materiais e humanos, deverão ser dimensionados em função das características do sistema rodoviário, de modo a atender a veículos de pequeno, médio e grande porte, e a observar um nível mínimo de serviço expresso pelo seguinte índice:

- Tempo de chegada ao local de atendimento, não superior a 30 (trinta) minutos, em 90% (noventa por cento) das ocorrências mensais. Nos 10% (dez por cento) restantes o tempo de chegada não poderá superar 60 (sessenta) minutos.

Para acompanhamento deste nível mínimo de serviço, a ARTESP deverá manter plano de fiscalização, compreendendo a verificação dos tempos de chegada do guincho ao local do evento (hora em que foi solicitado o guincho ao CCO até a hora da chegada do guincho no local), considerando uma amostragem significativa de todas as ocorrências envolvendo guincho, naquele mês considerado para fiscalização.

Nesta amostragem das ocorrências mensais envolvendo guincho serão verificados os tempos de chegadas dos guinchos ao local. Nesta verificação serão admitidas até 10% (dez por cento) dos eventos da amostragem com tempos superiores a 30 minutos, desde que nenhum destes eventos (aqueles que compõem os 10% (dez por cento)) ultrapassem o tempo de atendimento em 60 minutos. Caso isto ocorra o Parceiro Privado estará sujeita às penalidades previstas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

Mesmo que o Parceiro Privado consiga um nível de atendimento de guincho superior ao mínimo exigido, não será permitida a redução de veículos abaixo do mínimo declarado na METODOLOGIA DE EXECUÇÃO para aquele ano de operação.

b. Serviço de Primeiros Socorros e Atendimento Médico a Acidentados

Compreende uma rede de unidades móveis de resgate equipadas para atendimento de primeiros socorros e remoções e UTI móvel, operada por pessoal qualificado. Além da aquisição destes veículos, deverão ser previstas suas substituições ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de acordo com a vida útil de cada veículo.

O serviço deverá prestar assistência médica ou paramédica ao acidentado, bem como, atendimentos emergências incluindo remoção das vítimas, com técnica correta e em condições adequadas, ao hospital mais próximo de uma rede de hospitais de retaguarda, devidamente equipados e credenciados.

As unidades móveis de Resgate e UTI deverão ser dotadas de Sistema de Telecomunicação com o Centro de Controle Operacional e Sistema de Rastreamento interligado ao CCO *online* e em tempo real.

As unidades móveis de resgate e UTI deverão permanecer estacionadas em pontos do sistema viário, aguardando acionamento. Esses pontos, também chamados Postos do Sistema de Atendimento ao Usuário deverão ter infraestrutura suficiente para abrigar os recursos materiais e humanos que envolvem este serviço (a ser detalhado em item específico SAU).

Os recursos do serviço, materiais e humanos, deverão ser convenientemente dimensionados em função das características do Sistema Rodoviário, de modo a atender a um nível mínimo de serviço, expresso pelos seguintes índices:

- Tempo de chegada ao local de atendimento, não superior a 10 (dez) minutos, em 90% (noventa por cento) das ocorrências mensais. Nos 10% (dez por cento) restantes o tempo de chegada não poderá superar 20 (vinte) minutos.

Para acompanhamento deste nível mínimo de serviço, a ARTESP deverá manter plano de fiscalização, compreendendo a verificação dos tempos de chegada do resgate ou outro veículo de atendimento médico a acidentados ao local do evento (hora em que foi solicitado o resgate ao CCO até a hora da chegada do resgate no local), considerando uma amostragem significativa de todas as ocorrências envolvendo resgate ou outro veículo de atendimento médico a acidentados, naquele mês considerado para fiscalização.

Nesta amostragem das ocorrências mensais envolvendo resgate ou outro veículo de atendimento médico a acidentados serão verificados os tempos de chegadas ao local. Nesta verificação serão admitidas até 10% (dez por cento) dos eventos da amostragem com tempos superiores a 10 minutos, desde que nenhum destes eventos (aqueles que compõem os 10% (dez por cento)) ultrapasse o tempo de atendimento em 20 minutos. Caso isto ocorra o Parceiro Privado estará sujeita às penalidades previstas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

Mesmo que o Parceiro Privado consiga um nível de atendimento de resgate ou outro veículo de atendimento médico a acidentados superior ao mínimo exigido, não será permitida a redução de veículos abaixo do mínimo declarado na METODOLOGIA DE EXECUÇÃO para aquele ano de operação.

c. Serviço de Inspeção de Tráfego

O Serviço de Inspeção de Tráfego deverá contar com unidades móveis destinadas a circular permanentemente, cada uma nos trechos de rodovias integrantes do Sistema Rodoviário sob sua responsabilidade, com o objetivo de detectar a necessidade de ajuda ao Usuário, inspecionar as pistas e a faixa de domínio, quanto a irregularidades, necessidade de manutenção, presença de animais, etc., e participar ativamente na ocorrência de neblina, incêndio na faixa de domínio, acidentes, remoção de animais e outras situações de emergência, providenciando sinalização de emergência e desvios de tráfego, além de apoio aos demais serviços. Além da aquisição destes veículos, deverão ser previstas suas substituições ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de acordo com a vida útil de cada veículo.

Caberá ao Serviço de Inspeção de Tráfego, também, acompanhar o transporte de cargas excepcionais e proporcionar suporte à fiscalização desses transportes, bem como, outros Serviços Não Delegados, incluindo as atividades afetas à Policia Rodoviária.

Fica a critério do Parceiro Privado a utilização de veículos mistos (guincho leve/inspeção de tráfego) para atendimento deste serviço. Trata-se da realização da inspeção de tráfego utilizando guincho leve adaptado para este serviço (com acomodações para o Usuário – cabine dupla). Neste caso, o Parceiro Privado deverá atender o nível mínimo de serviço para os dois tipos de serviços (guincho e inspeção de tráfego), ou seja, quando um veículo deste tipo estiver envolvido em algum evento outro reserva estará em circulação.

As unidades móveis de Inspeção de Tráfego deverão ser dotadas de Sistema de Telecomunicação com o Centro de Controle Operacional e Sistema de Rastreamento interligado ao CCO *online* e em tempo real. Deverão também ser equipadas para inspecionar e executar sinalização de emergência nas rodovias do Sistema Rodoviário e operadas por equipe qualificada.

O serviço será responsável pela inspeção da faixa de domínio e das pistas, visando detectar quaisquer irregularidades e ocorrências, bem como, a presença de Usuários necessitando atendimento. Caberá ao serviço prestar apoio a toda e qualquer operação realizada no Sistema Rodoviário.

As unidades móveis de inspeção de tráfego deverão circular permanentemente em subtrechos específicos do Sistema Rodoviário, para desempenhar suas funções. Os recursos materiais e humanos do serviço deverão ser dimensionados em função das características do Sistema Rodoviário, de modo a atender a um nível mínimo de serviço expresso pelo seguinte índice:

- Tempo médio de circulação (Definido como o intervalo de tempo necessário para cada unidade móvel passar pelo mesmo ponto de seu subtrecho): não superior a 90 (noventa) minutos, em condições normais de operação.

Para acompanhamento deste nível mínimo de serviço, a ARTESP deverá manter plano de fiscalização, compreendendo a verificação dos tempos de circulação da inspeção de tráfego no CCO, através do Sistema de Rastreamento

destes veículos, considerando uma amostragem significativa do período de permanência no CCO para este tipo de verificação.

Nesta amostragem, serão verificados os tempos de circulação das inspeções de tráfego. Nesta verificação serão admitidas até 10% dos eventos da amostragem com tempos de circulação superiores aos permitidos. Caso ultrapasse os 10% (dez por cento) o Parceiro Privado estará sujeita às penalidades previstas no Anexo 11 – das Penalidades. O não atendimento deste indicador de desempenho, a partir do ano em que a Contraprestação for devida, sujeitará o Parceiro Privado ao regramento estabelecido pelo Anexo 3 – Indicadores de Qualidade e Desempenho.

Mesmo que o Parceiro Privado consiga um nível de atendimento de inspeção de tráfego superior ao mínimo exigido, não será permitida a redução de veículos abaixo do mínimo declarado na METODOLOGIA DE EXECUÇÃO.

d. Serviço de Apreensão de Animais na Faixa de Domínio da Rodovia

O Serviço de Apreensão de Animais deverá contar com veículos devidamente equipados, assim como recursos humanos especializados, destinados a desempenhar operações de apreensão de animais na pista ou na faixa de domínio das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário, com o objetivo de garantir a segurança dos Usuários. Os animais apreendidos serão transportados para Pátios de Apreensão de Animais específicos. Além da aquisição destes veículos, deverão ser previstas suas substituições ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de acordo com a vida útil de cada veículo.

As unidades móveis de apreensão de animais deverão ser dotadas de Sistema de Telecomunicação com o Centro de Controle Operacional e Sistema de Rastreamento interligado ao CCO *online* e em tempo real.

As unidades móveis de apreensão de animais deverão permanecer estacionadas em pontos estratégicos do Sistema Rodoviário, aguardando acionamento. Esses pontos são os Postos do Sistema de Atendimento aos Usuários, definidos e implantados por trecho de atendimento, sendo utilizados também para o estacionamento das viaturas dos demais serviços, tais como: Serviço de Primeiros Socorros, Serviço de Socorro Mecânico.

Os recursos do serviço, materiais e humanos, deverão ser dimensionados em função das características do Sistema Rodoviário, de modo a atender a demanda deste serviço.

Os animais apreendidos deverão receber tratamentos (alimentação, controle zoonoses) de pessoas e locais especializados. O Parceiro Privado poderá firmar convênios com Prefeituras Municipais que possuem Pátio de Apreensão de Animais, regulamentados por Lei Municipal.

e. Serviço de Caminhão Irrigadeira (Carro Pipa)

O Serviço de Caminhão de Irrigação deverá contar com unidades devidamente equipadas, assim como recursos humanos especializados, destinados a desempenhar operações de combate a pequenos incêndios, auxílio na lavagem de pista na liberação de acidentes com produtos perigosos e outros, limpeza de placas de sinalização vertical, limpeza de dispositivos de segurança viária, com o objetivo de garantir a segurança dos Usuários. Além da aquisição destes veículos, deverão ser previstas suas substituições ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de acordo com a vida útil de cada veículo.

As unidades Caminhão de Irrigação deverão ser dotadas de Sistema de Telecomunicação com o Centro de Controle Operacional e Sistema de Rastreamento interligado ao CCO *online* e em tempo real.

Estas unidades deverão permanecer estacionadas em pontos estratégicos do Sistema Rodoviário, aguardando acionamento. Esses pontos são os Postos do Sistema de Atendimento aos Usuários, definidos e implantados por trecho de atendimento, sendo utilizados também para o estacionamento das viaturas dos demais serviços, tais como: Serviço de Primeiros Socorros, Serviço de Socorro Mecânico.

Os recursos do serviço, materiais e humanos deverão ser dimensionados em função das características do Sistema Rodoviário, de modo a atender a demanda deste serviço.

f. Serviço de Socorro Mecânico

Compreende uma rede de unidades móveis equipadas para prestar atendimento mecânico e elétrico, operada por pessoal especializado. Além da aquisição destes veículos, deverão ser previstas suas substituições ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA de acordo com a vida útil de cada veículo (este serviço poderá ser prestado pelos veículos operacionais tipo inspeção de tráfego e guinchos, não sendo obrigatório veículos exclusivos).

O serviço será responsável pelo atendimento dos veículos com pane eletromecânica, parados em acostamento ou refúgios das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário, visando devolvê-los à circulação de forma rápida e expedita.

As unidades Socorro Mecânico deverão ser dotadas de Sistema de Telecomunicação com o Centro de Controle Operacional e Sistema de Rastreamento interligado ao CCO *online* e em tempo real.

Estas unidades deverão permanecer estacionadas em pontos estratégicos do Sistema Rodoviário, aguardando acionamento. Esses pontos são os Postos do Sistema de Atendimento aos Usuários, definidos e implantados por trecho de atendimento, sendo utilizados também para o estacionamento das viaturas dos demais serviços, tais como: Serviço de Primeiros Socorros, Serviço de Guincho.

Os recursos do serviço, materiais e humanos deverão ser dimensionados em função das características do Sistema Rodoviário, de modo a atender a demanda deste serviço.

- Tempo de chegada ao local de atendimento, não superior a 30 (trinta) minutos, em 90% (noventa por cento) das ocorrências mensais. Nos 10% (dez por cento) restantes o tempo de chegada não poderá superar 60 (sessenta) minutos.

Para acompanhamento deste nível mínimo de serviço, a ARTESP deverá manter plano de fiscalização, compreendendo a verificação dos tempos de chegada do socorro mecânico ao local do evento (hora em que foi solicitado o socorro mecânico ao CCO até a hora da chegada ao local), considerando uma amostragem significativa de todas as ocorrências envolvendo socorro mecânico, naquele mês considerado para fiscalização.

Nesta amostragem das ocorrências mensais envolvendo socorro mecânico, serão verificados os tempos de chegadas ao local. Nesta verificação serão

admitidas até 10% (dez por cento) dos eventos da amostragem com tempos superiores a 30 minutos, desde que nenhum destes eventos (aqueles que compõem os 10% (dez por cento)) ultrapasse o tempo de atendimento em 60 minutos. Caso isto ocorra o Parceiro Privado estará sujeita às penalidades previstas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES. Mesmo que o Parceiro Privado consiga um nível de atendimento de socorro mecânico superior ao mínimo exigido, não será permitida a redução de veículos abaixo do mínimo declarado no Anexo 08 para aquele ano de operação.

7.5. Manual de Operação

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes aos serviços do SAU descritos neste item deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pelo Parceiro Privado e entregue ao Poder Concedente em um prazo de 12 (doze) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, para validação.

8. FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA

A ARTESP exercerá a fiscalização dos serviços correspondentes à operação, tráfego e segurança viária, mediante ações de campo, visando verificar a conformidade dos serviços com os padrões mínimos exigidos, assim como, através de auditorias específicas, regulares ou extraordinárias, no sentido de apurar eventuais irregularidades detectadas pela fiscalização.

8.1. Sistema de Informações

A fim de permitir e facilitar os processos de fiscalização e auditoria, o Parceiro Privado deverá implantar um sistema de informações consubstanciado em demonstrativos e/ou relatórios que permitam o acompanhamento, pela ARTESP, dos dados referentes a todos os serviços correspondentes à operação, tráfego e segurança viária, devendo esse sistema ser descrito sucintamente na proposta.

As informações a serem prestadas pelo Parceiro Privado obedecerão a modelos padronizados, fornecidos pela ARTESP.

O sistema de informações deverá contemplar acesso a informações diárias, semanais, mensais e anuais, observando a seguinte sistemática:

8.1.1. Informações diárias e semanais

O Parceiro Privado deverá manter à disposição da ARTESP, um banco de dados informatizado, permitindo acesso em tempo real, com informações compreendendo, mas não restritas a:

- volume de tráfego horário registrado em cada Praça de Pedágio, ordenado por classe de veículos;
- número de cabinas em operação em cada praça de pedágio, durante os turnos;
- resultados diários da arrecadação, por cabina operante;
- volume e velocidade do tráfego, subdividido em intervalos de 15 minutos, por faixa, obtido através de coletores automáticos instalados nas seções críticas de cada segmento homogêneo, conforme estabelecido no subitem 6.2.1. deste Anexo; os volumes deverão estar identificados por tipo de veículo, ao menos nas categorias “leve” e “comercial”;

- nas seções de Praças de Pedágio, as concessionárias deverão indicar especificamente o volume horário de ônibus e motocicleta;
- volume horário de veículos sujeitos a pesagem, que circulam em seção imediatamente a montante da base de pesagem (móvel e fixa);
- quantidade de veículos que passam pelos vários estágios da pesagem, ordenadas por classe de veículos, bem como os que se evadem da pesagem;
- número de autos de infração por excesso de peso, valores diários das autuações e o valor do excesso constatado;
- horas de balança em operação, à disposição e em manutenção;
- número de eventos de atendimento aos Usuários, ordenados por tipos de evento, segundo os serviços envolvidos;
- indicações dos intervalos de tempo de atendimento de cada serviço envolvido nos eventos, de modo a permitir a sua tabulação;
- caracterização de todos os acidentes ocorridos no sistema viário, com indicações sobre sua natureza, tipo de veículo envolvido e consequências geradas; conforme modelo a ser entregue pela ARTESP; e
- resumo das principais ocorrências de tráfego no Sistema Rodoviário.

8.1.2. Informações mensais e anuais

O Parceiro Privado deverá emitir relatórios mensais e anuais contendo os resumos dos dados estatísticos e das ocorrências operacionais, de forma a permitir análise do comportamento sazonal do tráfego, das operações nas Praças de Pedágio, operações de pesagem, fiscalização de trânsito e transporte, operações rotineiras e especiais de tráfego e atendimento aos Usuários.

A cada mês, para todos os segmentos homogêneos do Sistema Rodoviário, o Parceiro Privado deverá calcular o Nível de Serviço Operacional, conforme metodologia preconizada no item 6.2.1 deste anexo e item 2.2 do Anexo 07 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO.

Deverá ser fornecida mensalmente a quantidade de recursos humanos, equipamentos e veículos disponibilizados nas áreas operacionais. Informação semelhante deverá ser prestada sobre os recursos colocados à disposição de outros organismos, tais como DER e PMRv.

Anualmente, o Parceiro Privado deverá fornecer à ARTESP informações sobre a evolução dos diversos tipos de veículos que circulam em cada rodovia do Sistema Rodoviário concedido, assim como do perfil do Usuário, com ênfase a motociclista, pedestre e caminhoneiro.

Mensalmente, o Parceiro Privado deverá posicionar o Poder Concedente sobre o andamento da solução para os locais identificados previamente como acessos irregulares e críticos em questões de segurança viária.

No prazo máximo de 3 (três) meses contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá fornecer à ARTESP um levantamento aerofotogramétrico (ortofotos digitais coloridas) com resolução espacial de 50cm, compatível com o sistema de georreferenciamento utilizado pela ARTESP, de toda o Sistema Existente, incluindo a faixa de domínio e as áreas laterais adjacentes, totalizando, no mínimo, cerca de 2000 m de largura. Esse levantamento

deverá conter a restituição do traçado das rodovias integrantes do Sistema Existente seus trevos, intersecções e acessos, o cadastramento de todos os elementos pertinentes à CONCESSÃO PATROCINADA, tais como praças de pedágio, postos de SAU, postos da PMRv, postos de pesagem e edificações em geral, bem como toda sinalização horizontal e vertical, dispositivos de proteção contínua (defensas metálicas, barreiras rígidas de concreto, dispositivos antiofuscamento, e outros), pontes, viadutos, passarelas, etc. Cada tipo de informação deve ser apresentada em camada independente de forma a permitir ao Poder Concedente a constituição de um banco de dados do Sistema Rodoviário.

O levantamento e o cadastramento deverão ser atualizados anualmente, levando-se em conta as alterações que vierem a ocorrer ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA.

Os dados serão incorporados ao sistema utilizado pela ARTESP mediante restituição digital. Desta maneira, será obtida a base de dados primária do Sistema Rodoviário, incluindo-se arquivos gráficos (contendo as informações espaciais cadastradas) e os arquivos tabulares (contendo os atributos de cada elemento cadastrado).

Os dados provenientes da monitoração das estruturas físicas deverão ser catalogados através de fichas, as quais já deverão possuir o endereço geográfico do ponto observado, de maneira que sua introdução no banco de dados já pressuporá sua ligação com os dados gráficos georreferenciados. Em caso de elementos não cadastrados, deverá ser utilizado equipamento do Sistema de Posicionamento Global (GPS – Global Position System), de modo a prover os dados de localização com aproximação suficiente para sua perfeita definição.

As informações correspondentes aos atributos georreferenciados, assim como os dados provenientes da monitoração, comporão tabelas do banco de dados do sistema. Unicamente, essas tabelas terão índice para ligação com os dados armazenados na base gráfica, permitindo acesso duplo a esses dados (acessos dos atributos por consulta à base gráfica e acesso aos elementos gráficos por consulta ao banco de dados).

8.1.3. Banco de dados do CCO

O Parceiro Privado deverá manter à disposição do Poder Concedente, permitindo acesso em tempo real e a qualquer tempo, todos os dados e informações operacionais disponíveis, através do banco de dados do CCO, inclusive as referentes a pedágio, pesagem, ocorrências de trânsito e conservação/manutenção rodoviária, para fins de fiscalização e auditoria.

8.1.4. Envio sistemático de informações

A forma e periodicidade das informações a serem enviadas à ARTESP serão identificadas, conforme a necessidade. A ARTESP fornecerá modelos padronizados a serem preenchidos pelas concessionárias.

8.2. Sistema de Gestão da Qualidade

O Parceiro Privado deverá oferecer garantia de qualidade, externa e interna, mediante a sua certificação, no prazo máximo de 2 (dois) anos, a contar da assinatura do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA, no sistema ISO 9000 (Normas NBR ISO 9002 e NBR ISO

9004-2), no que se refere aos serviços correspondentes às funções operacionais, incluindo as atividades de apoio aos serviços não delegados, a saber:

- Operação do Sistema de Pedágio;
- Operação do Sistema de Fiscalização de Trânsito e Transporte;
- Operação do Sistema Viário, Segurança e Conforto dos Usuários.

9. SERVIÇOS COMPLEMENTARES

Os serviços complementares, a serem executados por terceiros, conforme previsto no Anexo 01 - REGULAMENTO DA CONCESSÃO PATROCINADA dependerá da aprovação prévia do Poder Concedente.

O PARCEIRO PRIVADO, observada a legislação vigente, definirá as condições de prestação dos serviços, especialmente no que se refere aos aspectos operacionais.

10. RÁDIO DEDICADA

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar uma rádio FM dedicada aos usuários do Sistema Rodoviário com cobertura em toda a sua extensão. A rádio dedicada deverá funcionar durante 24 horas por dia, todos os dias da semana, inclusive feriados e fins de semana.

O projeto de implantação da rádio dedicada deverá ser submetido à prévia anuência da ARTESP no prazo de 180 (sessenta) dias contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

A rádio dedicada deverá entrar em operação, já com todas as autorizações necessárias, no âmbito da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, em até 24 (vinte e quatro) meses contados da Data de Transferência do Sistema Existente.

A rádio dedicada deverá veicular programação e conteúdo dedicados à informação de interesse público aos usuários, com relação, especialmente, aos seguintes aspectos:

- Pontos de apoio e de serviços aos Usuários do Sistema Rodoviário;
- Ocorrência e fatos relevantes que interditem parcial ou totalmente o Sistema Rodoviário;
- Informações relacionadas à fluidez e ao tráfego do Sistema Rodoviário;
- Informações sobre segurança viária ou forma de conduta que auxiliam a viagem dos Usuários;
- Informações sobre o Programa de Concessões do Estado de São Paulo e demais rodovias Estaduais que sejam de interesse público;
- Outras informações de interesse público e focadas no conforto dos Usuários do Sistema Rodoviário

A grade de programação deverá ser previamente apresentada e aprovada pela ARTESP através de sua Assessoria de Comunicação e Imprensa.

Eventuais receitas oriundas da operação da rádio dedicada serão consideradas Receitas Acessórias para fins do Contrato de Concessão Patrocinada.

11. ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

11.1. Conteúdo da Habilitação Técnica a ser apresentada pelo Licitante

Os temas objeto do presente Anexo correspondem ao CAPÍTULO II - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, APOIO AOS SERVIÇÕS NÃO DELEGADOS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES, da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, a ser apresentado para comprovação da Habilitação Técnica, conforme disposto no Anexo 08.

O conteúdo desse capítulo poderá ser subdividido em itens e subitens, a critério do LICITANTE, devendo incluir:

- Projeções anuais de crescimento do tráfego, ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, por segmento de rodovia do Sistema Rodoviário concedido, observando-se os mesmos segmentos definidos conforme disposto no item 6.2.1. deste Anexo, para avaliação dos níveis de serviço e identificação da necessidade de ampliações e melhorias do Sistema Rodoviário;
- Descrição lógica e sucinta do sistema proposto para a integração dos diversos serviços operacionais, incluindo o sistema de transmissão de dados, o sistema de comunicações e o sistema de monitoração de tráfego;
- Descrição sucinta e especificação técnica dos equipamentos, instrumentos e sistemas de controle, referentes a pedágio, pesagem de veículos, controle de velocidade, comunicações, monitoração, transmissão de dados e informações, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com indicações suficientes de que as especificações funcionais previstas no Edital e seus Anexos serão atendidas;
- Descrição sucinta, especificação e quantificação dos veículos, acessórios e equipamentos das unidades móveis dos diversos serviços, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;
- Quantificação e qualificação dos recursos humanos necessários aos serviços, embasados principalmente no equacionamento das variações de fluxo de tráfego aplicáveis a cada caso, considerando todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com demonstração do pleno atendimento aos níveis de serviço previstos no Edital e seus Anexos. Os dimensionamentos deverão ser devidamente justificados com indicações dos critérios e parâmetros adotados;
- Quantificação e qualificação dos demais recursos e insumos necessários aos serviços, incluindo a logística de apoio, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;
- Previsão de verba anual, conforme Anexo 09 - Quadro 5B – DESPESAS – POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA, para aquisição de recursos materiais de apoio ao Policiamento Rodoviário, no exercício dos serviços não delegados, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;
- Fornecimento de viaturas, conforme Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO. O valor de investimento destes veículos deverá ser previsto e detalhado ano a ano no Quadro 9B – IMOBILIZADO / INVESTIMENTO, item 3.2. Veículos Operacionais do Anexo 09;
- Descrição do sistema proposto para a prestação de apoio necessário às atividades de instrução e fundamentação técnica de solicitações de Autorizações e Outorgas pelo Poder Público;
- Descrição sucinta do Sistema de Informações a ser implantado, visando permitir e facilitar os processos de fiscalização e auditoria pelo Poder Concedente;
- Descrição sucinta das ações a serem desenvolvidas pelo Parceiro Privado para melhoria dos Serviços Complementares, durante o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA.

11.2. Resumos Finais dos Quantitativos

Os quantitativos resultantes do dimensionamento de recursos materiais e humanos deverão ser transportados para os quadros-resumo de 1 a 5, conforme modelos apresentados na seqüência.

A partir dos quadros-resumo 1, 2, 3, 4 e 5 deverá ser preenchido o Quadro 4B - DESPESAS OPERACIONAIS do Anexo 09.

Quadro-Resumo 1 - ADMINISTRAÇÃO E FUNÇÕES OPERACIONAIS - PESSOAL

(VALORES EM R$)

FASE : do ..... ao ..... mês

ÁREA	EFETIVO	SALÁRIOS / HONORÁRIOS	TOTAL (SAL/HON)	ENCARGOS %	TOTAL (SAL/HON + ENCARGOS)	TOTAL BENEFÍCIOS (1)	TOTAL GERAL
ADMINISTRAÇÃO/GERENCIAMENTO (2)							
TOTAL							
OPERAÇÃO (TRÁFEGO E SAU) (3)							
TOTAL							
PRAÇAS DE PEDÁGIO (4)							
TOTAL							
POSTOS DE FISCALIZAÇÃO (5)							
TOTAL							
TOTAL GERAL							

(1) De transporte da última coluna do Quadro-Resumo 2
(2) Relacionar todos os cargos e funções cujos ocupantes prestam serviço na sede operacional do Sistema Viário, incluindo a Alta Administração (Conselhos e Diretoria Executiva), gerências, chefias, supervisões e demais cargos e funções administrativas, técnicas e operacionais.(exceto o gerenciamento das Funções de Conservação)
(3) Relacionar todos os cargos e funções cujos ocupantes prestam serviço ao longo das rodovias, em atividades móveis, tais como, Atendimento aos Usuários e Inspeção de Tráfego.
(4) Relacionar todos os cargos e funções cujos ocupantes prestam serviço diretamente nas praças de pedágio, incluindo supervisores, vigilantes e demais funções administrativas, além das funções específicas de pedágio.
(5) Relacionar todos os cargos e funções cujos ocupantes prestam serviço diretamente nos postos de fiscalização (PGFs e bases de pesagem móvel).

Quadro-Resumo 2 - PLANO DE BENEFÍCIOS (ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO)

(VALORES EM R$)

FASE : do ..... ao ..... mês

ÁREA	EFETIVO	REFEIÇÃO	MORADIA	TRANSPORTE	ASSISTENCIA MÉDICA E ODNTOLÓGICA	OUTROS	TOTAL
ADMINISTRAÇÃO/GERENCIAMENTO (1)							
TOTAL							
OPERAÇÃO (TRAFEGO E SAU) (1)							
TOTAL							
PRAÇAS DE PEDÁGIO (1)							
TOTAL							
POSTOS DE FISCALIZAÇÃO (1)							
TOTAL							
TOTAL GERAL							

(1) Repetir os mesmos cargos e funções do Quadro-Resumo 1

Quadro-Resumo 3 - CONSUMO

(VALORES EM R$)

FASE: do.....ao.....mes							
ÁREA	MATERIAL DE ESCRITORIO	MATERIAIS DIVERSOS	ENERGIA ELÉTRICA	TELEFONE	GÁS	ÁGUA	TOTAL
ADMINISTRAÇÃO/GERENCIAMENTO (1) TOTAL							
OPERAÇÃO (TRÁFEGO E SAU) (2) TOTAL							
PRAÇAS DE PEDÁGIO (3) TOTAL							
POSTOS DE FISCALIZAÇÃO (3) TOTAL							
TOTAL GERAL							

(1) Subdividir por unidade administrativa (Diretorias, Divisões, Departamentos, Seções, unidades de Polícia Rodoviária, etc.)

(2) Subdividir por serviços operacionais (Primeiros Socorros, Socorro Mecânico, Guincho, Inspeção de Tráfego, etc.)

(3) Subdividir por unidades físicas (Praças de Pedágio, Postos Gerais de Fiscalização, Bases de Pesagem Movel, Postos de Policiamento Rodoviário, Patios Operacionais, etc.)

Quadro-Resumo 4 - VEÍCULOS PARA ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO

(VALORES EM R$)

FASE : do ..... ao ..... mês									
AREAS	Modelo	Qtd. Total	Combustivel			Manut (R$)	Locação		
			Total Km	Total Lt	Total (R$)		Qtd	Custo Unit	Total (R$)
VEÍCULOS PARA SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO E GERENCIAMENTO (1) TOTAL									
VEÍCULOS PARA SEVIÇOS OPERACIONAIS (2) TOTAL									
TOTAL									

Na memória de cálculo deverá ser indicado o critério adotado para estimar o consumo de combustível, bem como, os custos de manutenção.

(1) Subdividir por unidade administrativa e gerencial, incluindo Praças de Pedágio, Postos de Fiscalização e unidades da Polícia Rodoviária.

(2) Subdividir por serviços operacionais (Primeiros Socorros, Socorro Mecânico, Guincho e Inspeção de Tráfego).

Quadro-Resumo 5 - DESPESAS DIVERSAS

(VALORES EM R$)

FASE :	do ..... ao ..... mês
SERVIÇOS DE TERCEIROS	
DESCRIMINAÇÃO	VALOR
TOTAL	
ALUGUEL	
DESCRIMINAÇÃO	VALOR
TOTAL	

ANEXO 06

SERVIÇOS CORRESPONDENTES AS FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO

ANEXO VI

SERVIÇOS CORRESPONDENTES AS FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. **PROGRAMA INTENSIVO INICIAL – PII**
2. **CONSERVAÇÃO DE ROTINA**
   - 2.1. Conceitos Básicos
   - 2.2. Descrição e Padrões para os Programas
   - 2.3. Relatórios e Programações da Conservação
   - 2.4. Fiscalização
3. **CONSERVAÇÃO / MANUTENÇÃO ESPECIAL**
   - 3.1. Conceitos Básicos
   - 3.2. Descrição e Padrões dos Serviços
   - 3.3. Relatórios e Programações da Conservação
   - 3.4. Fiscalização
4. **CONSERVAÇÃO / MANUTENÇÃO DE EMERGÊNCIA**
   - 4.1. Conceitos Básicos
   - 4.2. Procedimentos
   - 4.3. Fiscalização
5. **SERVIÇOS CORRESPONDENTES A MEIO AMBIENTE**
   - 5.1. Programa Inicial
   - 5.2. Das Responsabilidades
6. **ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO**
   - 6.1. Conteúdo da Habilitação Técnica do Licitante
   - 6.2. Resumos Finais dos Quantitativos

1. PROGRAMA INTENSIVO INICIAL - PII

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

- Descrição do PII

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

a. Pavimento

- Entrega de relatório contendo levantamento dos índices de qualidade do pavimento (IGG, IRI/QI, deflexão);
- Execução de operação tapa buracos em toda a via;
- Correções de depressões;
- Selagens de trincas;
- Reparos superficiais e profundos;
- Fresagens e recomposição do pavimento asfáltico;
- Execução de Panos de revestimento asfáltico;
- Regularização e eliminação de degrau entre pista e acostamento;
- Entrega de Relatório de Conclusão de PII (Pavimento).

A Concessionária deverá apresentar no prazo de 60 (sessenta) dias contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, um relatório contendo levantamentos de índices de IGG, QI/IRI e deflexão de todo o SISTEMA RODOVIÁRIO existente. Neste estudo, deverão ser estabelecidos índices admissíveis e ainda deverá ser apresentada uma análise da situação atual do pavimento.

Quando da conclusão da implementação de todos os investimentos e serviços integrante do PII, a Concessionária deverá entregar à ARTESP o "Relatório de Conclusão de PII (Pavimento)" contendo levantamento dos índices de qualidade do pavimento – IGG, QI/IRI, e deflexão, de pavimentos flexíveis e semi-rígidos, e ICP, QI/IRI e deflexão no caso de pavimento rígido (inclusive acostamentos e faixas de segurança). O pavimento deverá ter IGG=0, condição deflectométrica que foi estabelecida como admissível em função do tráfego solicitante (número N estimado até a próxima intervenção programada) e condição de irregularidade que garanta que durante essa vida útil o valor de Irregularidade fique abaixo de 35 (trinta e cinco) contagens/km (QI) ou International Roughness Index (IRI) ≤ 2,69 m/km. No caso de vias em terra ou revestimento primário, deverá ser garantido índice de condição *"Unsurfaced Road Condition Index"* URCI ≥ 75 (setenta e cinco), conforme metodologia de avaliação contida na publicação TM 5-626 do *"United States Department of the Army"* (USDA) de 1995, além de valor de Irregularidade IRI ≤ 6 (seis) m/km ou QI ≤ 78 (setenta e oito) contagens/km.

Destaque-se que os parâmetros mínimos exigidos para as condições do pavimento descritos no item 3.2.1 do presente Anexo deverão ser atendidos a partir do término o PII e durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA. Quaisquer eventuais correções ou intervenções ocorrerão às expensas da CONCESSIONÁRIA.

b. Faixa de domínio

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

c. Drenagem

- Desobstrução de bueiros e elementos de drenagem superficial;
- Reparos em elementos de drenagem;
- Colocação de grelhas e tampas de caixas de captação.

d. Dispositivo de Proteção Contínua

- Reparação ou substituição de dispositivos de proteção contínua avariados, tais como: defensas metálicas, barreiras de concreto, amortecedores de impacto, terminais absorvedores, cercas, alambrados, telas, gradis, guarda-corpos em obras de arte especiais - OAEs, dispositivos antiofuscamento, etc., em até 180 dias;
- Padronização dos dispositivos de contenção (defensas metálicas, barreiras de concreto, amortecedores de impacto) existentes de acordo com os critérios e diretrizes estabelecidos nas normas técnicas da ABNT vigentes, como: NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885 em até 360 dias.

e. Sinalização

- Reparação ou substituição das placas de sinalização deterioradas, avariadas ou depredadas (com pontos de ferrugem, amassadas ou com o índice de retrorrefletância abaixo do padrão) em até 180 dias;
- Limpeza de todas as placas e elementos de sinalização vertical (de solo e aérea) e implantação de sinalização complementar, quando necessário, no prazo de 180 dias;

- Recomposição da sinalização horizontal de trecho ou subtrecho em que for detectado índice de retrorrefletância inferior a 120 mcd/l.m², no prazo de 180 dias;
- Restauração, limpeza e complementação de todos os dispositivos delimitadores (tachas e tachões refletivos, balizadores, cilindros) e dispositivos de sinalização de alerta (marcadores de perigo e de alinhamento, marcadores de obstáculos) que estejam danificados ou com o índice de retrorrefletância abaixo do padrão, no prazo de 180 dias.
- A Concessionária deverá medir a retrorrefletância de 100% da sinalização horizontal e da sinalização vertical no 7º mês após a assinatura do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA.

f. Estruturas

- Correção de depressões no pavimento junto às cabeceiras das obras de arte especiais, identificando as causas e prioridades de intervenção, quanto aos aspectos estruturais, estabilidade e deformação do solo e drenagem;
- Correção de abertura de juntas de dilatação;
- Limpeza de dispositivos de drenagem (buzinotes);
- Reparos de drenagem superficial nas cabeceiras das OAE.

g. Prédios e Pátios

- A conservação preventiva e a conservação corretiva nos prédios e pátios operacionais e de suporte devem ser contínuas de maneira a mantê-los em plenas condições de operação.

h. Sistema de Controle e Automação

- Os sistemas de controle devem apresentar 100% (cem por cento) de operacionalidade, com exceção do sistema de arrecadação 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento), CCO 99,9% (noventa e nove vírgula nove por cento), PMV fixo 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento), PMV móvel 99% (noventa e nove por cento), sensoriamento de tráfego 99% (noventa e nove por cento), CFTV 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento) e sistemas de fiscalização 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento). Para isso, a CONCESSIONÁRIA deve contar com equipamentos ou partes vitais dos sistemas de reserva para substituição imediata. Deverá, também, existir equipe técnica em sistema de plantão 24 (vinte e quatro) horas para proceder à imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas.

i. Iluminação

- Os sistemas de iluminação internos e externos deverão oferecer padrão compatível com as funções específicas e condições climáticas locais. O nível de iluminação em qualquer ponto de uma superfície não deve ser inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do nível previsto em projeto.

j. Execução do PII

- Os serviços e investimento descritos no PII deverão ser iniciados imediatamente após a Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para a CONCESSIONÁRIA, devendo estar concluído

num prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

- Cada atividade descrita para o PII deverá ser concluído nas datas limites estabelecidas no Quadro "Cronograma Referencial do PII" apresentado na sequência. O atraso nas datas estabelecidas para cada atividade configurará descumprimento contratual, sob pena de sanções previstas no Contrato de Concessão Patrocinada e em seus Anexos.
- Todos os trabalhos acima enumerados, a serem executados pela CONCESSIONÁRIA, deverão ser realizados através de equipes especializadas, devidamente treinadas, uniformizadas e equipadas com dispositivos de sinalização de obras nas pistas, visando garantir a segurança e fluidez do tráfego e dos trabalhadores, durante os serviços.

QUADRO – CRONOGRAMA REFERENCIAL DO PII

Descrição Atividades	Mês Limite para Conclusão da Atividade	Mês de Operação											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
a. Pavimento													
· Entrega de relatório contendo levantamento dos índices de qualidade do pavimento (IGG, IRI/QI, deflexão)	2	■	■										
· Execução de operação tapa buracos em toda a via	2	■	■										
· Correções de depressões	6	■	■	■	■	■	■						
· Selagens de trincas	6	■	■	■	■	■	■						
· Reparos superficiais e profundos	6	■	■	■	■	■	■						
· Fresagens e recomposição do pavimento asfáltico	6	■	■	■	■	■	■						
· Execução de Panos de revestimento asfáltico	6	■	■	■	■	■	■						
· Regularização e eliminação de degrau entre pista e acostamento	6	■	■	■	■	■	■						
· Entrega de Relatório de Conclusão de PII (Pavimento)	7							■					
b. Faixa de Domínio													
· Remoção de detritos, lixo e entulhos das plataformas;	6	■	■	■	■	■	■						
· Poda do revestimento vegetal em toda extensão e largura da faixa de domínio, inclusive nos locais como praças de pedágio, balança, trevos, Polícia Militar Rodoviária - PMRv, Serviço de Atendimento ao Usuário - SAU etc.;	6	■	■	■	■	■	■						
· Limpeza geral de pistas, acostamentos, canteiro central e nas laterais de faixa de domínio;	6	■	■	■	■	■	■						
· Remoção de pichações em toda a faixa de domínio, tal como barreiras de concreto, Obras de Arte Especiais, placas de sinalização, muros, taludes etc;	3	■	■	■									
· Recuperação de erosões de corte e aterro (definitivo)	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
· Remoção de árvores e arbustos que representem perigo à segurança viária ou que comprometam o sistema de drenagem.	2	■	■										
c. Drenagem													
· Desobstrução de bueiros e elementos de drenagem superficial	6	■	■	■	■	■	■						
· Reparos em elementos de drenagem	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
· Colocação de grelhas e tampas de caixas de captação	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
d. Dispositivo de Proteção Continua													
· Reparação ou substituição de dispositivos de segurança avariados, tais como: defensas metálicas, barreiras de concreto, cercas, alambrados, telas, gradis, guarda-corpos em obras-de-arte especiais - OAEs, dispositivos antiofuscamento, etc.	6	■	■	■	■	■	■						
· Padronização dos dispositivos de contenção (defensas metálicas, barreiras de concreto, amortecedores de impacto) existentes de acordo com os critérios e diretrizes estabelecidos nas normas técnicas da ABNT vigentes, como: NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
e. Sinalização													
· Reparação ou substituição das placas de sinalização avariadas e/ou depredadas (apresentarem ponto de ferrugem, amassadas ou com a retrorrefletividade abaixo do padrão)	6	■	■	■	■	■	■						
· Limpeza de todas as placas e elementos de sinalização vertical (de solo e aérea) e implantação das complementações necessárias	6	■	■	■	■	■	■						
· Recomposição da sinalização horizontal de trecho ou subtrecho em que for detectado índice de retrorrefletância inferior a 120 mcd/l.m², no prazo de 180 dias;	6	■	■	■	■	■	■						
· Restauração, limpeza e complementação de todos os dispositivos delimitadores (tachas e tachões refletivos, balizadores, cilindros) e dispositivos de sinalização de alerta (marcadores de perigo e de alinhamento, marcadores de obstáculos) que estejam danificados ou com o índice de retrorrefletância abaixo do padrão	6	■	■	■	■	■	■						
f. Estruturas													
· Correção de depressões no pavimento junto às cabeceiras das obras de arte	6	■	■	■	■	■	■						
· Correção de abertura de juntas de dilatação	6	■	■	■	■	■	■						
· Limpeza de dispositivos de drenagem (buzinotes)	6	■	■	■	■	■	■						
· Reparos de drenagem superficial nas cabeceiras das OAE	6	■	■	■	■	■	■						
g. Prédios e Pátios													
· A conservação preventiva e a conservação corretiva nos prédios e pátios operacionais e de suporte devem ser contínuas de maneira a mantê-los em plenas condições de operação	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
h. Sistema de Controle e Automação													
· Todos os sistemas de controle devem apresentar 100% (cem por cento) de operacionalidade. Para isso, a CONCESSIONÁRIA deve contar com equipamentos ou partes vitais dos sistemas de reserva para substituição imediata. Deverá, também, existir equipe técnica em sistema de plantão 24 (vinte e quatro) horas para proceder a imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
i. Iluminação													
· Os sistemas de iluminação internos e externos deverão oferecer padrão compatível com as funções específicas e condições climáticas locais. O nível de iluminação em qualquer ponto de uma superfície não deve ser inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do nível previsto em projeto	6	■	■	■	■	■	■						

2. CONSERVAÇÃO DE ROTINA

2.1. Conceitos Básicos

Conservação/Manutenção de Rotina

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

Planejamento

A conservação/manutenção de rotina de uma rodovia é uma função básica de sua operação. A conservação/manutenção exige que diariamente, ao longo do tempo, sejam executadas algumas dezenas de serviços que requerem uma gama variada de recursos de mão-de-obra, equipamentos, veículos, materiais e ferramentas.

Para poder administrar a conservação/manutenção com eficiência e economia, a CONCESSIONÁRIA deve dispor de um sistema de informação e administração cujos componentes essenciais estão abaixo salientados:

- Inventário rodoviário, que identifica e quantifica todos os elementos constituintes do Sistema Rodoviário que geram serviços de conservação/manutenção;
- Padrões de conservação/manutenção;
- Identificação dos serviços de conservação/manutenção necessários para manter aqueles elementos em nível adequado;
- Programa anual de trabalho;
- Relatórios informatizados, para análise em diversos níveis gerenciais, de eficiência e custos.

Esses componentes concorrem, ao final, para que as atividades de conservação/manutenção se cumpram pontualmente como resultados da melhor combinação entre planejamento e recursos alocados.

Inventário Rodoviário

Uma rodovia é constituída por vários elementos, tais como, terrapleno, pavimento, obras de arte especiais, obras de arte corrente, drenagem superficial e profunda, revestimento vegetal, elementos de segurança, sinalização horizontal, vertical (de solo e aérea), equipamentos de segurança e controle de tráfego, cercas, iluminação viária, utilidades públicas, prédios e pátios operacionais e de suporte etc.

Para que se possa planejar e administrar a conservação/manutenção de rotina de uma rodovia torna-se necessário, em primeiro lugar, conhecer todos esses elementos, pois são eles, ao final, que irão gerar os serviços de conservação/manutenção.

Assim, todos esses elementos devem ser quantificados, e, para tanto, é preciso efetuar seu levantamento e cadastro. Esse cadastro é o “inventário rodoviário” para fins de conservação/manutenção de rotina. Esse inventário deve ser mantido atualizado permanentemente.

O inventário atualizado deve estar disponível para consulta em qualquer momento de forma a permitir sua transferência pelos canais de comunicação estabelecidos a pela ARTESP, sempre que ela entender conveniente.

Para garantir os padrões de conservação estabelecidos a concessionária deverá implantar um processo de identificação de anomalias no sistema ou previsão de vida útil dos elementos e realização das adequações de forma que os padrões não fiquem abaixo dos mínimos exigidos.

Este processo deverá ser apresentado a ARTESP em até 360 dias contados da Data de Assinatura do Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA e deve obter o certificado ISO 9000 depois de um ano do processo implantado.

Padrões de Conservação/Manutenção

Os padrões de conservação/manutenção pré-fixados estabelecem um critério de execução para os serviços, visto que eles definem o aspecto ou função que a rodovia deve apresentar como resultado destes trabalhos.

Eles significam prover um guia para o pessoal envolvido nos serviços e estabelecer valores orçamentários para o sistema viário.

A fixação dos padrões de conservação/manutenção pode ser afetada por inúmeras variáveis, tais como, tipo ou classe da rodovia e de seus entornos, topografia, solo, condições climáticas, volume e tipo de tráfego, idade do pavimento e das estruturas, projetos geométricos, sinalização, elementos de segurança etc.

Os padrões de conservação/manutenção podem ser estabelecidos de diversas formas: por valor numérico, por uma descrição ou por uma determinação da frequência na execução dos serviços, dentre outros critérios.

Os padrões dos serviços de conservação/manutenção na execução dos trabalhos da CONCESSIONÁRIA devem respeitar, no mínimo, as condições abaixo:

- Os serviços de conservação/manutenção rodoviária deverão ser executados, tendo como referências, especificações, normas, procedimentos existentes e/ou outros que vierem a ser aprovados, modificados ou adotados pela ARTESP;
- No caso em que os objetos dos serviços não possuam especificações da ARTESP, prevalecerão às normas editadas pela ABNT e em caso de sua inexistência, prevalecerão às indicações da ARTESP e da Contratante à luz das normas internacionais consagradas aplicáveis.
- Os padrões de Conservação/Manutenção indicados neste item valerão para todos os elementos e dispositivos localizados dentro dos limites da faixa de domínio, incluindo vias marginais, alças de dispositivos, ciclovias e outros.

2.2. Estruturação dos Programas

Para organizar e facilitar o entendimento da conservação/manutenção rodoviária de rotina, ela foi dividida em programas e sub-programas, a saber:

a. Pavimento

a.1. Pavimento Flexível

a.2. Pavimento Rígido

b. Faixa de Domínio
   - b.1. Conservação do Revestimento Vegetal
   - b.2. Limpeza
   - b.3. Erosões
   - b.4. Paradas de ônibus, monumentos e utilidades públicas
   - b.5. Pichação
   - b.6. Conformação Lateral

c. Drenagem
   - c.1. Drenagem Superficial de Plataforma
   - c.2. Drenagem Superficial Fora da Plataforma
   - c.3. Bueiros, Galerias e Drenos
   - c.4. Caixas de Captação
   - c.5. Drenagem de Túneis

d. Dispositivo de Proteção Contínua
   - d.1. Defensas Metálicas
   - d.2. Barreiras de Concreto
   - d.3. Dispositivos Antiofuscamento
   - d.4. Vedos, Cercas, Alambrados e Telamentos
   - d.5. Guarda-corpo e Balaustre
   - d.6. Dispositivos Amortecedores de Impacto

e. Sinalização e Dispositivos Auxiliares
   - e.1. Sinalização Horizontal
   - e.2. Sinalização Vertical e Dispositivos de Sinalização de Alerta
   - e.3. Dispositivos Delimitadores
     - Tachas e Tachões Refletivos
     - Balizadores, Delineadores e Cilindros Delimitadores
   - e.4. Dispositivo de Canalização
   - e.5. Dispositivo de Uso Temporário
   - e.6. Sinalização Semafórica

f. Estruturas
   - f.1. Pontes, Viadutos, Túneis e Passarelas

g. Prédios e Pátios

g.1. Prédios e Pátios Operacionais e de Suporte

h. Sistema de Controle de Arrecadação

h.1. Sistema de Arrecadação

Pagamento Automático

Pagamento Semiautomático

Pagamento Manual

h.2. Sistema de Controle de Violações

i. Sistema de Controle de Fiscalização

i.1. Posto Geral de Fiscalização - PGF

Módulo de Policiamento Rodoviário

Módulo de Balança

Sistema de Pesagem Balança Seletiva;

Sistema de Pesagem Balança de Precisão Fixa;

Detectores de Presença de Veículos e Registros de Imagens;

Equipamentos de Controle;

Equipamentos Periféricos;

Dispositivos de Sinalização e Elementos de Segurança;

Dispositivos de Detecção de Velocidade de Aproximação.

i.2. Sistema de Controle de Velocidade

Equipamentos de Controle Fixo (Radar Fixo) e Móvel (Radar Móvel)

i.3. Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR)

j. Sistema de Telecomunicações

j.1. Sistema de Radiofonia

Estações Fixas;

Estações Móveis;

Estações Portáteis;

Estações Repetidoras.

j.2. Sistema de Telefonia Comercial e 0800

j.3. Sistema de Transmissão de Dados

j.4. Centro de Controle Operacional

j.5. Sistema de Comunicação com o Usuário (Call Box)

j.6. Painel de Mensagem Variável – PMV

Painel de Mensagem Variável Fixo

Painel de Mensagem Variável Móvel

k. Sistema de Monitoração de Tráfego

k.1. Sistema de Sensoriamento de Tráfego

k.2. Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV

k.3. Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis

l. Iluminação

l.1. Iluminação Viária

l.2. Iluminação Predial

l.3. Sinalização Luminosa

m. Eletrificação

m.1. Linhas de Alta Tensão

m.2. Linhas de Baixa Tensão

m.3. Subestações e Cabinas Primárias

m.4. Motogeradores

m.5. Sistemas *No Break*

2.3. Descrição e Padrões para os Programas

a. Pavimento

- Descrição

Este programa compreende o reparo de:

- Panelas;
- Afundamentos de pequena extensão;
- Bordos quebrados;
- Restauração de base e capa de rolamento em pontos críticos de pequena extensão;
- Correção de degrau entre a pista e acostamento;
- Correção de trincas e depressões em pavimentos flexíveis e rígidos.

Estes trabalhos devem se desenvolver nas pistas e acostamentos das rodovias e suas interseções, bem como nas demais superfícies pavimentadas compreendendo acessos, pátios, entornos de prédios operacionais e de suporte; utilidades públicas, dispositivos de entroncamento e vias marginais até os limites da faixa de domínio.

- Padrões

a.1. Pavimento Flexível

- Panela ou buraco na faixa de rolamento: reparo emergencial provisório no máximo em 24 horas.
- Reparo definitivo com recorte, programável para execução em no máximo 01 mês.
- Depressão em encontro de obra de arte devido a acomodação de aterro: reparo programável para execução em no máximo 01 mês.

- Depressão ou recalque de pequena extensão: reparo programável para execução em no máximo 01 mês.
- Substituição de pano de rolamento comprometido. Reparo programável para execução em no máximo um mês
- Substituição de pano de rolamento medianamente comprometido, quando um trecho qualquer em 100 (cem) metros contínuos de extensão apresentar na faixa de rolamento quatro (4) ou mais reparos no pavimento. Nestes casos, a faixa de rolamento em sua largura total, deve ser recomposta às condições originais do projeto executivo da última intervenção de Conservação Especial do Pavimento realizada: Reparo programável para execução em no máximo um mês.
- Selagem de trincas: execução no mínimo uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 31 de outubro de cada ano.
- Correção de degrau entre a pista e acostamento: reparo programável para execução em no máximo 01 mês.

a.2. Pavimento Rígido

- Panelas ou buracos na faixa de rolamento: emergencial provisório no máximo em 24 horas.
- Reparo definitivo com recorte, programável para execução em no máximo 01 mês.
- Depressão em encontro de obra de arte devido à acomodação de aterro: reparo programável para execução em no máximo 01 mês.
- Juntas e trincas: limpeza e resselagem uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 31 de outubro de cada ano.
- Bordos e lajes quebrados: emergencial provisório no máximo em 24 horas e reparo definitivo com recorte, programável para execução em no máximo 01 mês.

b. Faixa de Domínio

- Descrição

Este programa compreende os serviços de poda manual e mecanizada do revestimento vegetal, limpeza e varredura da plataforma das vias, remoção de lixo e entulho da faixa de domínio, limpeza de canteiro central pavimentado, correção de erosão, conservação de parada de ônibus e monumentos.

O material resultante da poda do revestimento vegetal e da limpeza deve ser recolhido para local pré-determinado que não afete o sistema de drenagem da via, nem cause mau aspecto ao Usuário.

A limpeza e varredura de plataformas devem ser executadas nas pistas e acostamentos onde ocorrem sedimentação de solo e eventual lixo.

Nos entornos de Praças de Pedágio, balanças e postos da PMRv, este serviço deve ser intensificado dada a elevada passagem de veículos e circulação de pedestres.

Lixo e entulho existentes na faixa de domínio da via e em suas interseções devem ser removidos e transportados para local adequado.

Animais mortos devem ser removidos da faixa de domínio e enterrados em local apropriado.

O canteiro central pavimentado deve ser varrido, sendo erradicada toda a vegetação nele existente. A limpeza do canteiro central inclui ainda a limpeza de todas as caixas de captação de águas pluviais e a eventual desobstrução dos bueiros que as interligam.

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

Os pontos de ônibus e os monumentos deverão ser limpos e ou pintados, as coberturas, quando existentes, verificadas e reparadas e as calçadas para circulação de pedestres devidamente conservadas.

- Padrões

b.1. Conservação do Revestimento Vegetal

Os serviços de poda manual e mecanizada do revestimento vegetal, que incluem os serviços de refilamento, coroamento e remoção da massa resultante da poda, devem ser executados em toda extensão dos canteiros centrais gramados e em toda extensão das laterais das vias até os limites da faixa de domínio, contemplando trevos, interseções em nível, prédios e pátios operacionais e de suporte, monumentos e áreas de descanso.

- Poda manual ou mecanizada de gramados: mínimo 06 (seis) vezes ao ano e/ou quando a altura da vegetação atingir 30 cm em trechos genéricos da rodovia ou, 10 cm nos entornos de instalações operacionais, de suporte e imediações de monumentos e obeliscos, incluindo os serviços de refilamento, coroamento e remoção da massa resultante da poda.
- Capina: no mínimo quatro vezes ao ano.
- Aceiros: conservação de aceiros compreendendo roçada e capina, com largura de 1,5m em toda extensão das cercas de divisa da faixa de domínio, no mínimo uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 21 de junho de cada ano.
- Despraguejamento: no mínimo duas vezes ao ano nas áreas gramadas de entorno de prédios, pátios monumentos e obeliscos;
- Manutenção de árvores e arbustos: compreendendo adubação, tutelagem, coroamento e colocação de cobertura morta, no mínimo, uma vez ao ano.
- Corte e poda de árvores e arbustos: árvores e arbustos mortos ou praguejados devem ser cortados e removidos para fora da faixa de domínio, no máximo em 01 mês. Também devem ser cortadas árvores que representem perigo ao tráfego ou cujas raízes comprometam o sistema de drenagem superficial ou obstrua a visibilidade da sinalização. Estes serviços devem ser executados, sempre que for constatada uma das situações acima, em um prazo máximo de 24 horas.
- Recuperação do revestimento vegetal: Mínimo 01 vez ao ano.

b.2. Limpeza

- Remoção de lixo doméstico das instalações operacionais e de suporte: no mínimo 3 (três) vezes por semana.

- Remoção de lixo e entulho da faixa de domínio: no mínimo uma vez por semana em toda a extensão das rodovias.
- Limpeza e varredura de áreas pavimentadas sujeitas a deposição de detritos: no mínimo uma vez por semana.
- Limpeza de canteiro central pavimentado: no mínimo uma vez ao mês, incluindo-se erradicação de vegetação, limpeza de caixas de captação e tubulações que as interligam.
- Animais mortos: remoção imediata das faixas de rolamento e sepultamento no máximo em 18 horas para os animais atropelados no período noturno e em 06 horas para os animais atropelados no período diurno.
- Canais e Corta-Rios: limpeza geral, no mínimo uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 31 de outubro de cada ano.

b.3. Erosões

- Em erosões de corte ou aterro, os serviços emergenciais de limpeza de plataforma, remoção do material erodido, proteção do talude, desvio das águas e sinalização devem ser providenciados no máximo em 24 horas.
- Os serviços de correção da erosão ou retaludamento definitivos em corte e aterro, inclusive quanto à drenagem e revestimento vegetal, deverão ter seus prazos de recomposição estabelecidos através de programação entre as partes.

b.4. Paradas de ônibus, monumentos e utilidades públicas.

- Verificação e conservação no mínimo uma vez por ano.

b.5. Pichação

- Remoção de pichações em placas de sinalização, prazo máximo de 24 horas. Nos pontos de ônibus e demais casos ao longo da faixa de domínio, prazo máximo para remoção em uma semana.

b.6. Conformação lateral

- Conformação lateral para remoção de degrau e regularização do terreno na faixa de domínio junto a lateral do acostamento pavimentado ou entre o refúgio da pista de rolamento e canteiro central ou na lateral das alças de trevos e acessos: prazo para correção em até um mês.

c. Drenagem

- Descrição

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

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

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

- Padrões

c.1. Drenagem superficial de plataforma

- Limpeza geral, no mínimo 4 (quatro) vezes ao ano.
- Reparo de elementos de drenagem: prazo máximo para execução, 01 mês.
- Conformação Lateral: Sempre que o segmento em terra lateral ultrapassar a altura do acostamento ou do refúgio central: correção em no máximo 01 mês.

c.2. Drenagem superficial fora de plataforma

- Drenagem fora de plataforma: limpeza geral, no mínimo uma vez ao ano, devendo esta atividade estar concluída até 31 de outubro de cada ano, para o sistema em geral.
- Drenagem fora de plataforma: limpeza geral quatro vezes ao ano nos trechos de serra.
- Reparo de elementos de drenagem: correção em no máximo 01 mês.

c.3. Bueiros, Galerias e Drenos

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

c.4. Caixas de Captação

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

c.5. Drenagem de túneis

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

d. Segurança Rodoviária

- Descrição

A conservação de rotina relativa a dispositivos de proteção contínua compreende: a limpeza ou pintura e a substituição de defensas metálicas avariadas por acidentes ou em final de vida útil; a limpeza ou pintura e o reparo de barreiras de concreto danificadas por acidentes; a limpeza ou pintura e o reparo ou substituição de dispositivos antiofuscamento; o reparo de cercas, telas e alambrados; a limpeza ou pintura e o reparo de guarda-corpos e balaústres de OAEs; a limpeza ou pintura e o reparo ou substituição de amortecedores de impacto avariados por acidentes ou em final de vida útil.

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

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

A conservação dos elementos antiofuscamento compreende especialmente os serviços relativos à correção de situações que não estejam de acordo com as especificações contidas nas normas técnicas pertinentes; à substituição de elementos deteriorados, furtados, depredados ou avariados em acidentes. Abrange também o realinhamento dos elementos deslocados de sua posição original.

A conservação de cercas, alambrados e telas em passarelas ou sob elas, ao longo do canteiro central, compreende a substituição de postes, suportes, arames e demais elementos que constituem esses tipos de vedo, e que estejam danificados, deteriorados ou em final de vida útil.

A conservação dos dispositivos amortecedores de impacto compreende especialmente os serviços relativos ao reparo, realinhamento ou substituição desses dispositivos avariados por acidente; e à substituição de componentes (postes, lâminas, garras, espaçadores, cintas, elementos de fixação, etc.) comprometidos por corrosão ou em final de vida útil.

- Padrões de Prioridade nos Serviços de Conservação

d.1. Defensas metálicas

- Padronização - a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar e apresentar, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da Data de Assinatura do Contrato da CONCESSÃO PATROCINADA, um relatório técnico (cópia impressa e arquivo digital) contendo a avaliação das defensas metálicas fora de padrão e uma programação mensal de execução das correções necessárias, para a análise e aprovação da ARTESP, com prazo máximo de um ano para a sua conclusão, contado a partir da Data de Assinatura do Contrato.

- Dispositivo danificado que represente risco à segurança dos Usuários – sinalização imediata com cones, cavaletes e fitas; remoção e reposição no prazo máximo de vinte e quatro horas.
- Reparo de danos causados por acidente – prazo máximo para correção: vinte e quatro horas.
- Limpeza, lavagem ou pintura – no mínimo duas vezes por ano. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à CONTRATANTE, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

d.2. Barreiras de concreto

- Padronização - a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar e apresentar, no prazo de cento e oitenta dias contados a partir do início da CONCESSÃO PATROCINADA, um relatório técnico (cópia impressa e arquivo digital) contendo a avaliação das barreiras de concreto fora do padrão e uma programação mensal de execução das correções necessárias, para a análise e aprovação da ARTESP, com prazo máximo de um ano para a sua conclusão, contado a partir da data da assinatura do contrato.
- Dispositivo danificado que represente risco à segurança dos Usuários – sinalização imediata com cones, cavaletes e fitas; remoção no prazo máximo de vinte e quatro horas; recomposição no prazo máximo de uma semana.
- Reparo de danos causados por acidente, ou substituição da barreira móvel danificada – prazo máximo para execução: uma semana.
- Limpeza, lavagem ou pintura – no mínimo duas vezes por ano. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação de rotina desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

d.3. Dispositivos antiofuscamento

- Padronização - a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar e apresentar no prazo de cento e oitenta dias contados a partir da Data de Assinatura do Contrato da CONCESSÃO PATROCINADA, um relatório técnico contendo (cópia impressa e arquivo digital) a avaliação dos dispositivos antiofuscamento ou fora do padrão e uma programação mensal de execução das correções necessárias, para a análise e aprovação da ARTESP, com prazo máximo de um ano para a sua conclusão, após a assinatura do contrato.
- Dispositivo danificado que represente risco à segurança dos Usuários – sinalização imediata com cones, cavaletes e fitas; remoção no prazo máximo de vinte e quatro horas; reposição no prazo máximo de uma semana.
- Reparo de danos causados por acidente – prazo máximo para execução: uma semana.

- Limpeza, lavagem ou pintura – no mínimo duas vezes por ano. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação de rotina desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

d.4. Vedos, Cercas, Alambrados e Telas

- Reparo ou reposição – prazo máximo para execução: uma semana.

d.5. Guarda-corpos e Balaústres

- Dispositivo danificado que represente risco à segurança dos Usuários – sinalização imediata com cones, cavaletes e fitas; remoção no prazo máximo de vinte e quatro horas; recomposição no prazo máximo de uma semana.
- Reparo de danos causados por acidente – prazo máximo para correção: uma semana.
- Limpeza, lavagem ou pintura – no mínimo duas vezes por ano. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

d.6. Dispositivos Amortecedores de Impacto

- Dispositivo danificado que represente risco à segurança dos Usuários – sinalização imediata com cones, cavaletes e fitas; remoção no prazo máximo de vinte e quatro horas; recomposição ou substituição no prazo máximo de uma semana.
- Reparo de danos causados por acidente – sinalização imediata do local com cones, cavaletes e fitas; recomposição ou substituição do dispositivo amortecedor danificado no prazo máximo de uma semana;
- Limpeza, lavagem ou pintura – deverá ser executada no mínimo duas vezes por ano. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação de rotina desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

e. Sinalização

- Descrição

A conservação da sinalização horizontal consiste na pintura, lavagem ou na sua reaplicação em trechos onde o índice de retrorrefletância for inferior ao indicado no subitem e.1, ou nos trechos que sofreram intervenção no pavimento, e que resultou em remoção ou danos à sinalização horizontal. Em trecho de rodovia onde houve recuperação do pavimento em

vários pontos próximos (distancia entre eles menor ou igual a um quilometro), a recomposição da sinalização horizontal deve ser feita em todo trecho, de forma contínua, e não apenas em cada ponto que sofreu intervenção.

A retrorrefletância de toda sinalização horizontal deverá ser avaliada semestralmente por pessoa física ou jurídica com especialização comprovada nesse tipo de serviço, com o uso de retrorrefletômetro com calibração atestada por órgão competente. O serviço deverá ser executado de acordo com as especificações e procedimentos estabelecidos na Norma Técnica NBR 14723, da ABNT, ou outra que venha a substitui-la ou alterá-la.

A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização. A ARTESP também poderá solicitar, a qualquer momento, a avaliação do índice de retrorrefletância da sinalização horizontal em locais específicos para confirmação de sua qualidade.

A conservação da sinalização vertical (de solo e aérea) compreende a limpeza das placas e painéis de sinalização, através da aplicação de jato d'água com alta pressão e lavagem com detergente e material apropriados. Abrange ainda a substituição de placas e painéis com baixo índice de retrorrefletância ou em final de vida útil, bem como o reparo ou a reposição de placas avariadas por acidente de trânsito, vandalismo ou causas naturais, ou furtadas.

A retrorrefletância de toda sinalização vertical implantada deverá ser avaliada semestralmente por pessoa física ou jurídica com especialização comprovada nesse tipo de serviço, com o uso de retrorrefletômetro com calibração atestada por órgão competente. O serviço deverá ser executado de acordo com as especificações e procedimentos estabelecidos nas Normas Técnicas NBR 14644 e NBR 15426, da ABNT, ou outras que venham a substitui-las ou alterá-las.

A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro do ano anterior à realização desse serviço, a sua programação, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização. A ARTESP também poderá solicitar, a qualquer momento, a avaliação do índice de retrorrefletância da sinalização vertical em situações específicas.

Em caso de necessidade ou dúvidas, a ARTESP poderá solicitar à CONCESSIONÁRIA, a qualquer momento, medições do índice de retrorrefletância da sinalização horizontal ou vertical em locais específicos, apontados pela fiscalização, e que devem ser apresentadas à ARTESP dentro dos prazos e modelos estabelecidos pela ARTESP.

Os relatórios de medição dos índices de retrorrefletância da sinalização horizontal e vertical deverão ser elaborados pela CONCESSIONÁRIA conforme os modelos definidos pela ARTESP e entregues em até dez dias contados da data da realização das medições, em uma via impressa encadernada e uma cópia digital.

O serviço de medição regular dos índices de retrorrefletância não poderá ser realizado em intervalos inferiores seis meses entre uma medição e outra, e devido à previsão de aumento no volume de tráfego, esse serviço não poderá ser realizado nos meses de janeiro, julho e dezembro.

Em caso de necessidade de realização de contraprova dos resultados da medição de índices de retrorrefletância, deverão ser obedecidos os mesmos procedimentos e exigências das medições regulares.

A conservação dos dispositivos delimitadores (tachas, tachões, balizadores, cilindros delimitadores e delineadores) compreende a sua limpeza, substituição ou complementação nos casos de sujeira, baixa retrorrefletância, danificação, afundamento, depredação ou furto, e a sua instalação, onde inexistentes. A complementação dos dispositivos delimitadores deve ser feita com base nas recomendações do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — Contran e no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP. A implantação de delineadores nas defensas metálicas e barreiras de concreto deverá prever seu espaçamento máximo de 8m nos trechos em curva e de 16m nos trechos em tangente.

A conservação dos dispositivos de canalização (prismas e segregadores) compreende a sua limpeza, substituição ou complementação nos casos de sujeira, danificação ou afundamento, e a sua instalação, onde inexistentes. A complementação dos dispositivos de canalização deverá ser feita com base nas recomendações do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — Contran e no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP.

A conservação dos dispositivos de sinalização de alerta (marcadores de perigo, marcadores de alinhamento e marcadores de obstáculo) compreende a limpeza das placas e da pintura, através da aplicação de jato d'água com alta pressão e lavagem com detergente e material apropriados. Abrange ainda a substituição de placas e painéis com baixo índice de retrorrefletância ou em final de vida útil, o reparo ou a reposição de placas avariadas por acidente de trânsito, vandalismo ou furto, bem com a repintura da sinalização nas estruturas onde estão implantados.

A conservação dos dispositivos de uso temporário (cones, cilindros, balizadores móveis, tambores, fita zebrada, cavaletes, barreiras fixas e móveis, tapumes, gradis, elementos luminosos complementares, bandeiras, faixas) compreende a sua limpeza, substituição ou complementação nos casos de sujeita, baixa retrorrefletância, deterioração, depredação ou furto, e a sua instalação, onde insuficientes ou inexistentes. A complementação dos dispositivos de uso temporário deve ser feita com base nas recomendações do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — Contran e no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP.

O sistema de sinalização semafórica deverá estar sempre em perfeitas condições de funcionamento. Para isso, a CONCESSIONÁRIA deverá contar com uma reserva de equipamentos, peças e partes vitais do sistema, para substituição imediata no caso de quebra. Deverá também contar com uma equipe técnica em plantão permanente, apta a executar de imediato os reparos ou a substituição dos elementos defeituosos ou danificados. A conservação e a manutenção da sinalização semafórica compreendem: a substituição das estruturas de sustentação danificadas; a substituição de lâmpadas; os reparos ou a substituição de grupos focais, lentes, pestanas e anteparos; os reparos ou a substituição dos controladores e dos circuitos de programação e controle.

- Padrões de Prioridade nos Serviços de Conservação

e.1. Sinalização Horizontal

- Limpeza:

Os trechos de sinalização horizontal sujeitos à deposição de detritos deverão ser limpos através de varredura mecânica, lavagem ou aplicação de jato de ar comprimido ou água. Esse procedimento deverá ser executado no máximo a cada

seis meses. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

Caso ocorra estado de sujeira que não permita a visibilidade da sinalização horizontal, a limpeza deverá ser executada no prazo de vinte e quatro horas.

- Pintura ou repintura:

Deverá ser providenciado o serviço de pintura ou repintura de trecho ou subtrecho em que for detectado índice de retrorrefletância inferior a 120 mcd/l.m², medido conforme especificações e procedimentos de medição estabelecidos na Norma Técnica ABNT NBR 14723. Prazo máximo de uma semana para a execução desse serviço.

Em trechos com obra de recuperação de pavimento, após o recapeamento ou reparo localizado deverá ser providenciada a recomposição da sinalização horizontal danificada pela obra, ainda que em caráter provisório, antes de sua total liberação ao trânsito, em conformidade com o disposto no Artigo 88 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB. A sinalização definitiva deverá ser implantada no prazo máximo de trinta dias após o término da obra.

Ao ser efetuada a recomposição da sinalização horizontal não deverá haver conflito entre a nova sinalização e a anterior, devendo esta ser removida por processo mecânico, sem danos no pavimento.

O apagamento de sinalização horizontal, quando necessário, deverá ser executado por equipamento apropriado para remoção mecânica que preserve a estrutura do pavimento, ficando vedado o uso tinta preta para a cobertura da sinalização.

É obrigação da CONCESSIONÁRIA apresentar, nos prazos definidos pela ARTESP, os resultados atualizados das medições do índice de retrorrefletância da sinalização horizontal do(s) trecho(s) objeto(s) de questionamento(s), quando a fiscalização exercida pela ARTESP exigir tal providência.

e.2. Sinalização Vertical e Dispositivos de Sinalização de Alerta

- Limpeza:

Toda a sinalização vertical (de solo e aérea) e os dispositivos de sinalização de alerta, deverão ser limpos no máximo a cada quatro meses, por equipe devidamente treinada e através da utilização de jato d'água com alta pressão e lavagem com detergente e material apropriados. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, em cópia impressa e arquivo digital, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

Em trechos com alto índice de sujidade, a limpeza deverá ser feita no máximo a cada dois meses. Caso a sujeira comprometa a legibilidade da sinalização, a sua limpeza deverá ser feita no prazo máximo de vinte e quatro horas.

- Reposição ou substituição:

Placas de sinalização de regulamentação e advertência e dispositivos de sinalização de alerta: deverão ser repostos, reparados ou substituídos no prazo máximo de vinte e quatro horas, toda vez que for constatada ausência, baixa retrorrefletância, avaria, depredação ou vandalismo.

A reposição, reparo ou substituição das demais placas de sinalização deverá ser feita no prazo máximo de uma semana, toda vez que for constatada ausência, avaria, baixa retrorrefletância, depredação ou vandalismo.

É obrigação da CONCESSIONÁRIA apresentar, nos prazos definidos pela ARTESP, os resultados atualizados das medições dos índices de retrorrefletância da(s) placa(s) objeto de questionamento(s), quando a fiscalização exercida pela ARTESP exigir tal providência.

Pórticos e semipórticos avariados que coloquem em risco os Usuários da rodovia devem ser removidos no prazo de vinte e quatro horas e substituídos no prazo máximo de trinta dias. A sinalização neles contida deverá ser instalada provisoriamente no solo, obedecendo aos seguintes prazos máximos: vinte e quatro horas para sinalização de regulamentação ou advertência; uma semana para os demais tipos de sinalização.

e.3. Dispositivos Delimitadores

e.3.1. Tachas e Tachões Refletivos

- Limpeza:

Nos trechos onde as tachas ou tachões refletivos estiverem sujeitos à deposição de sujeira, sua limpeza deverá ser executada através da aplicação de jato d'água com alta pressão e lavagem com detergente e material apropriados. Esse serviço deverá ter frequência trimestral. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas do início da sua realização.

- Reposição:

A reposição de tachas e tachões com baixa retrorrefletância, quebrados, afundados ou inexistentes deverá ser providenciada no prazo máximo de uma semana, contado a partir da sua constatação.

e.3.2. Balizadores, Delineadores e Cilindros Delimitadores

- Limpeza:

  Deverá ser executada a cada três meses. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação desse serviço para o ano subsequente, e confirmar, em prazo não superior a uma semana e nem inferior a quarenta e oito horas, o início da sua realização.

  Em trechos com alto índice de sujidade, a limpeza deverá ser mensal.

- Reposição:

  A reposição de balizadores, de cilindros delimitadores e de delineadores com baixa retrorrefletância, avariados, furtados ou depredados deverá ser providenciada no prazo de uma semana, contado a partir da sua constatação.

e.4. Dispositivos de Canalização

- Limpeza ou pintura:

  Deverá ser executada a cada seis meses. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer à ARTESP, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação de rotina desse serviço para o ano subsequente.

  Em trechos com alto índice de sujidade, a limpeza ou pintura deverá ser mensal.

- Reposição:

  A reposição de prismas e segregadores danificados deverá ser providenciada no prazo de uma semana, contado a partir da sua constatação.

e.5. Dispositivos de Uso Temporário

- Limpeza:

  Deverá ser executada sempre que o nível de sujeira estiver comprometendo a visibilidade e a retrorrefletância desses dispositivos. Prazo máximo de execução: vinte e quatro horas.

- Reposição:

  A substituição ou complementação dos dispositivos de uso temporário com baixa retrorrefletância, deteriorados, depredados, furtados, insuficientes ou inexistentes deverá ser providenciada no prazo de vinte e quatro horas, contado a partir da sua constatação. No caso dos elementos luminosos complementares, deverá ser

garantido o seu funcionamento permanente, através de estoque de lâmpadas ou outros componentes necessários à sua manutenção corretiva.

e.6. Sinalização Semafórica

- Limpeza:

  A limpeza dos grupos focais deverá ser executada a cada quatro meses. A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer anualmente a programação de rotina desse serviço à ARTESP.

  Caso ocorra sujeira que prejudique a visibilidade dos focos semafóricos, a sua limpeza deverá ser providenciada no prazo máximo de vinte e quatro horas, contado a partir da sua constatação.

- Reparo ou substituição:

  No caso de componentes que comprometam a funcionalidade da sinalização semafórica, a manutenção corretiva deverá ser feita no prazo máximo de vinte e quatro horas, contado a partir da sua constatação. Para os demais componentes, no prazo máximo de uma semana, contado a partir da sua constatação.

f. Estruturas

- Descrição

Este programa compreende a limpeza dos dispositivos de drenagem das obras de arte especiais, estruturas de contenção e manutenção de juntas de dilatação.

Está também prevista a pintura ou galvanização de guarda-corpos metálicos e balaustres.

- Padrões

- Limpeza de dispositivos de drenagem internos (buzinotes nos caixões perdidos): mínimo 02 (duas) vezes ao ano e dos dispositivos externos (na plataforma e acessos): mínimo a cada 02 (dois) meses;
- Pintura ou galvanização de guarda-corpo metálico e balaustres: mínimo 01 (uma) vez cada 02 (dois) anos;
- Limpeza ou pintura das superfícies expostas ao tráfego no mínimo 01 (uma) vez a cada 02 (dois) anos, em caso de pichações, de acordo com o item b.5;
- Manutenção de junta de dilatação: prazo máximo para correção de 24 (vinte e quatro) horas, toda vez que for detectada junta danificada.

g. Prédios e Pátios

- Descrição

A conservação/manutenção de prédios e pátios prevê a substituição e/ou reparo das estruturas, impermeabilização e coberturas que constituem os prédios e pátios operacionais e de suporte, suas alvenarias e revestimentos.

Prevê ainda a substituição e/ou reparo das instalações hidráulicas e de esgoto, conservação de ruas, jardins, coleta de lixo, conservação de esquadrias, fechaduras e

vidros, limpeza de fossas sépticas, manutenção de valas de infiltração, manutenção da pintura e eventualmente de poços profundos para abastecimento, etc.

- Padrões

A conservação preventiva e a conservação corretiva nos prédios e pátios operacionais e de suporte devem ser contínuas de maneira a mantê-los em plenas condições de operação.

h. Sistema de Controle de Arrecadação

- Descrição

É composto pelos seguintes subsistemas

h.1. Sistema de Arrecadação

Pagamento Automático

Pagamento Semiautomático

Pagamento Manual

h.2. Sistema de Controle de Violações

Este programa prevê a conservação/manutenção de todos os componentes e equipamentos que compõem este sistema e seus subsistemas garantindo o funcionamento conforme especificado no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

- Padrões

Todos os equipamentos/subsistemas que compõem o sistema de controle de arrecadação devem apresentar 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento)de operacionalidade. Para isso, a CONCESSIONÁRIA deve contar com equipamentos ou partes vitais dos sistemas de reserva para substituição imediata. Deverá também existir equipe técnica em sistema de plantão 24 (vinte e quatro) horas para proceder a imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas.

i. Sistema de Controle de Fiscalização

- Descrição

É composto pelos seguintes subsistemas

i.1. PGF – Posto Geral de Fiscalização

Módulo de Policiamento Rodoviário

Módulo de Balança

Sistema de Pesagem Balança Seletiva

Sistema de Pesagem Balança de Precisão Fixa

Detectores de Presença de Veículos e Registros de Imagens

Equipamentos de Controle

Equipamentos Periféricos

Dispositivos de Sinalização e Elementos de Segurança

Dispositivos de detecção de Velocidade de Aproximação

i.2. Controle de Velocidade Fixo e Móvel

Equipamentos de Controle

Estrutura Física

i.3. Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR)

Equipamentos de Controle

Pórticos Suporte

Este programa prevê a conservação/manutenção de todos os componentes e equipamentos que compõem este sistema e seus subsistemas garantindo o funcionamento conforme especificado no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

- Padrões

Todos os equipamentos/subsistemas que compõem o sistema de controle de fiscalização devem apresentar 99,5% (noventa e nove vírgula cinco por cento)de operacionalidade. Para isso, a CONCESSIONÁRIA deve contar com equipamentos ou partes vitais dos sistemas de reserva para substituição imediata. Deverá também existir equipe técnica em sistema de plantão 24 (vinte e quatro) horas para proceder a imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas.

j. Sistema de Telecomunicações

- Descrição

É composto pelos seguintes subsistemas:

j.1. Sistema de Radiofonia

Estações Fixas

Estações Móveis

Estações Portáteis

Estações Repetidoras

j.2. Sistema de Telefonia Comercial e 0800

j.3. Sistema de Transmissão de Dados

j.4. Centro de Controle Operacional

j.5. Sistema de Comunicação com o Usuário (Call Box)

j.6. Painel de Mensagem Variável

Painel de Mensagem Variável Fixo

Painel de Mensagem Variável Móvel

Este programa prevê a conservação/manutenção de todos os componentes e equipamentos que compõem este sistema e seus subsistemas garantindo o funcionamento conforme especificado no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

- Padrões

Com exceção dos Sistemas de telefonia comercial e de comunicação com o Usuário (Call Box), todos os sistemas/subsistemas que compõem o sistema de telecomunicações devem apresentar 100% (cem por cento) de operacionalidade. Para isso a CONCESSIONÁRIA deve contar com equipamentos ou partes vitais dos sistemas de reserva para substituição imediata. Deverá também existir equipe técnica em sistema de plantão 24 (vinte e quatro) horas para proceder a imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas.

Sistema de telefonia comercial: a manutenção deste setor deve ser executada de acordo com os padrões exigidos pela CONCESSIONÁRIA local de telefonia.

Sistema de Comunicação com o Usuário (Call Box): deverá ser previsto e implantado esquema de manutenção adequado para manter no mínimo 90% (noventa por cento) das caixas de chamada instaladas em operação. O número de caixas de chamada instaladas não deve ser inferior a 98% (noventa e oito por cento) do número de caixas previstas no projeto original de implantação.

k. Sistema de Monitoração de Tráfego

- Descrição

É composto pelos seguintes subsistemas:

k.1.Sistema de Sensoriamento de Tráfego.

k.2.Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV.

k.3.Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis**.**

Este programa prevê a conservação/manutenção de todos os componentes e equipamentos que compõem este sistema e seus subsistemas, garantindo o funcionamento conforme especificado no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

- Padrões

Todos os equipamentos/subsistemas que compõem o sistema de monitoração de tráfego devem apresentar 99% (noventa e nove por cento)de operacionalidade. Para isso, a CONCESSIONÁRIA deve contar com equipamentos ou partes vitais dos sistemas de reserva para substituição imediata. Deverá também existir equipe técnica em sistema de plantão 24 (vinte e quatro) horas para proceder a imediata substituição ou reparo de equipamentos com problemas.

l. Iluminação

- Descrição

Este programa prevê a conservação/manutenção dos sistemas de iluminação externa das Praças de Pedágio, praças de balanças, postos da Polícia Militar Rodoviária, pátios de apreensão de veículos, trevos e túneis. Prevê ainda a conservação/manutenção de toda a iluminação predial e da sinalização luminosa existente no Sistema.

Os sistemas de iluminação internos e externos deverão oferecer padrão de iluminação compatível com as funções específicas e condições climáticas, nos períodos requeridos durante o dia ou a noite.

Os serviços de conservação/manutenção da iluminação são basicamente os seguintes:

- substituição de lâmpadas ou luminárias;

- substituição de reatores e ignitores;

- substituição de postes;

- substituição de disjuntores ou fusíveis;

- limpeza de luminárias.

- Padrões

- Manutenção da iluminação Viária;
- Manutenção da iluminação Predial;
- Manutenção da sinalização Luminosa.

Estes sistemas de iluminação internos e externos deverão oferecer padrão compatível com as funções específicas e condições climáticas locais. O nível de iluminação em qualquer ponto de uma superfície não deve ser inferior a 75% (setenta e cinco por cento) do nível previsto em projeto.

m. Eletrificação

- Descrição

Este programa prevê a conservação/manutenção das linhas de alta e baixa tensão, reparo e substituição de subestações e transformadores, reparo de conjuntos moto geradores, painéis de comando, substituição de conectores, disjuntores e fusíveis, reparos em quadros de comando, bancos de baterias, conservação dos sistemas de proteção contra descargas atmosféricas e etc.

- Padrões

- O padrão de conservação das linhas de alta e baixa tensão, subestações, transformadores, motogeradores e sistemas “No Break” deve ser compatível com o padrão da CONCESSIONÁRIA local de energia elétrica.

2.4. Relatórios e Programações da Conservação

2.4.1. Relatório Mensal das Atividades Desenvolvidas

Todos os serviços de conservação/manutenção de rotina executados pela CONCESSIONÁRIA serão objeto de apontamentos diários. Nesses apontamentos deverá constar a rodovia, o quilômetro, a pista, o local (ex: canteiro central, faixa 1, lateral), e o tipo de serviço executado.

Para efeito de racionalização, compilação e futura análise os serviços de conservação de rotina deverão ser apontados obedecendo a programática a seguir:

a. Programa - Pavimento

a.1. Sub-programa - Pavimento Flexível

a.1.1. Atividade – Panela

a.1.2. Atividade – Depressões

a.1.3. Atividade – Panos

a.1.4. Atividade – Trincas

a.1.5. Degrau no acostamento

a.2. Sub-programa - Pavimento Rígido

a.2.1. Atividade – Panela

a.2.2. Atividade – Juntas e trincas

a.2.3. Atividade – Bordos e lajes quebrados

b. Programa - Faixa de Domínio

b.1. Sub-programa - Conservação do Revestimento Vegetal

b.1.1. Atividade - Poda mecanizada

b.1.2. Atividade - Poda manual

b.1.3. Atividade – Capina

b.1.4. Atividade – Aceiros

b.1.5. Atividade – Despraguejamento

b.1.6. Atividade – Manutenção de árvores e arbustos

b.1.7. Atividade - Corte e poda de árvores

b.1.8. Atividade – Recuperação de revestimento vegetal

b.2. Sub-programa – Limpeza

b.2.1. Atividade – Lixo dos prédios e pátios

b.2.2. Atividade – Lixo/entulho/papéis

b.2.3. Atividade – Limpeza de áreas pavimentadas

b.2.4. Atividade – Limpeza de canteiro central pavimentado

b.2.5. Atividade – Animais mortos

b.2.6. Atividade – Limpeza de Canais e Corta-Rios

b.3. Sub-programa – Erosões

b.3.1. Atividade – Erosões de aterro

b.3.2. Atividade – Erosões de corte

b.4. Sub-programa – Paradas de ônibus, monumentos e utilidades públicas

b.4.1. Atividade – Paradas de ônibus – Limpeza/reparo

b.4.2. Atividade – Monumentos – Limpeza/reparo

b.4.3. Atividade – Utilidades públicas – Limpeza/reparo

b.5. Sub-programa – Pichação

b.5.1. Atividade – Remoção de pichação

b.6. Sub-programa – Conformação lateral

b.6.1. Atividade – Degrau junto ao pavimento

c. Programa – Drenagem

c.1. Sub-programa - Drenagem Superficial de Plataforma

c.1.1. Atividade – Limpeza

c.1.2. Atividade – Reparo

c.1.3. Atividade - Conformação lateral

c.2. Sub-programa - Drenagem Superficial Fora de Plataforma

c.2.1. Atividade – Limpeza – Para o sistema em geral

c.2.2. Atividade – Reparo

c.3. Sub-programa – Bueiros, galerias e drenos

c.3.1. Atividade – Limpeza

c.3.2. Atividade – Reparo

c.4. Sub-programa – Caixas de captação

c.4.1. Atividade – Limpeza

c.4.2. Atividade – Reparo

c.5. Sub-programa – Drenagem de túneis

c.5.1. Atividade – Limpeza

c.5.2. Atividade – Reparo

d. Programa – Segurança rodoviária

d.1. Subprograma - Defensas metálicas

d.1.1. Atividade – Padronização

d.1.2. Atividade - Reparo (acidentes)

d.1.3. Atividade – Reposição (corrosão/furto)

d.1.4. Atividade – Remoção

d.1.5. Atividade - Implantação

d.1.6. Atividade – Limpeza,

d.1.7. Atividade – Relocação

d.1.8. Atividade - Pintura

d.2. Subprograma - Barreiras de concreto

d.2.1. Atividade – Padronização

d.2.2. Atividade - Limpeza/pintura

d.2.3. Atividade – Reconstrução

d.2.4. Atividade - Implantação

d.3. Subprograma - Elementos antiofuscamento

d.3.1. Atividade – Padronização

d.3.2. Atividade - Limpeza/realinhamento

d.3.3. Atividade – Reparo (acidentes)

d.3.4. Atividade – Substituição (furto/desgaste/depredação)

d.3.5. Atividade – Remoção

d.3.6. Atividade – Implantação

d.4. Subprograma - Vedos, cercas, alambrados e telamentos

d.4.1. Atividade – Reparo (acidentes)

d.4.2. Atividade - Substituição (furto/desgaste/depredação)

d.4.3. Atividade – Remoção

d.4.4. Atividade – Implantação

d.5. Subprograma - Guarda-corpos e balaústres

d.5.1. Atividade – Limpeza/Pintura

d.5.2. Atividade – Reparo (acidentes)

d.5.3. Atividade – Reposição (balaústres)

d.5.4. Atividade – Substituição (tipo DER por New Jersey)

d.5.5. Atividade - Implantação

d.5.6. Atividade – Reparo em Guarda-Corpo/Suporte/Calçada de Call-Box

d.6. Subprograma - Atenuadores de impacto

d.6.1. Atividade – Reparo

d.6.2. Atividade – Reposição

d.6.3. Atividade – Implantação

d.7. Subprograma - Muros

d.7.1. Atividade – Reparo

d.7.2. Atividade – Pintura

d.7.3. Atividade – Remoção

d.7.4. Atividade - Implantação

e. Programa - Sinalização

e.1. Subprograma - Sinalização horizontal

e.1.1. Atividade - Repintura ou reaplicação mecânica

e.1.2. Atividade – Repintura ou reaplicação mecânica termoplástica

e.1.3. Atividade – Repintura ou reaplicação mecânica acrílica ou emulsionada em água

e.1.4. Atividade – Remoção mecanizada

e.1.5. Atividade - Repintura ou reaplicação manual

e.1.6. Atividade - Repintura ou reaplicação manual termoplástica

e.1.7. Atividade - Repintura ou reaplicação manual acrílica ou emulsionada em água

e.1.8. Atividade - Limpeza

e.2. Subprograma - Sinalização vertical

e.2.1. Atividade – Limpeza (solo/aérea)

e.2.2. Atividade – Remoção (solo/aérea)

e.2.3. Atividade – Reparo (solo/aérea)

e.2.4. Atividade - Recolocação/Instalação (solo/aérea)

e.2.5. Atividade - Fundação

e.2.6. Atividade - Medições da retrorrefletância

e.2.7. Atividade – Reposição (baixa refletância/furto/avariada) (solo/aérea)

e.2.8. Atividade – Implantação (solo/aérea)

e.3. Subprograma - Tachas e tachões refletivos

e.3.1. Atividade - Limpeza

e.3.2. Atividade – Reposição

e.3.3. Atividade – Implantação

e.3.4. Atividade - Remoção

e.4. Subprograma – Balizadores e delineadores

e.4.1. Atividade – Limpeza/pintura

e.4.2. Atividade - Reparo

e.4.3. Atividade – Reposição

e.4.4. Atividade – Implantação

e.4.5. Atividade - Remoção

e.5. Subprograma – Sinalização semafórica

e.5.1. Atividade – Reparos

e.5.2. Atividade - Substituição

e.5.3. Atividade – Implantação

f. Programa – Estruturas

f.1. Sub-programa - Pontes, Viadutos, Túneis e Passarelas

f.1.1. Atividade – Limpeza da drenagem interna

f.1.2. Atividade – Limpeza drenagem externa

f.1.3. Atividade – Pintura/galvanização de balaustres

f.1.4. Atividade – Limpeza / pintura superfícies expostas ao tráfego

f.1.5. Atividade – Juntas de dilatação

g. Programa - Prédios e Pátios

g.1. Sub-programa - Cada Prédio ou Pátio Operacional ou de Suporte representa um Sub-programa específico

g.1.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

h. Programa - Sistema de Controle de Arrecadação

h.1. Sub-programa - Sistemas de Registro e Controle de Arrecadação de Pedágios

h.1.1. Atividade - Cada posto de pedágio do sistema representa uma atividade deste sub-programa.

h.2. Sub-programa - Sistemas de Controle de Violação

h.2.1. Atividade - Cada posto de pedágio contendo o Sistema de Controle de Violação do sistema representa uma atividade deste sub-programa.

i. Programa - Sistema de Controle de Fiscalização

i.1. Sub-programa – Módulo Policiamento Rodoviário e Módulo Balança

i.1.1. Atividade - Cada PGF representa uma atividade dentro deste sub-programa

i.2. Sub-programa – Controle de Velocidade Fixo e Móvel

i.2.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

i.3. Sub-programa – Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR).

i.3.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

j. Programa - Sistema de Telecomunicações

j.1. Sub-programa – Sistema de Radiofonia

j.1.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

j.2. Sub-programa - Telefonia Comercial e 0800

j.2.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

j.3. Sub-programa Sistema de Transmissão de Dados

j.3.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

j.4. Sub-programa Centro de Controle Operacional

j.4.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

j.5. Sub-programa – Sistema de Comunicação com o Usuário (Call Box)

j.5.1. Atividade - Reparo e substituição de caixas de chamada

j.5.2. Atividade - Reparo e substituição de cabos

j.5.3. Atividade - Reparo em mesa de controle

j.5.4. Atividade - Reparo em sub-centro de telefonia

j.6. Sub-programa Painel de Mensagem Variável Fixo e Móvel

j.6.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

k. Programa Sistema de Monitoração de Tráfego

k.1. Sub-programa – Sistema de Sensoriamento de Tráfego.

k.1.1. Atividade - Cada sistema utilizado com esta finalidade corresponde a uma atividade dentro deste sub-programa

k.2. Sub-programa – Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV.

k.2.1. Atividade - Cada sistema utilizado com esta finalidade corresponde a uma atividade dentro deste sub-programa

k.3. Sub-programa – Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis

k.3.1. Atividade - Cada sistema utilizado com esta finalidade corresponde a uma atividade dentro deste sub-programa

l. Programa - Iluminação

l.1. Sub-programa - Iluminação Viária

l.1.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

l.2. Sub-programa - Iluminação Predial

l.2.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

l.3. Sub-programa - Sinalização Luminosa

l.3.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

m. Programa - Eletrificação

m.1. Sub-programa - Linhas de Alta Tensão

m.1.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

m.2. Sub-programa - Linhas de Baixa Tensão

m.2.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

m.3. Sub-programa - Subestações e Cabinas Primárias

m.3.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

m.4. Sub-programa – Motogeradores

m.4.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

m.5. Sub-programa - Sistemas “No Break”

m.5.1. Atividade - Dentro deste sub-programa é dispensado o detalhamento da atividade

Com base nos apontamentos diários dos serviços a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar o “Relatório Mensal dos Serviços de Conservação de Rotina”.

Os relatórios mensais de serviços de conservação de rotina serão entregues formalmente pela CONCESSIONÁRIA à ARTESP, em 01 (uma) via impressa e uma cópia magnética em tecnologia mais atualizada, até o décimo dia útil do mês subsequente ao do objeto do relatório.

Esta sistemática deverá ser adotada a partir do término do P.I.I. e deverá ser contínua até o final CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA.

Levantamentos de dados e relatórios, com o intuito de possibilitar análises específicas, poderão ser solicitados, caso as informações fornecidas não sejam satisfatórias.

2.4.2. Relatório Anual de Drenagem

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

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

2.4.3. Programações Anual e Mensal da Conservação

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar programação anual e mensal para os serviços de conservação/manutenção de rotina, as quais deverão obedecer ao mesmo critério programático utilizado no “Relatório Mensal dos Serviços de Conservação/Manutenção de Rotina”.

A programação anual dos serviços de conservação deverá ser entregue formalmente pela CONCESSIONÁRIA a ARTESP até o décimo dia útil de novembro do ano que antecede o da programação.

A programação mensal dos serviços de conservação/manutenção de rotina deverá ser entregue formalmente pela CONCESSIONÁRIA a ARTESP até o décimo dia útil do mês que antecede ao da programação.

A programação anual dos serviços de conservação/manutenção deverá ser detalhada por rodovia, programa, sub-programa e atividade, com intervalos de tempo mensais.

A programação mensal dos serviços de conservação/manutenção deverá ser detalhada por rodovia e trecho a ser conservado e por semana e por atividade.

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

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

Deverá ser apresentado um relatório anual à ARTESP com a interpretação de um Geológo e de um Engenheiro Geotécnico dos dados resultantes do monitoramento.

Eventuais problemas detectados deverão ser priorizados nos programas de Conservação / Manutenção de rotina e emergencial da Concessionária.

2.5. Fiscalização

Todas as atividades da CONCESSIONÁRIA serão Fiscalizadas pela ARTESP ou seu Agente Técnico, na forma do “Procedimento Operacional para Fiscalização da Conservação Rodoviária de Rotina – PO.DIN/041”, ou outro que venha a substituir – da ARTESP, em sua última Revisão.

3. CONSERVAÇÃO / MANUTENÇÃO ESPECIAL

3.1. Conceitos Básicos

Conservação/manutenção especial é o conjunto de obras e serviços necessários à preservação do investimento inicial.

Trata-se, portanto, de recuperações incluindo adequações a novas tecnologias, constituindo-se em obras e serviços adequados de maior porte ou complexidade técnicas necessárias em decorrência do término da vida útil de parcelas componentes do sistema viário. Por estas atividades e serviços recompõem-se o período de vida útil do componente rodoviário com garantia de atendimento aos padrões estabelecidos no Edital.

Para tanto, a CONCESSIONÁRIA será responsável por todas as providências relativas à conservação e manutenção no tocante:

a. Levantamentos periódicos das condições superficiais, estruturais, de conforto e de segurança dos pavimentos para controle dos parâmetros mínimos exigidos no Edital;

b. Dimensionamento do projeto de conservação especial;

c. Estudos e projetos básicos e executivos, em conformidade com as exigências do licenciamento ambiental;

d. Planejamento e execução das obras e instalação.

- Cada uma destas etapas será acompanhada pela ARTESP, devendo a CONCESSIONÁRIA manter um esquema de consulta e aprovação permanente, observando os processos necessários de licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes.
- Qualquer obra somente poderá ser iniciada após a aprovação pela ARTESP dos respectivos projetos executivos e da apresentação da respectiva "LICENÇA AMBIENTAL DE INSTALAÇÃO".
- Os projetos executivos de Conservação Especial deverão ser enviados para análise da ARTESP, com prazo mínimo de 130 (cento e trinta) dias de antecedência do início das obras. Previamente ao envio do projeto, a CONCESSIONÁRIA deverá elaborar e enviar à ARTESP, "Guia de Remessa de Índice de Documentos" (GRID) com antecedência mínima de 30 dias da data programada para o envio dos projetos. Os projetos somente poderão ser encaminhados à ARTESP após aceitação prévia do documento GRID. Após análise dos projetos, a ARTESP poderá solicitar revisões ou esclarecimentos que deverão ser atendidos no prazo máximo de 20 (vinte) dias.
- A identificação dos serviços referentes a Conservação/Manutenção Especial será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA exceto os já descritos neste Anexo. Tais obras e serviços deverão ser apresentados na Proposta Técnica. Ao longo da CONCESSÃO PATROCINADA poderão ser dimensionadas novas recuperações em função das necessidades do programa de conservação especial, inclusive no tocante a melhoramentos e novas tecnologias que venham a ser introduzidos pela própria CONCESSIONÁRIA.

Os padrões de Conservação Especial indicados neste item valerão para todos os elementos e dispositivos localizados dentro dos limites da faixa de domínio, incluindo vias marginais, alças de dispositivos, ciclovias e outros.

3.2. Descrição e Padrões dos Serviços

3.2.1. Pavimento

- Descrição

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar programa, com estudos detalhados e projetos executivos, em conformidade com o previsto em sua METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, a serem encaminhados para a análise da ARTESP no prazo máximo de 06 (seis) meses após a transferência do controle. Nesse programa, os prazos para a execução de intervenções de conservação especial dos diversos segmentos de rodovia do lote, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, deverão ser estabelecidos de modo a atender aos padrões e especificações exigidos no presente Edital.

- Os projetos executivos de conservação especial de pavimentos são de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA. A CONCESSIONÁRIA apresentará nos primeiros 06 (seis) meses da CONCESSÃO PATROCINADA cronograma de entrega dos projetos, de modo a garantir que nenhuma obra inicie sem projeto

analisado e aprovado pela ARTESP; tendo em vista que a CONCESSIONÁRIA tem a responsabilidade de obter a aprovação junto à ARTESP;

- A CONCESSIONÁRIA é responsável pela obtenção da aprovação dos Projetos Executivos junto à ARTESP anteriormente à data programada para início da obra, conforme cronograma físico-financeiro vigente e aprovado pela ARTESP. Os projetos serão elaborados pela CONCESSIONÁRIA de acordo com DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DE PROJETOS DE CONSERVAÇÃO ESPECIAL DE PAVIMENTO – ARTESP PO-DIN-050 e normas vigentes, sempre visando a melhor tecnologia disponível, com o conceito básico de que serão mantidos os padrões de pavimentos deste Anexo, durante todo o período de vida útil do projeto, que deve ser considerado como o tempo médio entre intervenções de pavimento e dentre as alternativas disponíveis será adotada a que mais garantia fornecer;
- Os projetos de conservação especial devem ser constituídos por Memorial Descritivo com parâmetros, critérios e premissas para sua elaboração, seções tipo de pavimento, com todos os detalhes e notas necessárias para a execução adequada dos serviços de pavimentação, plantas de distribuição dos tipos de estruturas de pavimentos para a conservação especial, incluindo reparos superficiais e profundos, planilhas de quantidades dos serviços e cronograma para a execução dos serviços. No Memorial Descritivo deverão constar também, em Anexo, todas as planilhas com os resultados dos levantamentos realizados para a avaliação das condições de superfície, estruturais, de conforto e de segurança dos pavimentos;
- Logo após a aprovação do projeto junto à ARTESP, o Banco de Dados do Sistema de Gerência de Pavimentos (SGP) da CONCESSIONÁRIA deverá ser atualizado com os novos valores dos levantamentos das condições de superfície, estruturais, de conforto e de segurança dos pavimentos, bem como com as eventuais novas contagens do volume de tráfego, resultados de ensaios complementares de geotecnia e de propriedades mecânicas dos materiais constituintes das estruturas dos pavimentos e, finalmente, com as soluções propostas para a conservação especial. As eventuais revisões dos projetos poderão ser submetidas à análise durante o andamento das obras de conservação especial, mas com antecedência necessária para que haja tempo hábil para análise da ARTESP antes de iniciar a execução do serviço que corresponda aquela revisão;
- O intervalo mínimo entre intervenções de conservação especial será de 5 (cinco) anos;
- Na conclusão da obra de conservação especial, o pavimento, inclusive acostamentos e faixas de segurança, deverá apresentar IGG = 0 no caso de pavimentos asfálticos, ICP $\geq$ 75 (setenta e cinco) no caso de pavimentos de Concreto de Cimento Portland, condição deflectométrica que foi estabelecida como admissível no projeto aprovado e condição de irregularidade que garanta que durante essa vida útil o valor de Irregularidade fique abaixo de 35 (trinta e cinco) contagens/km (QI) ou *International Roughness Index* (IRI) ≤ 2,69 (dois vírgula sessenta e nove) m/km.
- No caso de vias em terra ou revestimento primário, deverá ser garantido índice de condição *"Unsurfaced Road Condition Index"* URCI $\geq$ 75 (setenta e cinco),

conforme metodologia de avaliação contida na publicação TM 5-626 do *"United States Department of the Army"* (USDA) de 1995, além de valor de Irregularidade IRI ≤ 6 (seis) m/km ou QI ≤ 78 (setenta e oito) contagens/km.

- Padrões

a. Condições de Superfície

As condições de defeitos superficiais poderão ser avaliadas conforme as metodologias e os procedimentos adotados pelo Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes - DNIT e DER/SP nas normas rodoviárias:

- DNIT 006/2003-PRO – "Avaliação objetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semi-rígidos";
- DNIT 062/2004-PRO – "Pavimento Rígido – Avaliação Objetiva";
- DNIT 007/2003-PRO – "Levantamento para avaliação da condição de superfície de subtrecho homogêneo de rodovias de pavimentos flexíveis e semirrígidos para gerência de pavimentos e estudos e projetos";
- Manual de Pavimento Rígido – DNIT 2005 para pavimentos de concreto de cimento Portland dos Pedágios, Balanças, Obras de Arte Especiais, Pistas, Acostamentos, Acessos e Marginais.
- USDA TM 5-626 / 1995 – *"Unsurfaced Road Maintenance Management"* para vias em terra ou revestimento primário dentro dos limites da faixa de domínio das rodovias do sistema.

b. Condições de Conforto

As condições de conforto do rolamento serão determinadas através da medição de irregularidades em todas as faixas de tráfego das rodovias, inclusive nos pavimentos rígidos. Para tanto será controlado o "Quociente de Irregularidade - Q.I." medido por equipamentos "tipo resposta" ou por "perfilômetros longitudinais".

Os levantamentos de irregularidades deverão obedecer, pelo menos, aos procedimentos e as especificações das seguintes Normas Rodoviárias:

- DNER PRO-159/85 - Projeto de Restauração de Pavimentos Flexíveis e Semi-Rígidos, capítulos referentes aos procedimentos de avaliação das irregularidades;
- DNER PRO-164/94 - Calibração e Controle de Sistemas Medidores de Irregularidades de Superfície de Pavimento (Sistemas Integradores IPR/USP e Maysmeter). Os trechos de calibração deverão ser aprovados pela ARTESP;
- DNER ES-173/86 - Método de Nível e Mira para Calibração de Sistemas Medidores de Irregularidades Tipo Resposta;
- DNER PRO-182/94 - Medição de Irregularidades de Superfície de Pavimento com Sistemas Integradores IPR/USP e Maysmeter.

c. Condições Deflectométricas

As deflexões recuperáveis devem ser determinadas no caso de rodovias de pista simples a cada 20 (vinte) metros de pista, ou seja, de 40 (quarenta) em 40

(quarenta) metros de faixa de rolamento. No caso de rodovias de pista dupla, as deflexões recuperáveis devem ser determinadas de 40 (quarenta) em 40 (quarenta) metros na faixa de tráfego pesado e de 80 (oitenta) em 80 (oitenta) metros nas demais faixas de rolamento.

Para a determinação das deflexões recuperáveis poderão ser utilizados Viga Benkelman, Viga Eletrônica ou deflectômetros de impacto do tipo Falling Weight Deflectometer, devendo obedecer as seguintes normas do DNIT:

- DNER ME 024/94 – Pavimento – determinação das deflexões pela Viga Benkelman;
- DNER ME 061/94 – Pavimento – delineamento da linha de influência longitudinal da bacia de deformação por intermédio da Viga de Benkelman;
- DNER ME 039/94 – Pavimento – determinação das deflexões pelo Dynaflect;
- DNER PRO 175/94 – Aferição Viga Benkelman;
- DNER PRO 273/96 – Determinação das deflexões utilizando o deflectômetro de impacto tipo" Falling Weight Deflectometer – FWD".

Adicionalmente à determinação das deflexões recuperáveis em todas as localizações mencionadas anteriormente, deverão ser realizados delineamentos da linha de influência longitudinal da bacia de deformação elástica a cada 400 (quatrocentos) metros de faixa de rolamento, para o caso do emprego da Viga Benkelman.

Quando da realização do levantamento deflectométrico deverão ser medidas as temperaturas da camada de revestimento asfáltico a cada 60 (sessenta) minutos. Caso seja verificada uma divergência de temperatura em relação à temperatura de referência de 21 ºC, deverão ser utilizados os fatores de ajustamento de temperatura indicados no Método de Ensaios DNER ME-024/94.

Os procedimentos de cálculo de reforços estruturais pressupõem o emprego de Viga Benkelman para o levantamento de deflexões recuperáveis. Caso seja utilizado outro equipamento é imprescindível a realização de levantamento deflectométrico com a Viga Benkelman, numa extensão mínima de 5.000,00 (cinco mil) metros para determinação do coeficiente de correlação entre os equipamentos.

Observações:

- Os equipamentos a serem utilizados no levantamento deflectométrico deverão estar aferidos no início dos trabalhos;
- O certificado da pesagem do eixo traseiro do caminhão utilizado no levantamento com a viga Benkelman ou com a viga eletrônica deverá ser enviado à ARTESP, juntamente com os resultados do levantamento;
- No caso do FWD e da viga eletrônica, deverão ser enviadas à ARTESP cópias em disquete ou em CD dos arquivos de aquisição dos dados de campo.

d. Condições de Segurança

Para a determinação das condições de segurança dos pavimentos são empregados métodos e equipamentos de medidas de textura e resistência ao deslizamento.

Para a avaliação da macrotextura e do coeficiente de atrito dos revestimentos dos pavimentos podem ser utilizados os ensaios da mancha de areia e do Pêndulo Britânico.

Os valores de aderência de um pavimento, ou seja, a macrotextura e a microtextura serão quantificados por meio do índice IFI (International Friction Index).

- Parâmetros Mínimos Exigidos

Os pavimentos componentes do SISTEMA RODOVIÁRIO (inclusive acostamentos, faixas de segurança, marginais e dispositivos de entroncamento até os limites da faixa de domínio) deverão ser analisados quanto às suas condições de superfície, conforto, deformabilidade, vida remanescente e segurança. Os parâmetros de aceitabilidade do pavimento para essas condições deverão ser totalmente atendidos durante o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA. São eles:

b.1. Condições de Superfície para extensão de avaliação mínima de 200m (duzentos metros) e máxima de 1.000 m (mil metros), por faixa de rolamento

- Porcentagem máxima de área com panelas e desagregação: 0%;
- Porcentagem de área com trinca classe 3: FC3 ≤ 2%;
- Porcentagem de área com trinca classe 2: FC2 ≤ 15%;
- Afundamento de trilha de roda (F): F ≤ 7 (sete) mm;
- Desnível máximo entre a pista de rolamento e o acostamento: 12 (doze) mm;
- Número máximo de remendos em bom estado (nível de severidade baixo): 20 (vinte) remendos. Acima de 20 (vinte) remendos em uma extensão de 1.000 (mil) metros e acima de 4 (quatro) remendos em uma extensão de 100 (cem) metros torna-se imprescindível a execução de intervenção superficial contínua;
- Número máximo de remendos em mau estado (nível de severidade alto): 0 (zero);
- Índice de Gravidade Global – IGG ≤ 30 (trinta) que será obtido por meio de levantamento através de procedimentos DNIT 006/2003-PRO – “Avaliação objetiva da superfície de pavimentos flexíveis e semirrígidos”;
- Índice de Condição do Pavimento – ICP ≥ 75 (setenta e cinco) (pavimentos com revestimento de concreto de cimento Portland);
- *Unsurfaced Road Condition Index* – URCI ≥ 75 (setenta e cinco) (vias não pavimentadas).

b.2. Condições de Conforto para extensão de avaliação mínima de 200m (duzentos metros) e máxima de 1.000 m (mil metros), por faixa de rolamento

- Quociente de Irregularidade (Q.I.) ≤ 35 (trinta e cinco) contagens/km ou *International Roughness Index* (IRI) ≤ 2,69 (dois vírgula sessenta e nove) m/km para vias pavimentadas;
- Quociente de Irregularidade (Q.I.) ≤ 78 (setenta e oito) contagens/km ou International Roughness Index (IRI) ≤ 6 (seis) m/km para vias em terra ou revestimento primário.

O valor a ser considerado será a media dos valores individuais de medição de Irregularidade no quilômetro, não podendo haver valores individuais maiores que 15% (quinze por cento) da média. Caso haja valores individuais maiores que 15% (quinze por cento) da média, a CONCESSIONÁRIA atuará nos trechos de forma a enquadrar o quilômetro nestes padrões.

b.3. Condições de Deformabilidade e Vida Remanescente

- Deflexões Recuperáveis

As deflexões recuperáveis características (Dc), para extensão de avaliação mínima de 200m (duzentos metros) e máxima de 1.000 m (mil metros), por faixa de rolamento, serão representadas pela soma da média aritmética das deflexões individuais medidas com o desvio padrão da amostra.

O LICITANTE deverá utilizar critérios mecanísticos para estabelecimento de vida remanescente, por meio de modelos desenvolvidos especificamente para cálculos de tensões e deformações em estruturas de pavimentos, tais como Elsym 5, FEPAVE, etc.

- Vida Remanescente

A condição a ser exigida para a Vida Remanescente ao final do período da CONCESSÃO PATROCINADA das Rodovias do Sistema será:

VR > 6 (seis) anos

VR - DP > 3 (três) anos

Onde:

VR - Vida Remanescente Média Global do pavimento ponderada pelas extensões dos sub-trechos homogêneos;

DP - Desvio Padrão

Entende-se por Vida Remanescente de um pavimento, o período mínimo de tempo que a intervenção executada proporcione parâmetros estruturais e funcionais acima dos valores máximos anteriormente estabelecidos.

A avaliação da VR deverá ser feita apenas nas faixas de tráfego pesado de cada pista, em conformidade com o critério apresentado pela CONCESSIONÁRIA na sua Proposta Técnica.

b.4. Condições de Segurança

Macrotextura

- Altura de areia (HS), medido através do Ensaio de Mancha de Areia 0,6 mm < HS < 1,2 mm, caracterizando uma textura superficial média a grosseira.

Coeficiente de Atrito

- Valor da resistência a derrapagem medido pelo Pêndulo Britânico – VRD > 55, caracterizando classe de resistência a derrapagem de textura rugosa a muito rugosa.

Adicionalmente ao controle individual da macrotextura, medida através do ensaio de mancha de areia, e do coeficiente de atrito, obtido através do ensaio de resistência à derrapagem, medido pelo Pêndulo Britânico ou por meio de quaisquer dos equipamentos contemplados na norma ASTM E-1960 (2001), deve-se obrigatoriamente determinar o índice internacional de atrito IFI (*International Friction Index*).

Os valores mínimos de IFI recomendados para rodovias novas e para rodovias restauradas são os seguintes:

- valor de IFI ≥ 0,22 para obras rodoviárias novas.
- valor de IFI ≥ 0,15 para pavimentos restaurados.

Deverão ser definidas em conjunto com a ARTESP “Unidades de Amostragem - UA’s” para materialização no campo da localização dos ensaios e possibilitar o seu monitoramento ao longo do tempo.

b.5. Curvas de Desempenho

Com base nos levantamentos periódicos exigidos para controle dos parâmetros mínimos, deverão ser estabelecidos:

Sistema de gerência de pavimentos

A CONCESSIONÁRIA deverá implantar após 01 (um) ano da data de transferência um sistema de gerência de pavimentos que deverá conter no mínimo:

- banco de dados compatível com o utilizado atualmente pelo DER/SP, que permita saber qual o estado da malha sob qualquer dos critérios dos parâmetros de controle;
- registro das intervenções realizadas;
- controle gráfico individualizado dos parâmetros de superfície, conforto e segurança para estabelecimento das curvas de desempenho funcional por sub-trecho homogêneo;
- modelos matemáticos que permitam estimar a vida útil e desempenho de recuperações e recapeamentos, com relação a custos operacionais de veículos;
- esses diversos módulos devem colher informações uns dos outros para processamentos;
- os acostamentos deverão atender aos mesmos critérios para as pistas.

A Concessionária deverá fornecer cópia do sistema de gerência de pavimento contratado para a ARTESP e realizar a atualização anual do banco de dados. No caso de sistema de gerência de pavimento com acesso remoto via web, deverão ser fornecidos pares de Usuário/senha para acesso e consulta da equipe técnica da ARTESP.

- Controle dos Parâmetros Mínimos Exigidos

A CONCESSIONÁRIA apresentará a periodicidade do controle dos parâmetros mínimos exigidos a que se propõe durante o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, devendo, entretanto, obedecer:

- Controle deflectométrico: a cada 2 (dois) anos
- Inventário de superfície: anual
- Controle das condições de conforto: anual
- Controle das condições de segurança: a cada 2 (dois) anos

Os relatórios de Monitoramento Anual de Pavimento deverão ser entregues até a data final do referido ano de Concessão (data de aniversário do contrato). A não entrega destes implicará em multa conforme Anexo 11 – DAS PENALIDADES do Edital.

A CONCESSIONÁRIA apresentará os relatórios (papel e digital) de acordo com padrão estabelecido pela ARTESP e alimentará estes dados no Sistema de Gerência de Pavimentos da ARTESP.

O não atendimento aos índices acima indicados acarretará para a CONCESSIONÁRIA a aplicação de multa de acordo com o estipulado neste Edital e estará a CONCESSIONÁRIA obrigada a corrigir os trechos em que os índices de pavimento não estiverem de acordo com o exigido, em prazo estabelecido pela ARTESP. Em 15 dias após esse prazo a CONCESSIONÁRIA deve proceder a novo levantamento para a verificação dos Índices de Pavimento e, caso não haja entendimento, a CONCESSIONÁRIA será multada conforme Anexo 11 – DAS PENALIDADES e assim sucessivamente até que os valores dos índices estejam dentro do estipulado.

Visando verificar a conformidade dos serviços com os parâmetros mínimos exigidos da ARTESP solicitará, às expensas da CONCESSIONÁRIA, auditorias regulares ou extraordinárias no sentido de apurar eventuais disparidades no atendimento ao estabelecido.

- Metodologias a Serem Aplicadas

Os procedimentos e ensaios citados poderão ser substituídos por outros equivalentes durante o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, de acordo com as especificações da ARTESP mais atualizadas na ocasião.

Para os serviços de recuperação do pavimento, especial atenção deverá ser dispensada à drenagem superficial das pistas, principalmente pela interação com as barreiras de concreto. Os drenos de pavimento devem fazer parte do projeto de conservação especial de pavimentos, devendo constar localização de sua aplicação, seção transversal e memória de cálculo hidráulico. Os drenos de pavimento deverão ser implantados nas extensões das rodovias onde não tenham sido construídos, de forma compatível com o andamento dos serviços de recuperação, conservação ou manutenção do pavimento. Nos trechos em que já tenham sido implantados, a

CONCESSIONÁRIA deverá avaliar a sua suficiência e caso estejam deficientes, substituí-los ou redimensioná-los.

Critérios Gerais Para Elaboração de Proposta de METODOLOGIA DE EXECUÇÃO de Conservação/Manutenção Especial.

Em sua Proposta Técnica, o LICITANTE deverá apresentar programa de intervenções no pavimento (tanto rígido como flexível) distribuído ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA. As premissas a serem seguidas para elaboração do programa são:

- Atendimento aos parâmetros mínimos exigidos indicados durante todo o período da CONCESSÃO PATROCINADA;
- O intervalo mínimo entre intervenções será de 5 (cinco) anos e o prazo de execução da intervenção será de no máximo 01 (um) ano para pavimento flexível;
- O procedimento técnico para definição do programa deverá ser de reconhecimento técnico nacional;
- A superfície do pavimento deverá ser recoberta com camada betuminosa a cada intervenção (a menos de pavimentos de concreto). Fazem parte da superfície do pavimento os dispositivos de entroncamento até o limite da jurisdição rodoviária, bem como marginais, balanças, pedágios, pontos de ônibus, Posto SAU, etc.
- Após um (1) ano de assumido o controle, todos os índices deverão ser atendidos, inclusive o pavimento rígido.

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

- Descrição

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

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar um programa de monitoração e gerenciamento, até os primeiros 06 (seis) meses, para aplicá-lo durante todo Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, das Obras de Arte Especiais e Passarelas, garantindo a manutenção e adequação da segurança e funcionalidade requeridas nos moldes da Especificação Técnica para Manutenção e Gerenciamento de OAE's "CONTROLE DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1" da ARTESP/FISCALIZAÇÃO.

A CONCESSIONÁRIA deverá atender as normas vigentes da ABNT para projetos estruturais, inclusive nas recuperações e/ou reforços e/ou alargamentos.

O LICITANTE, com base na inspeção e investigação de projeto das obras de arte, deverá estimar as quantidades de serviços prioritários relativos à recuperação das obras de arte especiais, correntes e passarelas, assim como apontar as providências para esses serviços no plano de monitoração e gerenciamento para todas elas.

A CONCESSIONÁRIA deverá prover a FISCALIZAÇÃO do Sistema de Gerenciamento de OAE's e PASSARELAS quanto a Software e Equipamentos.

O programa de Monitoração e Gerenciamento, deverá estar disponível e atualizado. Seu Banco de Dados deverá conter, logo após a execução da Recuperação de OAE e Passarela, fotos de reconhecimento das Patologias e das respectivas Terapias executadas e datadas com metodologia e materiais empregados.

Deverão ser apresentados também, no programa de Monitoração e Gerenciamento as condições atualizadas com classificações sob aspectos estruturais, funcionais e de durabilidade das OAE's e Passarelas, com arquivos eletrônicos contendo os relatórios das Inspeções Especiais e projetos que foram utilizados, incluindo os projetos que vieram alterar cadastros geométricos originais como alargamentos, prolongamentos, implantações de defensas rígidas ou substituições de OAE's e Passarelas.

O Banco de Dados deverá apresentar informações adicionais existentes como dados de geotecnia e de propriedades mecânicas dos materiais constituintes das estruturas dessas obras, acidentes e informações sobre a passagem de cargas especiais.

A CONCESSIONÁRIA deverá sempre apresentar arquivos eletrônicos completos das inspeções de todas as OAE's com as fotos, inclusive, das recuperações, identificando os serviços e datas.

A recuperação das obras de arte especiais e passarelas atendendo ao plano de monitoração, gerenciamento e cronograma de recuperações de OAE's deverão abordar os serviços necessários para adequá-las às classificações da ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, descritos a seguir:

a. Pavimento

   A recuperação dos pavimentos existentes sobre as OAE's poderá estar contemplada no programa global de recuperação de pavimentos da rodovia, desde que estruturalmente os danos não indiquem comprometimento na segurança da obra.

b. Drenagem Superficial

   Deverá estar prevista a colocação ou substituição de buzinotes para assegurar a drenagem pluvial da pista, assim como drenagem a montante das OAE's, com descidas d'água adequadas e canaletas em concreto.

c. Aparelhos de Apoio e Juntas de Dilatação

   A CONCESSIONÁRIA deverá garantir a respeitabilidade dos parâmetros de projeto que recaiam sobre estas peças, substituindo as juntas de dilatação sempre que estiverem rompidas e/ou esmagadas e/ou bloqueadas e os aparelhos de apoio rompidos e/ou esmagados e/ou distorcidos e relocados, se estiverem fora das posições de projeto. Esses elementos deverão respeitar os parâmetros balizadores da ABNT.

   Os reparos e substituições para garantia desses parâmetros deverão atender ao plano de monitoração e gerenciamento.

d. Estruturas de Concreto e/ou Aço e/ou Mista

   A CONCESSIONÁRIA deverá identificar todos os problemas apresentados pelas Estruturas de Concreto e/ou Aço e/ou Mista, respeitando a ET-00.000.000-0-C21 /002 revisão 1, aplicando-a tanto em OAE's, OAC's e Passarelas, quantificando os serviços necessários à recuperação das mesmas, que compreendem entre outros:

- Tratamento de fissuras;
- Combate à atuação de cloretos e estado de carbonatação;
- Tratamento de armaduras expostas e/ou com corrosão;
- Tratamento de concreto desagregado ou disgregado;
- Reabilitação da obra para níveis aceitáveis de deformações e deslocamentos, segundo normas da ABNT;
- Drenagem interna (em caixões perdidos) e externa (nos tabuleiros e acessos);
- Gabaritos horizontais insuficientes para as vias exigindo alargamentos por falta de acostamentos ou faixa adicional devido a plataforma da OAE apresentar-se obsoleta para os níveis de tráfego da via;
- Gabaritos verticais insuficientes para as vias exigindo rebaixamentos e/ou alteamentos de greide para adequação;
- Iluminação de passarelas;
- Adequação de passarelas para os portadores de deficiência e/ou mobilidade reduzida conforme NBR 9050;
- Adequação de passeios de OAEs para os portadores de deficiência e/ou mobilidade reduzida conforme NBR 9050;
- Encabeçamento das OAE's;
- Eliminação de degrau junto aos encontros das OAE's;
- Implantação de defensas rígidas de concreto;
- Reforço estrutural;
- Restauração de manutenção;
- Demolição;
- Substituição;
- Retaludamento de taludes;
- Macaqueamento da OAE;
- Instrumentação da OAE;
- Pinturas protetoras;
- Acessos às OAEs para inspeções/avaliações.

e. Taludes dos encontros das OAE's

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

No caso das Pontes a CONCESSIONÁRIA deverá identificar o nível d'água de enchente máx. para intervir com obras que garantam a estabilidade e durabilidade dos taludes dos encontros.

O prazo das adequações deverá estar de acordo com a classificação dada em inspeções para a OAE.

f. Dispositivos de Segurança

Os serviços relativos aos dispositivos de segurança nas OAE's, compreendendo a restauração dos guarda-corpos existentes e a implantação de guarda-rodas (padrão ABNT), deverão constar dos serviços de recuperação.

Todas as OAE's com extensão maior ou igual a 5,0 (cinco) m deverão ter defensas rígidas de concreto "TIPO ABNT".

A defensa rígida deverá estar implantada funcionando como guarda-rodas e dando proteção aos pedestres em caso de OAE's com passeios.

Na saída das OAE's, as defensas rígidas deverão ter continuidade com as defensas metálicas (de aproximação de OAE's), com união sem ressaltos.

Em OAE's existentes, sua implantação requer análises estruturais que deverão ser providenciadas.

Sua implantação deverá estar prevista em até 2 (dois) anos.

g. Classe de Trem Tipo nas OAE's para recuperações, reforços e ou alargamentos.

A CONCESSIONÁRIA deverá analisar a classe da OAE e suas necessidades.

A escolha do trem tipo mais adequado para a OAE é em função da OAE necessitar de recuperação, reforço e/ou alargamento; assim analisa-se a manutenção da classe ou se deve ser elevada.

Para definição do trem tipo a ser adotado, a obra existente deverá ser analisada em inspeção específica com levantamento da tipologia da obra, do trem tipo original e de suas patologias, enfocando principalmente os aspectos estruturais. Sendo assim, podemos ter dois casos:

g.1. Obra sem patologias estruturais.

g.1.1. Recuperação

Nesse caso, a obra será submetida à recuperação e reparos, mantendo-se o trem tipo da obra.

g.1.2. Alargamento

No caso de alargamento, o projeto executivo deverá contemplar dimensionamento de toda a obra para o TB-45 tf, conforme Norma vigente ABNT, NBR 7188.

Caso esse projeto resulte em necessidade de reforço da estrutura existente e caso esta não apresente patologias estruturais, abre-se a possibilidade de definição de duas fases executivas.

A primeira fase com execução da parte nova da obra, conforme projeto, e submetendo a parte existente da obra apenas a recuperação de reparos.

Assim, a segunda fase de reforços da estrutura existente poderá ser executada quando do surgimento de anomalias estruturais na mesma.

O projeto executivo deverá mostrar claramente no detalhamento essas duas fases e as condicionantes da segunda fase.

g.2. Obras com patologias estruturais

Caso a patologia estrutural gere a necessidade de verificações teóricas que comprovem a necessidade de intervenções que alterem a forma e/ou armação de elementos estruturais, a classe da obra deverá ser elevada ao TB 45 tf, conforme Norma vigente ABNT, tanto para o caso de recuperação como para o caso de alargamento.

h. Atendimento ao Decreto nº 5296 de 02/12/04 - Cidadania Plena aos Portadores de Deficiência e/ou Mobilidade Reduzida.

É de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a aplicação do Decreto e obediência à norma NBR 9050 nas OAE's e Passarelas rodoviárias para pedestres.

Além das rampas as passarelas também deverão ser providas de Escadas de forma a minimizar a caminhada dos Usuários que não tem dificuldade de locomoção.

A adequação das obras existentes deverá estar prevista para até 2 (dois) anos.

i. Telamento nas Passarelas para proteção do Usuário das rodovias

Todas as passarelas existentes sobre as rodovias deverão ter telamento metálico galvanizado. O telamento deverá ser implantado nas vigas principais sobre a rodovia, estendendo-se suas extremidades em 3,50 (três e meio) m.

Caso as rampas estejam a uma distância inferior ou igual a 3,50 (três e meio) m, também deverão receber telamento.

O telamento deverá ter durabilidade, eficácia e ser resistente a vandalismos.

Nas rodovias de pista dupla, sob as passarelas existentes, deverá ser instalado sistema de bloqueio longitudinal (alambrado, cerca "viva" ou barreira de concreto alta), com comprimento mínimo de 300m para cada lado da passarela.

Sua implantação deverá estar prevista para até 2 (dois) anos.

j. Iluminação nas Passarelas para segurança do pedestre

Todas as passarelas existentes deverão ser iluminadas em toda sua extensão.

A iluminação deverá ser implantada no telamento e/ou em posteação específica e/ou posteação para iluminação da rodovia que esteja junto a passarela.

Sua implantação deverá estar prevista para até 2 (dois) anos.

k. Implantação de Defensas Metálicas em OAE's

Todas as OAE's com extensão inferior a 5,0 (cinco) m poderão ter defensas metálicas ou rígidas tipo New Jersey.

Essas defensas são as mesmas previstas na aproximação de OAE's, assim darão continuidade sobre a OAE. Sua fixação não poderá comprometer a durabilidade das armaduras da OAE.

Sua implantação deverá estar prevista para até 2 (dois) anos.

Os pilares de OAE's com distância superior a 1,50 (um e meio) m e inferior a 3,0 (três) m serão protegidos por defensas metálicas, numa extensão que não haja perigo do pilar ser impactado por veículo.

l. Implantação de Defensas Rígidas em OAE's

l. 1. Sobre OAE's serão implantadas defensas rígidas tipo ABNT .

l.2. Para proteção de pilares, todas OAE's, onde os pilares estão próximos das faixas de rolamento inferiores ou iguais a 1,50 (um e meio) m, deverão ter proteções com defensas rígidas, numa extensão que não haja perigo do pilar ser impactado por veículo.

l.3. Sua implantação deverá estar prevista para até 2 (dois) anos.

m. Adequação de Gabarito Vertical das OAE's

As OAE's existentes deverão ter seus gabaritos verticais adequados a 5,50 (cinco e meio) m. Caso a OAE não atenda esse quesito, deverá ser previsto alteamento da OAE ou rebaixamento do greide ou ambos.

Para as demais OAE's, a não adequação requer demonstrativo.

A implantação deverá estar prevista para até 2 (dois) anos.

n. Inspeções de Reconhecimento Técnico das OAE's

O LICITANTE deverá executar inspeções nas OAE's com especialistas, identificando as intervenções necessárias para adequação às boas classificações da ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, (CONTROLE DAS OBRAS DE ARTE ESPECIAIS), sob os aspectos estruturais, funcionalidade e durabilidade e às normas vigentes da ABNT. Deverão ser apresentadas fotos representativas das patologias das obras.

A CONCESSIONÁRIA deverá prever intervenções e Conservação Especial nas OAE's e Passarelas para todo o tempo de CONCESSÃO PATROCINADA.

O LICITANTE deverá entregar um cronograma de recuperações identificando todas OAE's e Passarelas, enfocando as classificações segundo a referida ET, sob os aspectos estruturais, funcionais e de durabilidade com a discriminação das patologias e serviços de intervenção necessários para as adequações das obras.

o. Trânsito de Combinações de Veículos de Carga – CVC's nas OAE's

A CONCESSIONÁRIA deverá ter o conhecimento do universo das OAE's e os respectivos tráfegos que nelas operam para avaliação das suas necessidades e empenhos, avaliando o estado de conservação das mesmas e adequando-as ao tráfego dos veículos de carga da rodovia . Assim, deverão ser identificados todos os sistemas estruturais, patologias e CVC's atuantes, através de pesquisa e

inspeções técnicas atualizadas nas OAE's, verificações de cálculo estrutural e intervenções para uso das CVC's.

Não cabe fazer amostragem de algumas obras no trecho de uma rodovia.

A Conservação Especial deverá garantir compatibilidade com os CVC's, respeitando os coeficientes de segurança normatizados para as OAE's, impedindo danos nas mesmas.

p. Transposição de Carga Especial superpesada nas OAE's

A CONCESSIONÁRIA deverá ter o conhecimento do universo das OAE's e os respectivos tráfegos que nelas operam, para avaliação das suas necessidades e empenhos, avaliando o estado de conservação das mesmas e adequando-as ao tráfego dos veículos de carga da rodovia. Assim deverão ser identificados todos os sistemas estruturais, patologias e PBT's atuantes através de pesquisa e inspeções técnicas atualizadas nas OAE's, verificações de cálculo estrutural e intervenções para uso das CARGAS ESPECIAIS SUPERPESADAS.

Não cabe fazer amostragem de algumas obras no trecho de uma rodovia.

A Conservação Especial deverá garantir compatibilidade entre Cargas Especiais superpesadas, respeitando os coeficientes de segurança normatizados para as OAE's, impedindo danos nas mesmas .

q. Dutos para coletores de afluentes nas OAE´s

A CONCESSIONÁRIA deverá manter o sistema de captação de efluentes sustentados pela superestruturas das OAE's, em condições operacionais adequadas.

3.2.3. Dispositivos de Proteção Contínua

- Descrição

São elementos ou sistemas destinados a reduzir a probabilidade e a gravidade dos acidentes, impedir a passagem de veículos, pedestres ou ambos em áreas ou locais perigosos, bem como reduzir níveis de ruído. São eles: defensas metálicas, defensas rígidas de concreto, dispositivos antiofuscamento, dispositivos amortecedores de impacto, barreiras acústicas e outros.

O LICITANTE, com base em inspeção prévia à apresentação de sua Proposta Técnica, deverá estimar as quantidades dos serviços necessários e suficientes, relativos à implantação dos dispositivos de proteção contínua mencionados acima. Para tanto, deverão ser considerados, entre outros, os critérios e diretrizes estabelecidos nas Normas Técnicas da ABNT NBR 15486, NBR 6971 e NBR 14885.

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar um projeto executivo completo dos dispositivos de proteção contínua, com base nos critérios e diretrizes acima estabelecidos, a ser apresentado no prazo de cento e oitenta dias da assinatura do contrato, A elaboração e apresentação do projeto executivo deverão obedecer às Instruções de Projeto do DER/SP. Junto com o projeto executivo, deverá ser apresentado um cronograma de execução, conforme as prioridades estabelecidas, cuja implantação deverá estar concluída no prazo doze meses, contados a partir da aprovação do referido projeto e cronograma pela ARTESP.

A CONCESSIONÁRIA, independentemente ao projeto apresentado e aprovado pela CONTRATNTE, ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, deverá avaliar a necessidade de implantação desses dispositivos de contenção em outros locais,

obedecendo à priorização de instalação definida pela ARTESP, com base nas análises de acidentes.

Com base em estudos de risco ou em estatísticas de acidentes, deverão ser priorizados os locais onde deverão ser instalados dispositivos amortecedores de impacto, para amenizar as conseqüências de um impacto contra obstáculos rígidos, como, por exemplo, extremidades de barreiras de concreto.

- Padrões de Execução

Os projetos, a implantação, a recolocação, a restauração, a recuperação e o reforço dos dispositivos de proteção contínua deverão observar, entre outras, as normas técnicas NBR 6971, NBR 7941, NBR 14885 e NBR 15486 da ABNT, e serem executados de acordo com os padrões e especificações existentes para defensas metálicas, barreiras rígidas, guarda-corpos, dispositivos antiofuscamento e dispositivos amortecedores de impacto.

Cuidados especiais com a drenagem superficial deverão ser tomados nos casos de implantação de barreiras rígidas de concreto.

3.2.4. Sinalização e Dispositivos Auxiliares

- Descrição

É o conjunto de sinais de trânsito e demais elementos colocados na via pública, com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

Sinais de trânsito são elementos de sinalização viária que se utiliza de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminoso, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

Dispositivos auxiliares, para efeito neste Edital de CONCESSÃO PATROCINADA, são os elementos aplicados ao pavimento da via ou junto a ela, de modo a tornar mais segura à operação rodoviária. São eles os dispositivos delimitadores (tachas, tachões, balizadores, cilindros delimitadores e delineadores), os dispositivos de canalização (prismas e segregadores), os dispositivos de sinalização de alerta (marcadores de obstáculo, marcadores de perigo e marcadores de alinhamento) e os dispositivos de uso temporário (cones, cilindros, balizadores móveis, tambores, fita zebrada, cavaletes, barreiras fixas e móveis, tapumes, gradis, elementos luminosos complementares, bandeiras, faixas).

Os padrões definidos deverão ser atendidos durante todo o período da CONCESSÃO PATROCINADA.

a. Sinalização Horizontal, Dispositivos Delimitadores e Dispositivos de Canalização

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar o projeto completo para adequação da sinalização horizontal, dos dispositivos delimitadores e dos dispositivos de canalização, para adequá-los aos padrões e especificações vigentes no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — CONTRAN, no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP e nas Normas Técnicas da ABNT pertinentes, a ser apresentado no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da assinatura do Contrato para a análise da ARTESP. A elaboração e apresentação dos projetos executivos deverão obedecer às Instruções de Projeto do DER/SP.

O projeto de adequação da sinalização horizontal deverá prever também a implantação de sinalização especial para trechos com incidência de neblina.

A implantação do referido projeto deverá estar concluída no prazo de doze meses, após sua entrega à ARTESP.

Nos trechos em obras de recuperação do pavimento, após o recapeamento deverá ser mantida sinalização horizontal provisória. De acordo com o que estabelece o Artigo 88 do Código de Trânsito Brasileiro, ao término das obras deverá ser implantada a sinalização horizontal definitiva – pintura de faixas e colocação de tachas refletivas, obedecendo ao que consta no projeto executivo de sinalização do local.

b. Sinalização Vertical (de solo e aérea) e Dispositivos de Sinalização de Alerta

A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar o projeto completo de padronização, atualização e complementação da sinalização vertical e dispositivos de sinalização de alerta, para adequá-los aos padrões e especificações vigentes no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — CONTRAN, no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP, no Manual de Sinalização Institucional – ARTESP e nas Normas Técnicas da ABNT pertinentes, a ser apresentado no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir do da Assinatura do contrato, para a análise da ARTESP. A elaboração e a apresentação dos projetos executivos deverão obedecer às Instruções de Projeto do DER/SP.

O projeto de adequação da sinalização vertical deverá prever também a implantação de sinalização especial para trechos com incidência de neblina.

A implantação desse projeto deverá estar concluída no prazo de doze meses, contados a partir da entrega do projeto a ARTESP, seguindo uma programação de implantação gradual e de acordo com uma ordem de prioridade proposta pela CONTRATADA e aprovada pela ARTESP.

Dentro da concepção de atualização, deverá ser prevista uma melhoria nas condições das placas com índice de retrorrefletância abaixo dos parâmetros estabelecidos pela Norma Técnica NBR 14644/2001 da ABNT.

c. Dispositivos de Uso Temporário

O uso de dispositivos de uso temporário está voltado principalmente à complementação da sinalização de obras e de desvios de tráfego emergenciais. Pela importância na garantia da segurança no trânsito, a sua utilização deverá obedecer às normas, padrões e especificações vigentes no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito — Contran, no Manual de Sinalização Rodoviária — DER/SP e nas Normas Técnicas da ABNT pertinentes. A elaboração e a apresentação dos projetos executivos de sinalização de obras e de desvios de tráfego deverão obedecer às Instruções de Projeto do DER/SP.

- Padrões de Execução

Os projetos de complementação e readequação da sinalização horizontal, vertical, dispositivos delimitadores, dispositivos de canalização, dispositivos de sinalização

de alerta e dispositivos de uso temporário deverão atender aos padrões e especificações técnicas existentes.

3.2.5. Outras Recuperações

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

- Correções e adequações do sistema de drenagem;
- Reconformação e estabilização de taludes de corte e aterro.

  - Padrões

  - Padrões e Especificações

  - De acordo com o item 3.1 do presente documento

3.3. Fiscalização

Cada serviço de conservação/manutenção especial será objeto de projeto específico, que deverá ser submetido à aprovação da ARTESP.

A fiscalização fará vistorias de aceite aos serviços realizados pela CONCESSIONÁRIA em recuperações, reforços, modificações e ou substituições de OAE's, assim como fiscalizará o gerenciamento das mesmas.

Em caso de divergência de conformidade com parâmetros exigidos a ARTESP solicitará, às expensas da CONCESSIONÁRIA, auditorias regulares ou extraordinárias, incluindo ensaios previstos em ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, para complementações de dados para avaliações do estado da obra, no sentido de apurar eventuais disparidades no atendimento ao estabelecido.

Após a sua execução, a CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar à ARTESP, relatório contemplando o "*As Built*", nos mesmos termos estabelecidos no Anexo 7 para as funções de Ampliação.

Para possibilitar a fiscalização da ARTESP, esta deverá ter livre acesso a todas as anotações, dependências, laboratórios, canteiros de serviços e obras.

4. CONSERVAÇÃO / MANUTENÇÃO DE EMERGÊNCIA

4.1. Conceitos Básicos

Conceitua-se Conservação/Manutenção de Emergência, como o serviço ou obra necessário para reparar, repor, reconstruir ou restaurar trechos ou estruturas da rodovia, que tenham sido secionadas, obstruídas ou danificadas por um evento extraordinário, de calamidade pública, ocasionando interrupção parcial ou total do tráfego da via.

Tal evento pode ser deslizamento de encosta, um escorregamento de aterro, inundação, incêndio na faixa de domínio, um acidente rodoviário de grandes proporções, uma avaria em obra de arte especial, etc.

Os padrões de Conservação/Manutenção indicados neste item valerão para todos os elementos e dispositivos localizados dentro dos limites da faixa de domínio, incluindo vias marginais, alças de dispositivos, ciclovias e outros.

4.2. Procedimentos

Na ocorrência de um evento emergencial, a CONCESSIONÁRIA deverá prioritariamente:

- Instalar a sinalização de tráfego no local;
- Proceder à imediata mobilização dos recursos para a ação corretiva necessária;
- Relatar de imediato o evento aa ARTESP;
- No caso de ações técnicas imediatas em OAE, OAC e Passarelas deverá ser obedecida a ET-00.000.000-0-C21 / 002 revisão 1.

4.3. Fiscalização

Os serviços de conservação/manutenção de emergência serão objeto de relatórios específicos por parte da CONCESSIONÁRIA e deverão conter no mínimo o seguinte:

- A localização precisa do evento emergencial (rodovia, quilômetro, pista, município);
- Data e horário do evento;
- O tipo de ocorrência emergencial (queda de barreira ou talude de corte, inundação);
- O tipo de interdição (total, parcial, acostamento, alça de trevo);
- As providências emergenciais adotadas (sinalização do local, desvios executados, contemplando mapa, croqui do percurso do desvio, recursos mobilizados, etc);
- Avaliação preliminar das causas do evento;
- O planejamento preliminar para correção dos danos, incluindo a data prevista para restabelecimento do tráfego normal da via;
- A programação futura dentro dos programas de conservação de rotina ou especial;
- Relatório fotográfico do evento emergencial, desvios e sinalização, etc.

Este relatório emergencial deverá ser apresentado aa ARTESP em no máximo 24 horas, após a ocorrência do evento, por via eletrônica, devendo ser atualizado semanalmente até a liberação da interdição (total ou parcial) ao tráfego, sendo os serviços restantes, acompanhados através da conservação especial ou de rotina, conforme o caso.

5. SERVIÇOS CORRESPONDENTES A MEIO AMBIENTE

5.1. Histórico do Processo de Licenciamento

5.1.1. Rodovia dos Tamoios - Sub-trecho Planalto.

O Sub-Trecho Planalto compreende o trecho entre os km 11+500m e km 60+480m da SP.099 – Rodovia dos Tamoios.

A Licença Ambiental Prévia (LP nº 2068) foi emitida em 28/12/2011, baseada no Parecer Técnico nº 243/11/IE e na Deliberação CONSEMA 35/2011, e obtida pela Poder Concedente.

Em 04/05/2012 foi emitida a Licença Ambiental Prévia Retificatória nº 2068, com base no Parecer Técnico nº 243/11/IE e na Deliberação CONSEMA 35/2011, para adequação das exigências referentes à compensação ambiental estabelecida na Lei Federal nº 9.985/2000, regulamentada pelo Decreto Federal nº 4.340/2002, alterado pelo Decreto Federal nº 6.848/2009.

Em continuidade ao licenciamento ambiental foram obtidas três (03) licenças ambientais de instalação, ou seja:

- Licença Ambiental de Instalação nº 2081, emitida em 10/05/2012, baseada no Parecer Técnico nº 197/12/IE;

- Licença Ambiental de Instalação nº 2100, emitida em 18/07/2012, baseada no Parecer Técnico nº 319/12/IE;

- Licença Ambiental de Instalação nº 2121, emitida em 27/08/2012, baseada no Parecer Técnico nº 396/12/IE.

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

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

Abaixo é apresentada a relação de alguns dos programas ambientais da etapa de operação do Sub-Trecho Planalto, com uma estimativa de custos. Os custos apresentados são apenas estimativos, sendo que os custos reais deverão ser dimensionados pela Concessionária e considerados em seu Plano de Negócios;

- Gerenciamento Ambiental da Operação – custo aproximado de R$ 80,000,00/mês;

- Projeto, Construção, Equipamentos e Manutenção de um Centro de Triagem de Animais Silvestres – custo aproximado de R$ 1.200.000,00 para infraestrutura e R$ 100.000,00/mês para manutenção;

- Implantação e manutenção de área de apoio ao Usuário, com área de descanso, mirante, Centro de Referência e Auditório, em local de potencial contemplação dos atributos ambientais da região, como a Represa de Paraibuna – custo aproximado de R$ 500.000,00 para infraestrutura e R$ 20.000,00/mês para manutenção;

- Execução do Programa de Supervisão Ambiental da Operação – custo aproximado de R$ 20.000,00/mês;

- Execução do Programa de Monitoramento Ambiental da Operação, composto dos seguintes subprogramas:

  - Subprograma de monitoramento da fauna;

  - Subprograma de Monitoramento Florestal e de Fauna em Áreas do PESM;

  - Subprograma de monitoramento de Ruído;

  - Subprograma de Monitoramento dos cursos d'água interceptados pela rodovia e desassoreamento;

- Subprograma de Monitoramento das condições das estruturas de drenagem superficial;

- Subprograma de Monitoramento da Qualidade do AR;

- Implantação de um sistema de Monitoramento do Uso do Solo e de Monitoramento da qualidade das águas, incluindo instalação de caixa de contenção de produtos perigosos, em conformidade com a legislação vigente;

O custo estimado para execução deste Programa de Monitoramento Ambiental da Operação é de R$ 100.000,00/ mês.

5.1.2. Contorno Norte de Caraguatatuba

O Contorno Norte de Caraguatatuba compreende a implantação de rodovia com extensão total de aproximadamente 6,38 km e faixa de domínio variando de 40m a 80m, interligando a Rodovia dos Tamoios – SP 099 com a Rodovia Dr. Manoel Hyppolito do Rego (Rio – Santos) – SP 055, no município de Caraguatatuba.

A Licença Ambiental Prévia (LP nº 2167) foi emitida em 02/10/2012, baseada no Parecer Técnico da CETESB nº 433/12/IE, datado de 19/09/2012.

O Poder Concedente já obteve a seguinte licença de instalação para o Contorno Norte de Caraguatatuba:

- licença ambiental de instalação (LI nº 2232), emitida em 30/09/2013, baseada no Parecer Técnico da CETESB nº 456/13/IE, compreende a execução das obras da prioridade 1 do Contorno Norte de Caraguatatuba, com 1.200 metros de extensão, entre as estacas 1.240 e 1.300. As obras incluem a execução de OAE 106 (Viaduto) e os emboques do Túnel 02.

A obtenção das demais licenças ambientais de instalação (LI) relativas aos Contornos também é de responsabilidade da Poder Concedente, as quais serão providenciadas às expensas do Poder Concedente.

A responsabilidade pela obtenção da Licença Ambiental de Operação (LO), assim como os custos a ela associados, bem como com todos os custos dos programas ambientais e medidas de mitigação de impactos ambientais da etapa de operação do Contorno Norte de Caraguatatuba, previstos no EIA/RIMA, nos Pareceres Técnicos acima relacionados, na Deliberação CONSEMA e na legislação, durante todo o período da CONCESSÃO PATROCINADA, é atribuída à CONCESSIONÁRIA.

5.1.3. Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião

O Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião compreende a implantação de rodovia com extensão total de aproximadamente 30 km e faixa de domínio variando de 80 a 100 metros, interligando a Rodovia SP 099, no município de Caraguatatuba, com a Rodovia Doutor Manoel Hyppolito do Rego (Rio – Santos) – SP 055, no município de São Sebastião. Inclui duas ligações intermediárias até a SP 055, localizadas no Bairro Enseada, em São Sebastião, e em área da Fazenda Serramar, em Caraguatatuba.

É importante salientar que os limites do Contorno Sul poderão sofrer alterações decorrentes do processo de licenciamento.

A licença ambiental prévia (LP nº 2152) foi emitida pela CETESB em 22/08/2012, com base no Parecer Técnico nº 352/12/IE, emitido em 03/08/2012.

A(s) obtenção da(s) licença(s) de instalação (LI), assim como os custos associados, é de responsabilidade da Poder Concedente.

A responsabilidade pela obtenção da Licença Ambiental de Operação (LO) é da Concessionária, que deverá arcar com todos os custos correspondentes à obtenção desta licença, bem como com todos os custos dos programas ambientais e medidas de mitigação de impactos ambientais da etapa de operação do Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião, previstos no EIA/RIMA, nos Pareceres Técnicos, na Deliberação CONSEMA e na legislação, durante todo o período de CONCESSÃO PATROCINADA.

5.1.4. Rodovia dos Tamoios – Ampliação Principal (implantação da duplicação do Trecho Serra)

A Ampliação Principal, para duplicação da Rodovia dos Tamoios – Trecho Serra, compreende o trecho entre o km 60+480m, em Paraibuna, e o dispositivo de intersecção com o Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião, no município de Caraguatatuba.

O trecho da duplicação tem uma extensão de aproximadamente 21,5 km, que compreende cerca de 4 km no Sub-Trecho Planalto e 17,5 km no Sub-Trecho Serra.

A licença ambiental prévia (LP nº 2238) da duplicação do Trecho Serra foi emitida em 25/06/2013, subsidiada no Parecer Técnico da CETESB nº 221/13/IE e pela Deliberação CONSEMA nº 11/2013.

A CONCESSIONÁRIA ficará responsável pela obtenção da licença ambiental de instalação do Sub-Trecho Planalto, compreendido entre os km 60+480m e km 64+450m (3,97 km); e do Trecho Caraguatatuba, do km 81+000m ao Trevo da Nova Tamoios- Contornos, no km 82+200m (1,2 km), que deverão ser priorizados para efeito de licenciamento e início de obras.

A responsabilidade pela obtenção do restante das licenças Ambientais de Instalação (LI) e de Operação (LO) de toda a Ampliação Principal também é da Concessionária, que deverá arcar com todos os custos correspondentes à obtenção das licenças, bem como com todos os custos da compensação ambiental estabelecida na Lei Federal nº 9.985/2000, dos programas ambientais e medidas de mitigação de impactos ambientais das etapas prévia, de instalação e de operação do Trecho Serra, previstos no EIA/RIMA, nos Pareceres Técnicos, na Deliberação CONSEMA e na legislação, durante todo o período de CONCESSÃO PATROCINADA.

5.2. Programa Inicial

A CONCESSIONÁRIA, já na Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, deverá iniciar o levantamento detalhado de todos os passivos ambientais do SISTEMA RODOVIÁRIO, como erosões, abatimentos, escorregamentos, assoreamentos, drenagens, ocupações irregulares na faixa de domínio, medidas de mitigação e compensação ambiental (Lei 9.985 de 18 de julho de 2000 e Resolução CONAMA 371/2006) decorrentes dos processos de licenciamento e/ou operação do Sistema Rodoviário, ainda não cumpridas etc. e apresentar à ARTESP, em até 90 dias, um programa de recuperação e/ou cumprimento dos passivos. Atenção especial deve ser dada aos passivos fora da faixa de domínio, decorrentes dos sistemas de drenagens. Os Passivos relacionados no Anexo 02 são apenas exemplificativos. Passivos ambientais não relacionados no referido levantamento, mas futuramente caracterizados como tal serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA. O prazo máximo de recuperação e/ou cumprimento dos passivos é o que está estabelecido nos processos de licenciamento, na legislação, na determinação dos órgãos ambientais competentes e não poderá ser superior a 5 anos.

No Trecho Serra em operação, existem quatro (04) passivos em corte de rocha (inclinação negativa) cujas obras de recuperação e/ou contenção deverão ser executadas no primeiro (1º) ano de CONCESSÃO PATROCINADA.

Toda a responsabilidade e os custos das medidas de mitigação dos passivos ambientais e/ou compensação ambiental (Lei 9.985 de 18 de julho de 2000 e Resolução CONAMA 371/2006), existentes e/ou gerados durante todo o prazo da CONCESSÃO PATROCINADA são da CONCESSIONÁRIA.

A partir do 2º ano de CONCESSÃO PATROCINADA a CONCESSIONÁRIA deverá implantar Sistema de Gestão Ambiental baseado na NBR ISO 14.001 e 14.004, integrado a Sistemas de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional baseado na OHAS 18.000.

5.3. Das responsabilidades

5.3.1. Da ARTESP

A ARTESP, para o cumprimento das atividades decorrentes da CONCESSÃO PATROCINADA, obriga-se a:

- Prestar assistência, quando solicitado, aos entendimentos com os órgãos competentes nas questões relacionadas com o licenciamento ambiental;
- Realizar auditoria ambiental obrigatória, no mínimo com periodicidade anual no Sistema de Gestão Ambiental (SGA) e Sistema de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional da CONCESSIONÁRIA. O custo da referida auditoria é da CONCESSIONÁRIA.

5.3.2. Da CONCESSIONÁRIA

a. Na Prestação de Informações

a.1. Para os fins dispostos neste item, a CONCESSIONÁRIA, além das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas neste Edital, no CONTRATO e na legislação aplicável, preparará e apresentará à ARTESP, na forma e periodicidade que este dispuser:

I – cópia de todas as licenças e autorizações ambientais referentes ao Sistema Rodoviário;

II – cópia de todas as notificações de infrações ambientais e multas decorrentes destas infrações;

III – relatório de avaliação de desempenho em saúde, segurança e meio ambiente - RADA, estruturado com base na NBR ISO 14.031 e 14.032 e OHAS 18.000

IV – abertura de inquérito civil e/ou ação civil.

a.2. Os relatórios e informações previstos no subitem anterior deverão estar disponíveis em meio eletrônico e a CONCESSIONÁRIA facultará à ARTESP acesso irrestrito ao mesmo, em tempo real.

a.3. Durante todo o prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, CONCESSIONÀRIA obriga-se a:

I – Dar conhecimento imediato de todo e qualquer evento de natureza ambiental que possa vir a prejudicar ou impedir o pontual e tempestivo cumprimento das obrigações contratuais e que possa constituir causa de intervenção na CONCESSIONÁRIA, de caducidade da CONCESSÃO PATROCINADA ou da rescisão do CONTRATO;

II – Dar conhecimento imediato de toda e qualquer situação que corresponda a fatos de natureza ambiental que alterem de modo relevante o normal desenvolvimento dos serviços ou da exploração da CONCESSÃO PATROCINADA, apresentando, por escrito e no prazo mínimo necessário, relatório detalhado sobre esses fatos, incluindo, se for o caso, contribuição de técnicos ou entidades especializadas, externas à CONCESSIONÁRIA, com as medidas tomadas ou em curso para superar ou sanar os fatos referidos.

b. Na Execução dos Serviços

Durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA ficará a CONCESSIONÁRIA obrigada a manter condições e metodologia de SERVIÇO ADEQUADO que garanta a preservação ambiental e evite impactos ambientais para todos os serviços sob sua responsabilidade, também sendo de sua responsabilidade a mitigação dos impactos ambientais e/ou passivos ambientais do levantamento previsto no Item 5.2 e no Anexo 02 – SITUAÇÃO ATUAL.

Caberá à CONCESSIONÁRIA a elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental, bem como a obtenção de todas as licenças (LP, LI e LO) e autorizações ambientais, outorgas etc. necessárias a implantação dos serviços objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, exceto a Licença Ambiental Prévia (LP) e Licença de Instalação (LI) dos Contornos Norte de Caraguatatuba e Contorno Sul de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como da Licença Ambiental Prévia (LP) da Ampliação Principal, conforme descrito acima.

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

b.1. A CONCESSIONÁRIA deverá elaborar e implantar um plano de gestão ambiental de obras (para qualquer obra no sistema), com medidas para evitar impactos ambientais durante a execução das mesmas. Deverá fazer parte do plano de gestão a supervisão ambiental. Deverão ser apresentados relatórios mensais do plano de gestão de obras;

b.2. A CONCESSIONÁRIA deverá submeter a ARTESP todos os Projetos de Paisagismo a serem implantados no sistema. Na elaboração destes projetos deverão ser priorizadas espécies vegetais nativas e regionais.

c. Na Operação do Sistema

c.1. Caberá à CONCESSIONÁRIA a elaboração do Estudo Ambiental, bem como a obtenção da Licença de Operação (L.O.) do Trecho Serra já em operação e ainda não devidamente licenciada. A CONCESSIONÁRIA arcará com todos os custos relacionados com o estudo e licenciamento, bem como aqueles relacionados com a implementação das providências e investimentos necessários para atender as exigências dos órgãos competentes;

c.2. A CONCESSIONÁRIA desenvolverá, aprovará no órgão competente e implementará plano de gerenciamento de risco (PGR) para produtos perigosos para todo o sistema em construção pela Concessionária (trecho Serra) ou já em operação (pista existente Serra), arcando com todos os custos necessários à implantação do referido plano. Medidas complementares a PGR's desenvolvidos e implantados pelo PODER CONCEDENTE e exigidas pelos órgãos competentes e/ou decorrentes de mudanças na legislação também serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.

c.3. As medidas de prevenção e mitigação de ruídos decorrentes da operação do sistema e/ou da realização de serviços/obras deverão obedecer as disposições contidas na legislação em vigor. Nos casos de ocorrência de problemas ambientais causados por ruídos nocivos às comunidades lindeiras ao sistema concedido, a CONCESSIONÁRIA arcará com todos os custos relacionados com os levantamentos e estudos específicos dos níveis de ruído exigidos pelos órgãos competentes ou pela ARTESP. A CONCESSIONÁRIA ficará também obrigada a tomar todas as medidas estabelecidas pelos mencionados estudos específicos, as suas expensas e nos prazos exigidos pelos órgãos competentes, em função da dimensão dos inconvenientes trazidos às comunidades afetadas;

c.4. A CONCESSIONÁRIA elaborará e implantará planos de ação de emergência e esquemas operacionais para atendimento a situações de emergência, tais como incêndios, neblina, acidentes com produtos perigosos, escorregamentos, inundações e outros que possam provocar ou vir a provocar consequências ambientais;

c.5. A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir determinações legais relativas à Segurança e Medicina do Trabalho, garantindo e obrigando o uso de EPI's, banheiros químicos, níveis de ruído e poluentes nas cabines de pedágio, instalações do sistema etc.;

c.6. Danos ambientais provocados por terceiros ao sistema concedido deverão ser comunicados aos responsáveis e órgãos competentes pela CONCESSIONÁRIA, bem como tomadas todas as providências legais para que os mesmos sejam eliminados;

c.7. A CONCESSIONÁRIA efetuará o registro de todos os focos de incêndio (provável origem, dimensão etc.) ocorridos na faixa de domínio, bem como o atropelamento de todos os animais domésticos e silvestres, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA. Os animais silvestres capturados vivos deverão ser encaminhados aos centros de triagem dos órgãos ambientais.

d. Na Conservação do Sistema

d.1. A CONCESSIONÁRIA durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA deverá conservar e recompor os ecossistemas na faixa de domínio, inclusive preservando e salientando as paisagens cênicas existentes no sistema;

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

d.3. Recuperar as áreas de empréstimo e bota-fora dentro da faixa de domínio no máximo em 30 dias após a sua utilização e desativação;

d.4. Recuperar todas as não conformidades nos prazos estabelecidos em CONTRATO e/ou no máximo em 15 dias. No caso de necessidade de prazo maior para recuperação, deverá ser solicitado oficialmente à ARTESP;

d.5. Implantar e manter adequadamente estruturas de transposição de fauna ou medidas de proteção de fauna silvestre nos locais considerados críticos, decorrentes de estudos técnicos originados dos registros de atropelamentos;

d.6. Remover lixo e entulho existente na faixa de domínio e nas suas interseções, em toda a extensão das rodovias, conforme previsto em CONTRATO, para local adequado, assim entendido como aquele indicado na legislação pertinente. Deverão ser priorizados programas de reciclagem;

d.7. Remover lixo doméstico das instalações operacionais, conforme estabelecido em CONTRATO, para local adequado, assim entendido como aquele indicado na legislação pertinente. Deverão ser priorizados programas de reciclagem;

d.8. Resíduos da construção civil deverão ser destinados conforme previsto na legislação específica. Os resíduos de fresa de pavimento poderão ficar em bota-espera, desde que armazenados de forma ambientalmente adequada, por no máximo 90 dias. Findo este prazo deverão ser destinados a aterros devidamente licenciados; ou deverão ser destinados conforme legislação em vigor;

d.9. Remover, de imediato, os animais mortos encontrados nas faixas de rolamento e na faixa de domínio, enterrando-os no máximo em 18 horas para os animais atropelados no período noturno e em 06 horas para os animais atropelados no período diurno. Carcaças de animais considerados em extinção deverão, quando possível, ser encaminhadas à instituições de pesquisa. Nas regiões onde houver incineradores, os animais mortos encontrados nas faixas de domínio e de rolamento deverão ser incinerados;

d.10. É proibido o uso de herbicida na capina, despraguejamento etc. na faixa de domínio do SISTEMA RODOVIÁRIO;

d.11. Controlar obrigatoriamente as pragas como cupins, formigas, morcego, plantas invasoras etc. na faixa de domínio e nos túneis operacionais e de serviço;

d.12. Óleos e graxas oriundos de equipamentos e veículos destinados à expansão, operação, conservação do sistema deverão ter destinação de acordo com a legislação;

d.13. Todos os fenômenos ocorrendo na faixa de domínio como erosões, abatimentos, escorregamentos, derramamento de produtos perigosos, óleos e graxas etc. que estiverem provocando danos ambientais deverão ser recompostos e/ou eliminados imediatamente, ou conforme cronograma aprovado pela ARTESP ou órgãos competentes.

d.14. Estão proibidas áreas de empréstimo, botas fora, depósitos de fresa no canteiro central, alças de dispositivos e/ou em forma de cava, que coloquem em risco o sistema. Todas as áreas de apoio na faixa de domínio deverão ser autorizadas antecipadamente pelo PODER CONCEDENTE.

6. ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

6.1. Conteúdo da Metodologia de Execução para Habilitação Técnica do Licitante

Os temas objeto do presente Anexo correspondem ao CAPÍTULO III - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO, da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, que integrará a Habilitação Técnica do Licitante, conforme disposto no Anexo 08 - DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO.

O Conteúdo desse Capítulo poderá ser subdividido em itens e sub-itens, a critério do LICITANTE, observado o disposto no Edital, devendo incluir:

- Descrição sucinta das funções e atribuições do pessoal envolvido no gerenciamento das funções de conservação (ou, também, na sua execução, se for através de pessoal próprio), bem como, a quantificação e qualificação do pessoal previsto;
- Descrição sucinta do Sistema de Monitoração proposto para os diversos programas de conservação, incluindo o plano de trabalho de vistorias e o dimensionamento dos recursos necessários;
- Exposição do plano geral de trabalho para a conservação de rotina, durante o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, considerando-se os efeitos das intervenções do Programa Intensivo Inicial, bem como dos serviços de Conservação Especial, previstos ao longo da CONCESSÃO PATROCINADA;
- Identificação dos diversos serviços e atividades que constituem o conjunto da conservação de rotina, com a sua classificação em programas e sub-programas, aplicável ao sistema concedido;
- Descrição sucinta do escopo dos diversos programas, bem como, da metodologia a ser empregada na execução dos respectivos serviços;
- Definição da forma de execução dos serviços de Conservação de Rotina (por Administração Direta ou Contratação de Terceiros);
- Definição de quais serviços contratados serão pagos através do sistema de PREÇOS UNITÁRIOS e quais serão pagos por ADMINISTRAÇÃO;

- Definição dos quantitativos referentes a cada serviço, para fins de programação de recursos, devidamente justificada através de indicação dos critérios e parâmetros adotados;
- Dimensionamento dos recursos anuais de material, mão de obra e equipamentos necessários à execução dos serviços, devidamente justificado e demonstrado, através de indicação dos critérios e parâmetros adotados;
- Descrição sucinta e indicação da forma de apontamento a ser adotada para fins de auditoria e fiscalização pela ARTESP;
- Estimativa de custo referente ao programa de recuperação do pavimento, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, elaborado com base em análise das condições atuais (deflexões recuperáveis, estado superficial, irregularidade), devidamente justificado e demonstrado, de modo a atender as especificações e padrões do presente Anexo, e do Edital;
- A Metodologia de Execução de Conservação/Manutenção Especial de Obras de Arte Especiais – OAE e Passarelas deverão atender os seguintes Critérios Gerais:
  - O LICITANTE deverá apresentar o estado de Conservação assim como o programa de intervenções em Obras de Arte Especiais e Passarelas distribuída ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, indicando prioridades, inspeções e soluções. Deverá ser atendida a ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, ”CONTROLE DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS” durante todo o período da CONCESSÃO PATROCINADA;
  - Devem estar incluídas as OAE’s até o limite de jurisdição rodoviária incluindo encontros com as lajes de transição que excedam esses limítrofes ou seja até a crista dos taludes que exercem empuxos nas fundações dessas obras;
  - O LICITANTE deverá realizar as inspeções de reconhecimento em todas as OAE’s e Passarelas, apresentando no mínimo os seguintes elementos:
    a. Localização e Designação
       - Rodovia;
       - Sentido;
       - Obra;
       - Adotar, quando disponível, a denominação da obra ou, alternativamente, a sua caracterização funcional, a exemplo de viaduto de trevo, viaduto de retorno, ponte, passarela, passagem de veículo, passagem de gado etc.;
       - Km.

    b. Elementos Geométricos ou Funcionais
       - Vãos;
       - Comprimento Total;
       - Pilares;
       - Designação do número de linhas de pilares versus o número de pilares por linha;
       - Largura do Tabuleiro;
       - Identificação da existência de acostamento ou faixa adicional. A falta de acostamento deverá ser encarado como patologia funcional;

- Gabarito vertical no ponto mais desfavorável, identificando dimensão em “m”;
- Número de vigas ou células;
- Número de Juntas de Dilatação;
- Identificação da existência das defensas rígidas tipo ABNT. A falta desses dispositivos deverá ser encarada como patologia funcional;
- Identificação se as passarelas atendem a NBR 9050. A falta do atendimento à norma deverá ser encarada como patologia funcional.

c. Tipologia Estrutural

- Tabuleiro Tipo conforme exemplos do Anexo 3 da referida ET;
- Classe Portante da OAE;
- Vãos;
- Designação do partido estrutural dos vãos.

d. Fotos

- As fotos da obra devem exibir aspectos que permitam identificar, situação em relação à pista, dimensões aproximadas e partido estrutural e o estado de conservação, identificando as patologias de aspectos estruturais, funcionais e de durabilidade.

  O LICITANTE deverá fazer um diagnóstico baseado na patologia das OAE’s e apresentar terapia dos aspectos patológicos levantados. Este diagnóstico objetiva, também, estabelecer uma classificação das OAE’s conforme ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, ”CONTROLE DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS”, de acordo com a patologia e o urgenciamento necessário da respectiva terapia.

  Necessariamente, este diagnóstico deverá ser realizado por engenheiro especialista com experiência na identificação, principalmente, de aspectos de patologia das obras de arte especiais e na definição das medidas de terapia para as anomalias detectadas.

  O Diagnóstico deve constar no final de uma ficha técnica a ser apresentada para cada OAE e Passarela incluindo os elementos acima solicitados.

  O LICITANTE deverá apresentar em METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, antes da apresentação das fichas técnicas, também uma tabela resumo, contendo dados das inspeções realizadas, ou seja: com os nomes de todas OAE’s e Passarelas, tipos de obra (PI, PS, PONTE ou Transv.), km, pista e classificações sob aspectos estrutural, funcional e de durabilidade, conforme ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, em ordem crescente de quilometragem.

  Caso exista OAC com patologias relevantes para intervenções de curto prazo mencionar em tabela a parte, Rodovia com os nomes de todas OAC’s, km, pista e classificações sob aspectos estrutural, funcional e de durabilidade, conforme ET-00.000.000-0-C21/002 revisão 1, em ordem crescente de quilometragem.

  A apresentação deverá ser feita dividida da seguinte forma:

  - Programa Intensivo Inicial, com detalhamento dos procedimentos;

- Recuperação dos pavimentos após o 6º mês, detalhando os procedimentos locais por quilometragem, espessuras e larguras das intervenções;
- Programa de conservação especial, detalhando procedimentos, locais por quilometragem, espessuras e larguras e cronograma. Também deverão ser indicados os processos de monitoramento e de gerência de pavimentos;
- Estimativas de custos referentes aos serviços de Drenos de Pavimento, Recuperação de Obras de Arte Especiais e Implantação de dispositivos de Segurança, para todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, observado o disposto no Edital;
- Estimativas de custos referentes a Sinalização Horizontal, Tachas e Tachões Refletivos, com previsão de reposição total, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA;
- Estimativas de custos referentes a Sinalização Vertical, Aérea, Balizadores e Delineadores, devidamente justificada, observado o disposto no Edital;
- Estimativa de custos referentes aos investimentos necessários para as recuperações relacionadas no item 3.2.5. deste Anexo;
- Descrição da forma de tratamento a ser dada aos serviços de conservação de emergência;
- A descrição dos serviços de conservação especial deverá ser acompanhada dos respectivos cronogramas de execução em bases anuais.

6.2. Resumos Finais dos Quantitativos

Os quantitativos mensais resultantes do dimensionamento de recursos materiais e humanos, referentes à Conservação de Rotina de um mês típico, deverão ser transportados para os quadros-resumo de 1 a 6, conforme modelos apresentados na sequência. Esses quadros deverão ser preenchidos para cada fase da CONCESSÃO PATROCINADA.

Entende-se por "FASE", o período de execução contratual compreendido entre as datas-marco referentes à conclusão da Ampliação Principal e demais ampliações previstas ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, cuja entrada em operação constitui elemento gerador de Conservação de Rotina, resultando no acréscimo dos quantitativos de recursos materiais e humanos necessários.

Entende-se, portanto que durante cada fase os quantitativos de recursos para um mês típico devem permanecer aproximadamente constantes.

No que se refere à Conservação de Rotina, constituem elementos geradores de novos recursos:

- Faixas adicionais
- Dispositivos de entroncamento
- Praças de Pedágio a serem implantadas
- PGF's a serem implantados
- Outros.

Tendo em vista a grande quantidade e diversidade de elementos geradores de conservação de rotina, bem como, o reduzido peso de muitos deles, quando considerados isoladamente,

admite-se a simplificação das fases, mediante aproximações, visando reduzir o seu número, tanto quanto possível.

A partir dos quadros-resumo 1, 2, 3, 4, 5 e 6 deverá ser preenchido o Quadro-Resumo 7 - CONSERVAÇÃO DE ROTINA - ORÇAMENTO RESUMO, para posterior transporte ao Quadro 4B - DESPESAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS – Anexo 09 - DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO, do PLANO DE NEGÓCIOS.

Os valores referentes às obras de Conservação Especial previstas no presente Anexo deverão gerar os cronogramas financeiros (em conformidade com os cronogramas físicos de execução), para posterior transporte ao Quadro 9B - IMOBILIZADO/INVESTIMENTOS – Anexo 09 - DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO, do PLANO DE NEGÓCIOS.

Quadro-Resumo 1 - FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO - PESSOAL PRÓPRIO

(VALORES EM R$) DATA BASE: JULHO/13

ÁREA	SALÁRIO/ HONORÁRIOS	ENCARGOS %	TOTAL (SAL/HON+ ENCARGOS)	TOTAL BENEFÍCIOS (1)	TOTAL MENSAL (SAL+ENC+BEN	FASE 1		FASE 2		FASE n	
						EFETIVO	TOTAL MENSAL	EFETIVO	TOTAL MENSAL	EFETIVO	TOTAL MENSAL
GERENCIAMENTO (2) TOTAL											
EXECUÇÃO (3) TOTAL											
TOTAL GERAL											

(1) De transporte da última coluna do Quadro-Resumo 2.

(2) Relacionar os cargos de gerenciamento das funções de Conservação, com local de trabalho na sede operacional do sistema viário.

(3) Relacionar os cargos execução das funções de Conservação de Rotina, que prestam serviço ao longo de todo o sistema viário.

OBS.:Este campo somente deverá ser preenchido se a Conservação de Rotina for executada com pessoal próprio.

Quadro-Resumo 2 - FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO - BENEFÍCIOS

DATA BASE: JULHO/13

(VALORES EM R$)

ÁREA	REFEIÇÃO	MORADIA	TRANSPORTE	ASSISTÊNCIA MÉDICA E ODONTOLÓGICA	OUTROS	TOTAL MENSAL DE BENEFÍCIOS
GERENCIAMENTO (1)						
EXECUÇÃO (1) (2)						

(1) Relacionar os mesmos cargos do Quadro-Resumo 1.

(2) Este campo somente deverá ser preenchido se a Conservação de Rotina for executada com pessoal próprio.

Quadro-Resumo 3 - CONSERVAÇÃO DE ROTINA POR ADMINISTRAÇÃO - PESSOAL (CONTRATADA)

(VALORES EM R$) DATA BASE: JULHO/13

RECURSOS (DISCRIMINAÇÃO)	CUSTO UNITÁRIO	PROGRAMA	SUB-PROGRAMA	ATIVIDADE	FASE 1		FASE 2		FASE n	
					QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL
EQUIPE 1										
TOTAL										
EQUIPE 2										
TOTAL										
EQUIPE N										
TOTAL										
TOTAL GERAL										

(1) Cada linha corresponde a uma equipe, devendo constar na coluna **recursos** a discriminação dos componentes da equipe.

(2) Na coluna **programa** deverá constar, em cada linha, o grupo de programas atendidos pela equipe.

(3) Não há necessidade de discriminar os sub-programas e as atividades, exceto se houver mais de uma equipe atendendo ao mesmo programa (isto é, em sub-programas e/ou atividades diferentes).

Quadro-Resumo 4 - CONSERVAÇÃO DE ROTINA POR ADMINISTRAÇÃO - VEÍCULOS / EQUIPAMENTOS (DIRETA OU CONTRATADA)

(VALORES EM R$) DATA BASE: JULHO/13

RECURSOS (DISCRIMINAÇÃO)	CUSTO UNITÁRIO	PROGRAMA	SUB-PROGRAMA	ATIVIDADE	FASE 1		FASE 2		FASE n	
					QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL
EQUIPE 1										
TOTAL										
EQUIPE 2										
TOTAL										
EQUIPE N										
TOTAL										
TOTAL GERAL										

(1) Cada linha corresponde a uma equipe, devendo constar na coluna **recursos** a discriminação dos veículos e equipamentos a serem utilizados pela equipe.

(2) Na coluna **programa** deverá constar, em cada linha, o grupo de programas atendidos pela equipe.

(3) Não há necessidade de discriminar os sub-programas e as atividades, exceto se houver mais de uma equipe atendendo ao mesmo programa (isto é, em sub-programas e/ou atividades diferentes).

Quadro-Resumo 5 - CONSERVAÇÃO DE ROTINA POR ADMINISTRAÇÃO - MATERIAIS (DIRETA OU CONTRATADA)

(VALORES EM R$) DATA BASE: JULHO/13

RECURSOS (DISCRIMINAÇÃO)	CUSTO UNITÁRIO	PROGRAMA	SUB-PROGRAMA	ATIVIDADE	FASE 1		FASE 2		FASE n	
					QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL
EQUIPE 1										
TOTAL										
EQUIPE 2										
TOTAL										
EQUIPE N										
TOTAL										
TOTAL GERAL										

(1) Cada linha corresponde a uma equipe, devendo constar na coluna **recursos** a discriminação dos materiais a serem utilizados pela equipe.

(2) Na coluna **programa** deverá constar, em cada linha, o grupo de programas atendidos pela equipe.

(3) Não há necessidade de discriminar os sub-programas e as atividades, exceto se houver mais de uma equipe atendendo ao mesmo programa (isto é, em sub-programas e/ou atividades diferentes).

Quadro-Resumo 6 - CONSERVAÇÃO DE ROTINA POR PREÇOS UNITÁRIOS (CONTRATADA)

(VALORES EM R$) DATA BASE: JULHO/13

RECURSOS (DISCRIMINAÇÃO)	CUSTO UNITÁRIO	PROGRAMA	SUB-PROGRAMA	ATIVIDADE	FASE 1		FASE 2		FASE n	
					QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL	QUANT.	CUSTO MENSAL
TOTAL GERAL										

Quadro-Resumo 7 - CONSERVAÇÃO DE ROTINA- ORÇAMENTO RESUMO

DATA BASE: JULHO/13

DISCRIMINAÇÃO	CUSTOS ANUAIS (R$ mil)				
	ANO 01	ANO 02	ANO 03	...	ANO 35
1. PESSOAL PRÓPRIO					
1.1. GERENCIAMENTO					
1.2. EXECUÇÃO					
2. ROTINA DIRETA OU CONTRATADA					
2.1. PESSOAL					
2.2. VEÍCULOS/EQUIPAMENTOS					
2.3 MATERIAIS					
3. ROTINA POR PREÇOS UNITÁRIOS					
TOTAL					
TOTAL GERAL					

Obs: Cada campo deverá ser preenchido a partir dos respectivos quadros-resumo 1,2, 3, 4, 5 e 6

ANEXO 07

SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO

ANEXO VII

SERVIÇOS CORRESPONDENTES À FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. AMPLIAÇÃO PRINCIPAL

1.1. Implantação da Nova Pista Trecho Serra da SP 099

1.1.1. Projetos Executivos

1.1.2. Fiscalização

1.1.3. Conclusão

1.1.4. Notificação e Conclusão

1.1.5. Documentação "*As built*"

2. DEMAIS AMPLIAÇÕES E MELHORAMENTOS

2.1. Introdução

2.1.1. Projeto Executivo

2.1.2. Notificação de Conclusão

2.1.3. Documentação "*As built*"

2.1.4. Fiscalização

2.2. Conceitos Básicos

2.2.1. Critérios para Adequação da Capacidade

2.3. Melhoramentos Mínimos: Descrição, Padrões e Especificações

2.3.1. Praças de Pedágio

2.3.1.1. Praças a serem implantadas

2.3.1.2. Padrões e Especificações

2.3.1.3. Elaboração do Arranjo Geral das Praças de Pedágio

2.3.2. Sistema de Controle de Fiscalização
2.3.2.1. Posto Geral de Fiscalização (PGF)
2.3.2.2. Sistema de Controle de Velocidade
2.3.2.3. Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR)
2.3.2.4. Viaturas para o Policiamento Rodoviário
2.3.2.5. Padrões e Especificações
2.3.3. Ampliação / Implantação de Obras de Arte Especiais e Passarelas
2.3.4. Sistemas de Telecomunicações
2.3.4.1. Sistema de Radiofonia
2.3.4.2. Sistema de Transmissão de Dados
2.3.4.3. Instalações de Apoio Operacional – CCO e SAU
2.3.4.4. Sistema de Comunicação com o Usuário
2.3.4.5. Painel de Mensagem Variável (Fixo e Móvel)
2.3.4.6. Padrões e Especificações
2.3.5. Sistema de Monitoração de Tráfego
2.3.5.1. Sistema de Sensoriamento de Tráfego
2.3.5.2. Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV
2.3.5.3. Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis
2.3.5.4. Padrões e Especificações
2.3.6. Faixas de Aceleração / Desaceleração
2.3.7. Faixas Adicionais
2.3.8. Vias Marginais / Dispositivos de Entroncamento
2.3.9. Passarelas e Passagens para Pedestres
2.3.10. Pontos de Parada de Ônibus
2.3.11. Iluminação Pública
2.3.12. Outros Melhoramentos
2.4. Plano de Obras
2.4.1. Características de Projetos da Nova Pista Trecho Serra da SP 099
2.5. Das Revisões Ordinárias do Plano de Investimentos

3. ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

1. AMPLIAÇÃO PRINCIPAL

1.1. Implantação da Nova Pista para duplicação do Trecho Serra da SP 099 - Ampliação Principal

A Ampliação Principal consiste na implantação da nova pista (ascendente) para duplicação do Trecho de Serra da SP 099 – Rodovia dos Tamoios, a ser construída entre os km 60+480 e km 82+000, conforme projeto básico referencial apresentado para obtenção da Licença Prévia, que integra o presente Contrato na forma do Anexo XV – PROJETO REFERENCIAL PARA OBTENÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA - AMPLIAÇÃO PRINCIPAL. A obra de Ampliação Principal deverá ser concluída no prazo de 60 (sessenta) meses contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

1.1.1. Projetos Executivos

Os Projetos Executivos da Ampliação Principal deverão ser elaborados observando-se as normas, instruções de projeto, portarias e padrões vigentes da ARTESP, DER/SP, DNIT, ABNT (nesta ordem) e, na falta destes, observando-se normas internacionalmente consagradas. Os projetos executivos deverão ainda contemplar o equacionamento de interferências com os sistemas de infraestrutura e de serviços públicos existentes e futuros, especialmente os sistemas viários e o estabelecimento de acessos a sistemas de transporte.

Qualquer proposta de alteração em relação ao previsto no projeto básico referencial não poderá interferir nas conclusões do EIA-RIMA aprovado pela Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, ligada à Secretaria de Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo - CETESB quando da concessão da Licença Prévia. Os Projetos Executivos deverão estar de acordo com as normas técnicas da ABNT vigentes, e os padrões e Instruções de Projeto emanadas pelo DER/SP e ARTESP. Na falta de normas nacionais, deverão ser utilizadas normas internacionais consagradas.

Caso seja necessária, por quaisquer motivos técnicos, a apresentação do projeto funcional, o mesmo deverá atender a instrução de projeto IP.DIN/001 – Projeto Funcional.

O PARCEIRO PRIVADO é responsável pela obtenção da aprovação dos Projetos Executivos junto à ARTESP anteriormente à data programada para início das obras, conforme Cronograma Físico-Financeiro e conforme Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099 vigentes e previamente aprovados pela ARTESP. Os Projetos Executivos deverão ser entregues com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias do início programado para as obras dos segmentos referentes à Ampliação Principal, conforme Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, exceto no caso de Projetos Executivos relacionados às disciplinas de Pavimento e Sinalização, que deverão ser entregues com antecedência mínima de 130 (cento e trinta) dias do início programado para as obras dos segmentos referentes à Ampliação Principal, conforme Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099.

Na hipótese de serviços/obras/eventos com início previsto para os primeiros 180 (cento e oitenta) dias, contados da Data de Transferência de Controle do Sistema

Existente, nos termos do "Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099" apresentado pelo Parceiro Privado, os projetos executivos relacionados a tais serviços/obras/eventos deverão ser entregues, pelo Parceiro Privado à ARTESP, em até 90 (noventa) dias contados da Data da Assinatura do Contrato, juntamente com o "Cronograma Executivo do Trecho Serra SP 009".

Os Projetos Executivos deverão ser elaborados pelo Parceiro Privado e submetidos à apreciação e aprovação prévia e expressa da ARTESP. A obra para Ampliação Principal deverá ter início somente após a aprovação, pela ARTESP, dos Projetos Executivos apresentados pelo Parceiro Privado.

Sem prejuízo da obtenção da anuência prévia da ARTESP, o Parceiro Privado deverá submeter os projetos executivos necessários para a obtenção da Licença de Instalação para a Ampliação Principal à Autoridade Ambiental competente, observando os prazos limites que devem ser cumpridos para que seja possível o devido atendimento aos marcos e eventos estabelecidos no Cronograma Executivo do Trecho Serra - SP099, bem como aos marcos e eventos descritos nos Anexos 17 e 18.

Previamente ao envio dos Projetos Executivos, o Parceiro Privado deverá elaborar e enviar à ARTESP, "Guia de Remessa de Índice de Documentos" (GRID) com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data programada para o envio dos Projetos Executivos. Os Projetos Executivos somente poderão ser encaminhados à ARTESP após aceitação prévia e expressa do documento GRID.

Qualquer proposta na alteração dos Projetos Executivos deverá ser discutida e submetida à prévia anuência da ARTESP de modo que a entrega do Projeto Executivo tenha um prazo garantido para análise e aprovação antes do início das obras de Ampliação Principal.

A ARTESP terá o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, contados da apresentação do projeto executivo, para manifestação quanto ao projeto executivo apresentado. Este prazo poderá ser prorrogado por 45 (quarenta e cinco) dias mediante ato devidamente motivado.

Na hipótese de solicitação, pela ARTESP, de esclarecimentos ou correções nos projetos executivos apresentados, o prazo, mencionado acima, para manifestação acerca do projeto executivo pela ARTESP será reiniciado. Neste caso, a ARTESP deverá se manifestar acerca do projeto executivo no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, renováveis por igual período mediante ato devidamente notificado, contado da data de reapresentação do projeto executivo, pelo Parceiro Privado, contemplando todos os esclarecimentos e correções apontados pela ARTESP.

Eventuais questionamentos e/ou solicitações de alteração de Projetos Executivos realizadas pela ARTESP deverão ser atendidas pelo Parceiro Privado dentro de um prazo de 20 (vinte) dias corridos contados a partir da data de comunicação formal emitida pela ARTESP, de forma que se possa garantir o andamento ideal do ciclo de análises e revisões de Projetos Executivos.

Os Projetos Executivos aprovados pelas áreas técnicas da ARTESP deverão ser encaminhados, pelo Parceiro Privado à ARTESP, em 2 (duas) vias contendo, cada uma, mídia digital, documentação impressa e relação de documentos. Cada via deverá ser entregue em pasta ou caixa box na cor branca identificada com etiqueta contendo:

Nome do Parceiro Privado

Rodovia

Obra

Item de serviço

Disciplina de Projeto

1.1.2. Fiscalização

A ARTESP estabelecerá, em conjunto com o Parceiro Privado, um programa de fiscalização, acompanhamento da execução, controle tecnológico e da qualidade dos Serviços. Os custos do desenvolvimento e aplicação do programa de fiscalização ocorrerão por conta do Parceiro Privado.

O PARCEIRO PRIVADO deverá comunicar justificativa por escrito por eventuais atrasos de início e final de obra, sem prejuízo da análise e validação pela ARTESP quanto ao mérito.

1.1.3. Conclusão

A conclusão total das obras para Ampliação Principal, para duplicação do Trecho Serra da SP 099 deverá ocorrer no prazo máximo de 60 (sessenta) meses, contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

No prazo de 90 (noventa) dias, contado da Data de Assinatura do Contrato, o Parceiro Privado deverá apresentar, para prévia aprovação da ARTESP, o "Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099" para a implantação da Ampliação Principal. Neste cronograma, deverá ser apresentado o detalhamento das fases da obra e a definição das datas de início e término da construção de cada um dos segmentos da Ampliação Principal, incluindo as estradas de serviço, segmentos em túnel, os segmentos em O.A.E. e terraplenagem compreendidos entre os túneis.

O Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099 deverá contemplar todos os Eventos para desembolso do Aporte de Recursos Públicos pelo Poder Concedente, conforme as diretrizes e limites estabelecidos no Edital, no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA e nos Anexos 17 e 18.

Uma vez aprovado o Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099 por parte da ARTESP, as datas para conclusão de cada evento, segmento, marco e de cada etapa especificados no Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099 deverão ser cumpridas pelo Parceiro Privado. O não cumprimento das etapas, segmentos, eventos, marcos e datas estabelecidas pelo Parceiro Privado no Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, ou o atraso no cumprimento destas datas, etapas, segmentos e marcos sujeitarão o Parceiro Privado às penalidades previstas no Edital, no Contrato da CONCESSÃO PATROCINADA e seus Anexos, podendo, inclusive, ensejar a retenção das respectivas parcelas de Aporte de Recursos que estejam vinculadas aos Eventos descritos nos Anexos 17 e 18.

A segmentação mínima a ser considerada na apresentação do "Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099" é apresentada no Quadro a seguir. Não somente os segmentos apresentados abaixo vincularão o Parceiro Privado, como também todo o detalhamento apresentado no Cronograma Executivo do Trecho Serra

- SP099 apresentado pelo Parceiro Privado conforme especificações acima. A segmentação apresentada abaixo é indicativa, devendo o Parceiro Privado estabelecer todos os marcos, segmentos e etapas de desenvolvimento das obras de construção da Ampliação Principal, bem como o cronograma previsto para desenvolvimento destes marcos, segmentos e etapas. Todos os segmentos, marcos e etapas propostos no "Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099" deverão ser tempestivamente cumpridos pelo Parceiro Privado, de acordo com o cronograma estabelecido no "Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099". Na hipótese de descumprimento de prazos dos marcos, segmentos e etapas, apresentados pelo Parceiro Privado no "Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099" e aprovados pela ARTESP, o Parceiro Privado ficará sujeita às penalidades estabelecidas no Contrato e no Anexo 11.

QUADRO – SEGMENTAÇÃO MÍNIMA DOS TRECHOS DE OBRA PARA FINS DE APRESENTAÇÃO DE "CRONOGRAMA EXECUTIVO DO TRECHO SERRA – SP 099"

Segmento	Descrição / Localização
01	SP 099 – Ampliação Principal – Serviços Preliminares, Canteiro de Obras e Construção das Estradas de Serviço
02	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – km 60+480 ao km 64+000
03	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – km 64+000 até Emboque do Túnel 1, incluindo adequação do acesso à Serra existente
04	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Túnel 1
05	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Desemboque do Túnel 1 ao Emboque do Túnel 2
06	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Túnel 2
07	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Desemboque do Túnel 2 ao Emboque do Túnel 3
08	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Túnel 3
09	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Desemboque do Túnel 3 ao Emboque do Túnel 4
10	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Túnel 4
11	SP 099 – Ampliação Principal – Implantação da nova pista – Desemboque do Túnel 4 ao Emboque do Túnel 5
12	SP 099 – Ampliação Principal – Túnel 5
13	SP 099 – Ampliação Principal – Túnel 5 até o dispositivo de entroncamento dos Contornos (São Sebastião e Caraguatatuba)

1.1.4. Notificação de Conclusão

O PARCEIRO PRIVADO deverá comunicar a ARTESP, através de uma “Notificação de Conclusão”, sobre a conclusão da obra e de seus segmentos. Este documento, quando aprovado pela ARTESP, caracterizará a data de finalização dos marcos, eventos, etapas ou segmentos. Quando do Recebimento da Notificação de Conclusão para os Eventos descritos no Anexo 18 – EVENTOS PARA DESEMBOLSO DO APORTE, a ARTESP deverá efetuar a fiscalização e emitir o respectivo Documento de Conclusão de Evento para que seja devida a liberação da correspondente parcela do APORTE DE RECURSOS, nos termos do Anexo 17 – Fluxo do Desembolso do Aporte de Recursos.

1.1.5. Documentação “*As built”*

O PARCEIRO PRIVADO deverá elaborar documentação "As built" da Ampliação Principal para duplicação do Trecho Serra, e fornecê-la à ARTESP, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados de cada “Notificação de Conclusão”. O PARCEIRO PRIVADO é responsável pela obtenção da aprovação da documentação “As built” junto à ARTESP no prazo máximo de até 270 (duzentos e setenta) dias após a emissão da “Notificação de Conclusão”. Previamente ao envio da documentação “As built”, o Parceiro Privado deverá elaborar e enviar à ARTESP, “Guia de Remessa de Índice de Documentos” (GRID) com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data programada para o envio da documentação “As built”. A documentação “As built” somente poderá ser encaminhada à ARTESP após aceitação prévia do documento GRID.

Para entrega da documentação “As built”, todos os Projetos Executivos devem estar aprovados pela ARTESP.

A documentação “As built” final deverá ser entregue à ARTESP pelo Parceiro Privado, em pasta ou caixa box azul identificado com etiqueta:

Nome do Parceiro Privado

Rodovia

Obra

Item de serviço

Após verificação e aprovação pela ARTESP, o Parceiro Privado deverá emitir relatório de entrega final (Z).

O PARCEIRO PRIVADO deverá entregar pacote de documentos completo, conforme índice de documentos.

Caso haja a necessidade de revisão da Documentação “as built” durante o processo de sua aprovação pela ARTESP, o Parceiro Privado deverá atender aos questionamentos e/ou solicitações feitas pela ARTESP no prazo de até 20 (vinte) dias contado a partir da data da comunicação formal emitida pela ARTESP. A documentação “As built” deverá ser elaborada pelo Parceiro Privado de acordo com a instrução de projeto IP.DIN/004 – Documentação “As built”.

1.1.6. Início da entrada em Operação Comercial das Praças de Pedágio

Para que possa iniciar a cobrança das Tarifas de Pedágio nas Praças de Pedágio localizadas no Trecho de Planalto, conforme indicadas no Anexo IV, o Parceiro Privado deverá executar parte dos investimentos e obras necessárias para implantação da Ampliação Principal, de acordo com as disposições a seguir.

No prazo máximo de 360 (trezentos e sessenta) dias contados da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá ter apresentado progresso físico acumulado de, no mínimo, 6% (seis por cento), conforme os critérios estabelecidos no Anexo 18 – Eventos para Desembolso do Aporte, e de acordo com o desenvolvimento das obras de implantação da Ampliação Principal proposto, pelo Parceiro Privado e aprovado pela ARTESP, no Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099.

A efetiva execução das obras e investimentos que representem o avanço físico acumulado de 6% (seis por cento), conforme indicado acima, constituirá uma das condições, juntamente com a conclusão do PII descrito nos Anexos V e VI, para que o Parceiro Privado possa iniciar a cobrança das Tarifas de Pedágio, nos termos do quanto estabelecido no Anexo IV, nas praças dos quilômetros 15+700 e 56+500.

Para iniciar a cobrança da Praça de Pedágio a ser instalada no Contorno de Caraguatatuba, o Parceiro Privado deverá apresentar progresso físico acumulado de, no mínimo, 32% (trinta e dois por cento) das obras de implantação da Ampliação Principal, conforme os termos do Anexo IV.

2. DEMAIS AMPLIAÇÕES E MELHORAMENTOS

2.1. Introdução

O PARCEIRO PRIVADO é responsável pela obtenção da aprovação dos projetos funcionais junto a ARTESP, que deverão ser entregues em até 390 (trezentos e noventa) dias antes do início das obras das demais ampliações e melhoramentos.

Os projetos executivos para implantação das obras somente poderão ser entregues à ARTESP após a aprovação dos projetos funcionais e deverão ser elaborados pelo Parceiro Privado, com base nas normas, instruções de projeto, portarias e padrões vigentes da ARTESP, DER/SP, DNIT, ABNT (nesta ordem) e, na falta destes, observando-se normas internacionalmente consagradas, e deverão ser submetidos à apreciação e aprovação da ARTESP, a quem caberá a priorização das obras.

Qualquer proposta na alteração do projeto deverá ser discutida e submetida antecipadamente a ARTESP de modo que a entrega do Projeto Executivo tenha um prazo garantido de no mínimo 180 (cento e oitenta) dias para análise antes do início das obras. O PARCEIRO PRIVADO estabelecerá com a ARTESP um cronograma de entrega das várias fases do Projeto Executivo de forma que os projetos possam ser analisados e aprovados pela ARTESP. Este cronograma indicará os prazos de entrega destes documentos e deverão ser apresentados em um prazo de até 03 (três) meses contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

O PARCEIRO PRIVADO fornecerá à ARTESP 02 (dois) exemplares completos das peças escritas e desenhadas dos estudos, plano funcional e projetos em material que permita a sua reprodução e com suporte de informática.

O PARCEIRO PRIVADO deverá comunicar justificativa por escrito por eventuais atrasos de início e final de obra, sem prejuízo da análise e validação pela ARTESP quanto ao mérito.

2.1.1. Projeto Executivo

Os Projetos Executivos das Demais Ampliações e Melhoramentos deverão ser elaborados observando-se as normas, instruções de projeto, portarias e padrões vigentes da ARTESP, DER/SP, DNIT, ABNT (nesta ordem) e, na falta destes, observando-se normas internacionalmente consagradas. Os proietos executivos deverão ainda contemplar o equacionamento de interferências com os sistemas de infra-estrutura e de serviços públicos existentes e futuros, especialmente os sistemas viários e o estabelecimento de acessos a sistemas de transporte.

Eventuais alterações em relação ao previsto no Projeto não poderão interferir nas conclusões do EIA-RIMA aprovado pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA. Os projetos deverão estar de acordo com as normas técnicas da ABNT vigentes, e os padrões e Instruções de Projeto emanadas pelo DER/SP e ARTESP. Na falta de normas nacionais, deverão ser utilizadas normas internacionais consagradas.

Os projetos executivos das demais ampliações e melhoramentos deverão ser elaborados pelo Parceiro Privado e acompanhados pela ARTESP. Qualquer proposta de alteração em relação ao previsto no Projeto Funcional deverá ser justificada.

O PARCEIRO PRIVADO é responsável pela obtenção da aprovação dos Projetos Executivos junto à ARTESP anteriormente à data programada para início da obra, conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente e aprovado pela ARTESP. Os projetos executivos deverão ser entregues com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta dias) do início programado para a obra, de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro vigente e aprovado pela ARTESP. Exceção se faz no caso de projetos executivos das disciplinas de Pavimento e Sinalização, que deverão ser entregues com antecedência mínima de 130 (cento e trinta) dias antes do início programado para as obras conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente e aprovado pela ARTESP. Previamente ao envio do projeto, o Parceiro Privado deverá elaborar e enviar à ARTESP, “Guia de Remessa de Índice de Documentos” (GRID) com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data programada para o envio dos documentos de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro vigente e aprovado pela ARTESP. Os projetos somente poderão ser encaminhados à ARTESP após aceitação prévia do documento GRID.

Qualquer obra só poderá ser iniciada após a aprovação do respectivo Projeto Executivo e da requerida Licença Ambiental de Instalação.

Eventuais questionamentos e/ou solicitações de alteração de projeto realizadas pela ARTESP deverão ser atendidas pelo Parceiro Privado dentro de um prazo de 20 (vinte) dias corridos contados a partir da data de comunicação formal emitida pela ARTESP, de forma que se possa garantir o andamento ideal do ciclo de análises e revisões de projeto.

Os projetos executivos aprovados pelas áreas técnicas da ARTESP deverão ser encaminhados, pelo Parceiro Privado à ARTESP, em 2 vias contendo, cada uma, mídia digital, documentação impressa e relação de documentos. Cada via deverá ser entregue em pasta ou caixa box branca identificada com etiqueta contendo:

Nome do Parceiro Privado

Rodovia

Obra

Item de serviço

Disciplina de Projeto

2.1.2. Notificação de Conclusão

O PARCEIRO PRIVADO deverá comunicar a ARTESP, através de uma "Notificação de Conclusão" que determinada obra ou um de seus trechos está concluído. Este documento, quando aprovada pela ARTESP, caracterizará a data marco de fim de determinado evento.

2.1.3. Documentação "*As built"*

O PARCEIRO PRIVADO deverá elaborar documentação "As built" das obras executadas, e fornecê-la à ARTESP, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados da emissão da "Notificação de Conclusão". O PARCEIRO PRIVADO é responsável pela obtenção da aprovação da documentação da documentação "As built" junto à ARTESP no prazo máximo de até 270 (duzentos e setenta) dias após a emissão da "Notificação de Conclusão".

Para entrega da documentação "As built", todos os projetos executivos devem estar aprovados pela ARTESP. Previamente ao envio da documentação "As built", o Parceiro Privado deverá elaborar e enviar à ARTESP, "Guia de Remessa de Índice de Documentos" (GRID) com antecedência mínima de 30 dias da data programada para o envio dos documentos. A documentação "As built" somente poderá ser encaminhada à ARTESP após aceitação prévia do documento GRID.

A documentação "As built" final deverá ser entregue em pasta ou caixa box azul identificada com etiqueta:

Nome do Parceiro Privado

Rodovia

Obra

Item de serviço

Após verificação e aprovação da ARTESP o Parceiro Privado deverá emitir relatório de entrega final (Z).

O PARCEIRO PRIVADO devera entregar pacote de documentos completo, conforme índice de documentos.

Caso haja a necessidade de revisão da documentação "As built" durante o processo de sua aprovação pela ARTESP, o Parceiro Privado deverá atender aos questionamentos e/ou solicitações formais realizadas pela ARTESP no prazo de até 20 (vinte) dias contado a partir da data da comunicação formal emitida pela ARTESP. A documentação "As built" deverá ser elaborada pelo Parceiro Privado de acordo com a instrução de projeto IP.DIN/004 – Documentação "As built".

2.1.4. Fiscalização

A ARTESP estabelecerá, em conjunto com o Parceiro Privado, um programa de fiscalização, acompanhamento da execução, controle tecnológico e da qualidade dos serviços. Os custos do desenvolvimento e aplicação do programa de fiscalização correrão por conta do Parceiro Privado.

2.2. Conceitos básicos

Os melhoramentos visam elevar o nível de qualidade dos serviços em termos de conforto e segurança do Usuário e possibilitar os serviços correspondentes às funções operacionais.

Para tanto, o Parceiro Privado será responsável por todas as providências relativas aos mesmos, ou seja, estudos de viabilidade, dimensionamento e licenciamento ambiental, estudos e projetos em conformidade com as exigências do licenciamento ambiental, planejamento, execução das obras, instalações e implantação das medidas de compensação e mitigação ambiental, montagem dos equipamentos e sistemas operacionais e testes de início de operação quando for o caso.

Todas as ampliações e melhoramentos descritos neste Anexo deverão ser implantados pelo Parceiro Privado sob sua responsabilidade.

Cada uma destas etapas será acompanhada pela ARTESP, devendo o Parceiro Privado manter um esquema de consulta e aprovação permanente, observando os necessários processos de licenciamento ambiental junto aos órgãos competentes.

A execução das obras será fiscalizada pela ARTESP, que estabelecerá, em conjunto com o Parceiro Privado, um programa de fiscalização, acompanhamento da execução, controle tecnológico e da qualidade dos serviços. Os custos do desenvolvimento e aplicação do programa de fiscalização ocorrerão por conta do Parceiro Privado.

As providências jurídico-administrativas para a Declaração de Utilidade Pública para desapropriação das áreas necessárias à implantação de qualquer melhoramento serão de responsabilidade do Poder Concedente. Caberá à CONCESSIONÁRIA a promoção das ações necessárias à efetivação, nas esferas administrativa e judicial, bem como arcar com os ônus decorrentes de tais procedimentos.

A identificação dos Melhoramentos Mínimos constantes foi desenvolvida tendo como base os dados, as projeções e a situação atual do SISTEMA RODOVIÁRIO sendo passível de complementações, que deverão ser avaliadas pelo LICITANTE, para efeito de apresentação na proposta.

Ao longo da CONCESSÃO PATROCINADA poderão ser dimensionados novos melhoramentos solicitados pela ARTESP em função das necessidades ou quando o nível de serviço exigir.

A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço deverá ser avaliada pelo Parceiro Privado e submetida à prévia aprovação da ARTESP, inclusive com apresentação de Projeto Executivo e respectivo orçamento, contendo indicação dos custos necessários para implantação, operação e conservação desta Ampliação. O Parceiro Privado deverá apontar à ARTESP a exata medida do eventual desbalanceamento do equilíbrio econômico financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA eventualmente gerado pela ampliação decorrente da necessidade de manutenção dos níveis de serviços e indicadores de performance.

Em sendo verificado evento que desencadeie o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA, em função da ampliação a ser implantada pelo Parceiro Privado, quando devidamente autorizada pela ARTESP, fica o Parceiro Privado

sujeita ao regramento estabelecido no Contrato para início do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Os valores de custos unitários a serem adotadas devem ter como base a TPU DER mais atualizada ao momento do investimento em questão, para instalação de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço.

Todos os melhoramentos do SISTEMA RODOVIÁRIO deverão atender aos padrões especificados pela ARTESP assim como as normas técnicas vigentes. Em caso de divergência no conteúdo dos manuais, normas e especificações deverão prevalecer os definidos nos documentos mais atuais, aprovados pela ARTESP, sem que isto seja motivo de pleito de reequilíbrio econômico financeiro do contrato.

2.2.1. Critérios para Adequação da Capacidade

O PARCEIRO PRIVADO realizará, obrigatoriamente, durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, controles mensais do desempenho operacional observado nos últimos doze meses seqüenciais (independentemente do início ou fim de cada ano fiscal ou contratual), visando identificar os trechos do sistema com mais de 50h/ano operando nos níveis de serviço “E” e “F”, ou na iminência de atingir este limite, utilizando para isso os critérios estabelecidos na IP-00.000.000-0-A23_001 e suas revisões.

No primeiro ano de CONCESSÃO PATROCINADA, no caso do controle mensal do Nível de Serviço Operacional, indicar a ocorrência de pontos críticos ou problemas de capacidade (qualquer quantidade de horas nos níveis E ou F), o Parceiro Privado deverá tomar medidas operacionais para mitigar o impacto, imediatamente, apresentando à ARTESP as soluções dentro de um prazo máximo de 03 (três) meses.

Após o primeiro ano de contrato, a partir do momento em que algum segmento homogêneo da rodovia integrante do Sistema Rodoviário, nos últimos 12 (doze) meses seqüenciais, registrar mais de 50h/ano nos níveis de serviço “E” e “F”, a ARTESP enviará uma correspondência à CONCESSIONÁRIA oficializando este fato. O PARCEIRO PRIVADO deverá então, em 15 dias, reportar:

- Os dados de tráfego coletados em campo, os aspectos relativos à sazonalidade do tráfego e as características físicas e operacionais do segmento ou dispositivo em que ocorre o problema;
- Os cálculos de capacidade e de níveis de serviço acompanhados de estudo técnico específico sobre o problema;
- Problemas operacionais e de segurança registrados no trecho no período considerado;
- Identificação da causa dos problemas de fluidez;
- Possíveis soluções para os problemas detectados.

Paralelamente à tomada das ações iniciais para a solução dos problemas, o Parceiro Privado deverá adotar, imediatamente, todas as medidas operacionais cabíveis, mesmo que provisórias ou transitórias, no sentido de minimizar os efeitos dos problemas detectados, especialmente quando colocar em risco os Usuários do sistema ou a população lindeira.

Em até 06 (seis) meses, computados a partir do primeiro informe oficial da ARTESP à CONCESSIONÁRIA, serão realizadas discussões conjuntas entre os técnicos da CONTRATADA e da ARTESP para a conclusão da análise do problema detectado. Como produto, o Parceiro Privado elaborará o parecer final sobre o trecho em questão, identificando:

- Motivo que levou o trecho analisado a superar os limites de nível de serviço estabelecidos no Edital e seus Anexos;
- Propostas de solução (provisória e definitiva);
- Cronograma das ações a serem tomadas até a solução da questão.

Caso o problema causador da superação do padrão de nível de serviço pela demanda tenha origem na esfera da competência de atuação e obrigação contratual do Parceiro Privado, todo o ônus referente às melhorias provisórias ou definitivas será da CONTRATADA. A ampliação da capacidade será feita conforme solução e prazos acordados com a ARTESP.

Se a origem do problema não estiver nos limites de competência de ação do Parceiro Privado, esta deverá realizar ações para minimizar o problema e indicar à ARTESP propostas para a solução definitiva do problema.

A partir daí, a ARTESP definirá de que forma se dará a participação do Parceiro Privado nos trâmites junto aos setores externos envolvidos, cabendo à CONTRATADA apenas os custos envolvidos com a proposição de alternativas para a solução do problema e os custos relacionados com a implantação das ações de minimização destes problemas, quando aplicáveis nas vias ou na área sob CONCESSÃO PATROCINADA.

Conforme indicado no item 2.2 acima, em sendo verificado evento que desencadeie o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA, em função de ampliação a ser implantada pelo Parceiro Privado, quando devidamente autorizada pela ARTESP, fica o Parceiro Privado sujeita ao regramento estabelecido no Contrato para início do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

2.3. Melhoramentos Mínimos: Descrição, Padrões e Especificações

2.3.1. Praças de Pedágio

2.3.1.1. Praças a serem implantadas

Para a implantação das praças de pedágios o Parceiro Privado deverá obedecer ao disposto no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA e, especialmente no Anexo 04 - ESTRUTURA TARIFÁRIA.

Caberá o Parceiro Privado elaborar os projetos completos das Praças de Pedágio e submetê-los à aprovação da ARTESP.

As novas Praças de Pedágio deverão ser dimensionadas com sistema de arrecadação manual e faixas de arrecadação automática em quantidade necessária para atender os níveis de serviços estabelecidos.

Nestas Praças de Pedágio deverão ser previstas faixas exclusivas para cobrança de motocicletas, contemplando cobrança manual e automática.

2.3.1.2. Padrões e Especificações

As diretrizes específicas que o Parceiro Privado deverá considerar para a implantação de Praças de Pedágio são:

2.3.1.3. Elaboração do arranjo geral das Praças de Pedágio

- A localização efetiva;
- As interferências existentes;
- O número de cabines adotado;
- O traçado das pistas da rodovia integrante do Sistema Rodoviário;
- O plano de operação e administração do pedágio.
- Elaboração do projeto de terraplenagem e drenagem;
- Elaboração do projeto de pavimento para cada uma das áreas que compõem a praça;
- Elaboração do projeto das edificações necessárias à operação e administração do pedágio;
- Dimensionamento e determinação dos equipamentos necessários aos trabalhos de operação e administração do pedágio.
- Aprovação dos projetos junto aos órgãos competentes, CETESB, PREFEITURAS, DAEE, ELETROPAULO, BOMBEIROS e outros.

As Praças de Pedágio deverão contar com toda a infraestrutura hidrosanitária e elétrica, devendo ser instalados poços, reservatórios, sistema de esgoto, de combate a incêndio, de iluminação, de telefonia e comunicação, dentre outros:

- Cobertura da Praça de Pedágio com altura livre mínima de 5,5m, atendendo ao gabarito rodoviário e extensão mínima no sentido longitudinal da praça de 16m.
- Faixa de passagem, sem cobertura, para cargas especiais eventuais (pista livre de 9 m de largura).
- Ilhas separadoras (submarinos) em estrutura de concreto moldado in loco, com distância entre eixos de ilhas separadoras de 5,1m.
- Cabines em alvenaria de blocos de concreto, com estrutura de concreto, pilares, vigas e laje de cobertura, moldadas in loco, com dimensões externas de 2,80m x 1,30m, sistemas de ventilação, mobiliário ergonômico, controle de ruído e calor adequados a preservação da saúde dos trabalhadores.

- Iluminação das Praças de Pedágio com lâmpadas a vapor de sódio alta pressão, luminárias tipo IP (iluminação pública, corpo em alumínio injetado, grau de proteção IP65), poste de aço galvanizado a fogo, para iluminação pública, fabricado conforme Norma da ABNT-NBR 14.744 e condutores elétricos com isolação 0,6/1 kV, homologado pelo INMETRO.
- Cabine mista equipada com microcontrolador, monitor, detectores de massa, de rodagem dupla, de eixos, cancela, display indicador de tarifas, semáforos de pista, de liberação de veículos, leitora e computador controlador de AVI e nobreak.
- Cabine mista exclusiva para motocicletas equipada com microcontrolador, monitor, detectores de massa, de eixos, cancela, display indicador de tarifas, semáforos de pista, de liberação de veículos, leitora e computador controlador de AVI e nobreak.
- Os equipamentos de arrecadação com capacidade de armazenamento e operação autônoma por no mínimo 15 dias.
- Cabine AVI equipada com leitora de AVI, computador controlador de AVI, cancela, semáforo de pista e nobreak.

No que se refere à Arrecadação Automática, as Praças de Pedágio deverão ser dimensionadas de forma que ofereçam no mínimo 02 (duas) cabines de cobrança por sentido de operação, com Equipamentos de Arrecadação Automática (AVI), sendo uma delas exclusiva AVI.

Cada praça de pedágio possuirá um prédio administrativo, onde se concentrarão as atividades de operação, administração e controle das atividades do pedágio. Os ambientes da edificação serão destinados ao controle de operação com visibilidade da praça, sob o nível da cobertura; conferência da arrecadação e supervisão financeira, com cofre; administração e supervisão; salas técnicas para baterias, centrais de equipamento, central de dinheiroduto, depósitos, copa, sanitários e vestiários dos funcionários. Assim sendo, estima-se:

- Área aproximada de 100m².
- Instalações de armazenamento e alimentação d'água.
- Sistema de coleta e tratamento de esgoto
- Pátio externo e área para estacionamento, com espaço para o carro forte de retirada de valores, com aproximadamente 200m² de pavimento intertravado, com área fechada e aproximadamente 100m de extensão de alambrado.

O acesso às cabinas deverá ser efetuado de maneira a garantir a segurança de operação das praças.

Deverão ser instalados grupos de geradores (um em cada Praça de Pedágio) para suprir as eventuais interrupções no fornecimento de energia pela rede pública, bem como prever sistema de alimentação elétrica por baterias até a partida do gerador.

O sistema de arrecadação deverá obedecer ao disposto no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

2.3.2. Sistema de Controle de Fiscalização

2.3.2.1. Posto Geral de Fiscalização (PGF)

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar, num prazo de 24 (vinte e quatro) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, 02 (dois) PGFs na Rodovia SP 099, sendo um na pista norte e outro na pista sul da Rodovia SP 099. As localizações dos PGFs deverão ser definidas pelo Parceiro Privado e aprovadas pela ARTESP.

Caberá à CONCESSIONÁRIA elaborar os projetos completos dos PGF e submetê-los à aprovação da ARTESP. Na elaboração dos projetos deverão ser observados: normas de circulação, acessos, estacionamentos, etc. e toda infraestrutura para a fiscalização.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos de pesagem de veículos que compõem estes PGFs, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 50% (cinqüenta por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

Para elaboração do projeto do PGF, o LICITANTE deverá observar as seguintes premissas mínimas:

Módulo de Balança:

- Extensão total das pistas: 1.200 m (mil e duzentos metros), desde o acesso à balança seletiva até o retorno às pistas, após a balança de precisão;
- Extensão entre o início do acesso até a balança seletiva: 275 m (duzentos e setenta e cinco metros);
- Extensão entre o a balança seletiva e o início da primeira alça de saída para a pista: 150 m (cento e cinqüenta metros), mais a faixa de aceleração;
- Extensão entre a balança seletiva e a balança de precisão: 625 m (seiscentos e vinte e cinco metros);
- Extensão entre a balança de precisão e o início da última alça de saída para a pista: 100 m (cem metros), mais a faixa de aceleração;
- Extensão do estacionamento para veículos com sobrecarga: 150 m (cento e cinqüenta metros) por 30 m (trinta metros) de largura, dimensionado com 25 (vinte e cinco) vagas de 3 m (três metros) por 20 m (vinte metros);

- Instalações operacionais: área total de 192 m^2 (cento e noventa e dois metros quadrados), subdividida nas seguintes dependências: recepção e atendimentos, sala de operação e atuação, sala de coordenação e controle, sala de máquinas, sanitários e vestiários, copa, e depósito;
- Instalações para Usuários: área total de 15 m^2 (quinze metros quadrados), subdividida nas seguintes dependências: sala de descanso e sanitários.

Módulo de Policiamento Rodoviário:

- Área total de 158 m^2 (cento e cinqüenta e oito metros quadrados), subdivididos nas seguintes dependências: sala de comando, sala de apoio, depósito, copa, sanitários, vestiários e abrigo para viaturas;

Módulo de Fiscalização e Apreensão de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos:

O PARCEIRO PRIVADO deverá elaborar os projetos completos do Módulo de Fiscalização e Apreensão de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos de acordo com o Projeto ABNT NBR 14095 e submetê-los à aprovação da ARTESP.

2.3.2.2. Sistema de Controle de Velocidade

O PARCEIRO PRIVADO deverá adquirir num prazo de 12 (doze) meses contados a partir da Data de Transferência do Sistema Existente para o Parceiro Privado no mínimo 03 (três) Radares Estáticos e 08 (oito) conjuntos de equipamentos tipo Radar Fixo para os trechos do planalto e serra existentes e num prazo de 48 (quarenta e oito) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado no mínimo mais 02 (dois) Radares Estáticos e 10 (dez) conjuntos de equipamentos tipo Radar Fixo para o Trecho de Serra (Ampliação Principal) e Contornos a serem implantados.

Deverá adquirir também 01 (um) notebook contendo sistema operacional e aplicativos necessários à coleta e gravação de registros, devendo ser trocado a cada 05 (cinco) anos de uso.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos de controle de velocidade, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 40% (quarenta por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.2.3. Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR)

Deverá ser implantado Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR), conforme descrito no Anexo 05 - SERVIÇOS

CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, anteriormente a cada PGF, em suportes tipo pórtico, de forma a fiscalizar todas as faixas da pista controlada pelo PGF, nas quantidades de 02 conjuntos de equipamentos, com término de implantação num prazo de 24 (vinte e quatro) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos de leitura e decodificação de placa de veículos, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.2.4. Viaturas para o Policiamento Rodoviário

Deverá ser previsto para o Policiamento Rodoviário o fornecimento de viaturas nos seguintes tipos e quantidades: 01 (uma) viatura de comando, 06 (seis) viaturas de patrulhamento, 02 (duas) viaturas de TOR, 04 (quatro) viaturas tipo motocicleta e 01 (uma) viatura para fiscalização de produtos perigosos no prazo de 60 (sessenta) dias contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado.

O Parceiro Privado poderá optar pela compra, pela locação, pela terceirização ou pelo leasing destes tipos de viaturas.

Para dimensionamento dos investimentos nas viaturas do Policiamento Rodoviário, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 05 (cinco) anos para a viatura de fiscalização de produtos perigosos e 02 (dois) anos para as demais viaturas durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA as viaturas deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.2.5. Padrões e Especificações

Os PGFs, os equipamentos destinados ao controle de velocidade, os equipamentos de leitura e decodificação de placas de veículos e as viaturas para o Policiamento Rodoviário deverão atender ao disposto no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

2.3.3. Ampliação / Implantação de Obras de Arte Especiais

O PARCEIRO PRIVADO realizará, obrigatoriamente, revisões anuais de desempenho operacional, em conjunto com a ARTESP, visando impedir que qualquer trecho da via do SISTEMA RODOVIÁRIO venha a superar 50h/ano operando nos níveis de serviço

"E" e "F", de acordo com os critérios estabelecidos pelo HIGHWAY CAPACITY MANUAL (HCM). Esse limite não deverá ser ultrapassado no Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA.

A execução de todas as ampliações necessárias, para assegurar que o limite de 50h/ano operando nos níveis de serviço "E" e "F" não seja ultrapassado, serão de responsabilidade do Parceiro Privado, a não ser nos casos em que sejam necessários novos investimentos para adequação da capacidade do Sistema Rodoviário.

A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço acima descrito para atendimento e adequação da capacidade do Sistema Rodoviário deverá ser avaliada pelo Parceiro Privado e submetida à prévia aprovação da ARTESP, inclusive com apresentação de projeto executivo e respectivo orçamento, contendo indicação dos custos necessários para implantação, operação e conservação desta Ampliação, apontando à ARTESP a exata medida do eventual desbalanceamento do equilíbrio econômico financeiro do CONTRATO de CONCESSÃO PATROCINADA.

Em sendo verificado evento que desencadeie o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA, em função da execução da ampliação a ser implantada pelo Parceiro Privado, fica o Parceiro Privado sujeita ao regramento estabelecido no Contrato para início do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Os valores de custos unitários a serem adotadas devem ter como base a TPU DER mais atualizada ao momento do investimento em questão.

Para a implantação de obras de arte especiais deverão ser observadas as Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) referentes a projetos e materiais, além das Especificações Técnicas da ARTESP referentes a este assunto.

As novas Obras de Arte Especiais a serem construídas deverão ser incluídas no Plano de Gerenciamento da Manutenção das Obras de Arte Especiais que está descrito no Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO.

Os alargamentos em Obras de Arte Especiais não deverão ter juntas longitudinais entre a parte nova do tabuleiro com o tabuleiro antigo.

2.3.4. Sistemas de Telecomunicações

2.3.4.1. Sistema de Radiofonia

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar um Sistema de Radiofonia, conforme disposto no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, com início imediato (sistema provisório) e prazo máximo de implantação de sistema definitivo num prazo de 12 (doze) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado.

Estações Fixas:

Deverá ser prevista, no mínimo, uma estação fixa para cada ponto fixo de operação, tais como CCO, SAU, PGF, Pedágio.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos das estações fixas, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

Estações Móveis:

Deverá ser prevista no mínimo uma estação móvel, para cada ponto móvel de operação tais como guincho, inspeção de tráfego, ambulância.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos das estações móveis, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

Estações Portáteis:

Deverão ser previstas estações portáteis, na quantidade suficiente para comunicação entre funcionários distantes dos pontos onde existem estações fixas ou móveis.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos das estações portáteis, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 3 (três) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

Estações Repetidoras:

O Sistema de Radiofonia deverá atender toda a extensão do trecho do SISTEMA RODOVIÁRIO, sem nenhuma exceção. Caso ocorram pontos sem comunicação, o Parceiro Privado se obriga a implantar Estações Repetidoras na quantidade que for necessária.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos das estações repetidoras, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.4.2. Sistema de Transmissão de Dados

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar um Sistema de Transmissão de Dados provisório, conforme disposto no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, dentro do prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado e o Sistema Definitivo no prazo de 12 (doze) meses para o trecho de planalto, 24 (vinte e quatro) meses para o Trecho de Serra existente. Nos demais trechos o prazo de implantação deverá ser o mesmo da implantação da rodovia integrante do Sistema Rodoviário onde estes equipamentos estarão localizados.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos do sistema de transmissão de dados, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 20 (vinte) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.4.3. Instalações de Apoio Operacional – CCO e SAU

As instalações de Apoio Operacional compreendem uma administração central, um Centro de Controle Operacional (CCO) único e Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU). O PARCEIRO PRIVADO deverá colocar em imediata operação com prazo final de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado, 1 (um) CCO e no mínimo 2 (dois) SAUs provisórios sendo 01 (um) no planalto e 01 (um) no Trecho de Serra existente, desde que SISTEMA RODOVIÁRIO esta quantidade atenda os níveis de serviços exigidos, sendo substituídos pelos definitivos no prazo final de 12 (doze) meses.

Nos trechos de rodovias a serem construídos (Ampliação Principal e Contornos) deverão ser instalados no mínimo mais 2 (dois) SAUs definitivos atendendo o disposto no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS. O prazo de implantação destes deverá ser o mesmo da implantação do trecho do Sistema Rodoviário onde estes postos estão localizados. O PARCEIRO PRIVADO deverá manter o Centro de Controle Operacional permanentemente modernizado considerando-se que este deverá centralizar as informações de todo o Sistema atendendo o disposto no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, portanto para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos do CCO, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final

da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

Em função das necessidades, a ARTESP poderá exigir modificações no Centro de Controle Operacional.

2.3.4.4. Sistema de Comunicação com o Usuário

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar e manter sistema de comunicação com o Usuário, ao longo de todo o trecho do SISTEMA RODOVIÁRIO em questão, na quantidade de 01 (um) equipamento a cada quilômetro, em ambos os lados da rodovia para pista dupla e 01 (um) equipamento a cada quilômetro em um dos lados da rodovia para pista simples, conforme Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, num prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente. Nos trechos de rodovias a serem construídos, o prazo de implantação destes equipamentos deverá ser o mesmo da implantação da rodovia onde estes estarão localizados.

Caberá à CONCESSIONÁRIA definir qual sistema e que equipamentos e acessórios serão utilizados para sua implantação, prevendo a centralização das informações em um Centro de Controle Operacional único.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos do sistema de comunicação com o Usuário, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.4.5. Painel de Mensagem Variável (Fixo e Móvel)

Deverão ser implantados Painéis Eletrônicos para Mensagens Variáveis do tipo Fixo no trecho concedido, conforme Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, na quantidade mínima de 07 (sete) painéis com instalação num prazo de 12 (doze) meses, de 03 (três) painéis com instalação num prazo de 36 (trinta e seis) meses, de 06 (seis) painéis com instalação num prazo de 48 (quarenta e oito) meses, e de 14 (quatorze) painéis com instalação num prazo de 72 (setenta e dois) meses, em pontos estratégicos da rodovia, em pórticos, com a finalidade de informar ao Usuário sobre quaisquer ocorrências no trânsito ou de interesse comum.

Deverão ainda adquirir no mínimo 05 (cinco) Painéis de Mensagens Variáveis Móveis, sendo 04 (quatro) num prazo de 12 (doze) meses e 01 (um) num prazo de 36 (trinta e seis) meses, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos dos painéis mensagens variáveis fixos e móveis, além do valor de aquisição destes

equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 5 (cinco) anos e substituições totais 100% (cem por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.4.6. Padrões e Especificações

O Sistema de Radiofonia, Sistema de Transmissão de Dados, as Instalações de Apoio Operacionais, Sistema de Comunicação com o Usuário e os Painéis de Mensagem Variável – Fixo e Móvel deverão atender ao disposto no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇOES OPERACIONAIS.

2.3.5. Sistema de Monitoração de Tráfego

2.3.5.1. Sistema de Sensoriamento de Tráfego

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar e manter Sistema de Sensoriamento de Tráfego, de forma a monitorar todas as faixas de rolamento de todas as pistas envolvidas, conforme Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, em todos os trechos homogêneos das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, em todas as praças de pedágios e em todos os PGFs na quantidade mínima de 21 (vinte e um) sensores, sendo 07 (sete) sensores num prazo de 12 (doze) meses, 08 (oito) sensores num prazo de 24 (vinte e quatro) meses, 03 (três) sensores num prazo de 36 (trinta e seis) meses, 01 (um) sensor num prazo de 48 (quarenta e oito) meses e 02 (dois) sensores num prazo de 72 (setenta e dois) meses, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos dos sensores de tráfego, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.5.2. Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV

Deverão ser implantados Sistemas de Monitoração de Tráfego por CFTV no trecho concedido, conforme Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, na quantidade de 209 (duzentos e nove) equipamentos ou na quantidade suficiente para cobertura de 100% (cem por

cento) do trecho das rodovias da CONCESSÃO PATROCINADA Rodovia dos Tamoios, em suportes tipo postes específicos para este fim, com a finalidade de informar os operadores do CCO, através de imagens em tempo real, a situação da rodovia integrante do Sistema Rodoviário.

A implantação está prevista para 50 (cinquenta) câmeras num prazo de 12 (doze) meses, 23 (vinte e três) câmeras num prazo de 24 (vinte e quatro) meses, 17 (dezessete) câmeras num prazo de 36 (trinta e seis) meses, 34 (trinta e quatro) câmeras num prazo de 48 (quarenta e oito) meses e 85 (oitenta e cinco) câmeras num prazo de 72 (setenta e dois) meses, contados a partir da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos dos CFTV, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.5.3. Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis

Deverão ser implantados equipamentos de monitoração e segurança nos túneis previstos para a Ampliação Principal, para duplicação do Trecho de Serra da SP 099, conforme Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS.

O prazo de implantação destes equipamentos deverá ser o mesmo da implantação da rodovia integrante do Sistema Rodoviário onde estes túneis estarão localizados.

Os túneis localizados nos Contornos a serem implantados pelo Poder Concedente deverão ser entregues à CONCESSIONÁRIA com os equipamentos acima citados já instalados, porém deverá ser previsto verba de reposição desses equipamentos, conforme abaixo descrito.

Para dimensionamento dos investimentos nos equipamentos de monitoração e segurança nos túneis, além do valor de aquisição destes equipamentos deverão ser previstos valores para reposições parciais correspondentes a 25% (vinte e cinco por cento) do valor de aquisição a cada 10 (dez) anos durante todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com a finalidade de manter sua operacionalidade. Deverá ser considerado, também, que no final da CONCESSÃO PATROCINADA os equipamentos deverão apresentar, no mínimo, meia vida útil.

2.3.5.4. Padrões e Especificações

O Sistema de Sensoriamento de Tráfego, Sistema de Monitoração de Tráfego por CFTV e Sistema de Monitoração e Segurança em Túneis deverão atender ao disposto no Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇOES OPERACIONAIS.

2.3.6. Faixas de Aceleração / Desaceleração

Essas faixas deverão ter características geométricas condizentes com a velocidade diretriz da rodovia integrante do Sistema Rodoviário e seus ramos. Onde e quando o nível de serviço e a segurança do tráfego indicar necessidade ou evidenciarem conveniência operacional deverão ser implantadas faixas de aceleração/desaceleração, conforme a sistemática descrita no item 2.2.

2.3.7. Faixas Adicionais

O PARCEIRO PRIVADO deverá avaliar a possível implantação de faixas adicionais ascendentes contínuas, em trechos definidos por determinado greide, ao longo da rodovia integrante do Sistema Rodoviário ou em segmentos da via definidos por determinada demanda de tráfego, onde não houver, sempre que as condições operacionais, conforme indicado no item 2.2.1., assim exigirem. Deverão ser seguidos os conceitos do item 2.2., bem como a IP-00.000.000-0-A24/001 Rev. 0.

A implantação dessas faixas deverá ser executada com o objetivo de impedir que qualquer trecho das vias do Sistema venha a superar 50h/ano operando nos níveis de serviço “E” e “F”, em acordo com os critérios estabelecidos na IP-00.000.000-0-A23/001 Rev.0.

A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço acima descrito deverá ser avaliada pelo Parceiro Privado e submetida à prévia aprovação da ARTESP, inclusive com apresentação de Projeto Executivo e respectivo orçamento, contendo indicação dos custos necessários para implantação, operação e conservação desta Ampliação, apontando à ARTESP a exata medida do eventual desbalanceamento do equilíbrio econômico financeiro do CONTRATO de CONCESSÃO PATROCINADA.

Em sendo verificado evento que desencadeie o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA, em função da execução da ampliação a ser implantada pelo Parceiro Privado, fica o Parceiro Privado sujeita ao regramento estabelecido no Contrato para início do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Os valores de custos unitários a serem adotadas devem ter como base a TPU DER mais atualizada ao momento do investimento em questão.

2.3.8. Vias Marginais / Dispositivos de Entroncamento

Sempre que as condições operacionais assim exigirem, conforme indicado no item 2.2.1., o Parceiro Privado deverá implantar sob sua responsabilidade, vias marginais e/ou dispositivos de entroncamento. Deverão ser seguidos os conceitos do item 2.2., bem como a IP-00.000.000-0-A24/001 Rev. 0.

A implantação dessas marginais e dispositivos deverá ser executada com o objetivo de impedir que qualquer trecho das vias do Sistema Rodoviário venha a superar o nível de Serviço D em mais de 50 h/ano, de acordo com os critérios estabelecidos na IP-00.000.000-0-A23/001 Rev.0.

A necessidade de eventuais ampliações decorrentes da manutenção do nível de serviço acima descrito deverá ser avaliada pelo Parceiro Privado e submetida à prévia aprovação da ARTESP, inclusive com apresentação de Projeto Executivo e respectivo orçamento, contendo indicação dos custos necessários para implantação, operação e conservação desta Ampliação, apontando à ARTESP a exata medida do eventual desbalanceamento do equilíbrio econômico financeiro do CONTRATO de CONCESSÃO PATROCINADA.

Em sendo verificado evento que desencadeie o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO da CONCESSÃO PATROCINADA, em função da execução da ampliação a ser implantada pelo Parceiro Privado, fica o Parceiro Privado sujeita ao regramento estabelecido no Contrato para início do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Os valores de custos unitários a serem adotadas devem ter como base a TPU DER mais atualizada ao momento do investimento em questão.

2.3.9. Passarelas e Passagens para Pedestres

A elaboração do projeto e a implantação desses dispositivos para travessia de pedestres são encargos do Parceiro Privado e deverão ser por ela providenciadas.

Deverão ser observadas as normas correspondentes editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, referentes a projetos, materiais e acessibilidade.

O projeto de implantação de passarelas deverá prever gabarito vertical mínimo de 5,5m, sistema de iluminação, instalação de telas de fechamento no trecho de transposição da rodovia integrante do Sistema Rodoviário, dispositivo de bloqueio longitudinal no canteiro central (alambrado ou barreira de concreto com altura mínima de 1,2m), com extensão mínima de 300m para cada lado da passarela.

Por outro lado, o Parceiro Privado deverá implantar, às suas expensas, passarela sempre que o fluxo de travessia exceder 60 pedestres por hora nos dois sentidos, ou quando a ocupação lindeira gerar um fluxo de travessia de pedestres constante de no mínimo 20 pedestres por hora em 80% do período das 6h às 19h, mesmo não sendo superado o valor de 60 pedestres por hora. O PARCEIRO PRIVADO também deverá implantar passarela quando circunstâncias especiais, independentes do fluxo de travessia, vierem a causar graves riscos aos pedestres e aos Usuários, como: a ocorrência de atropelamentos; nos caso dos locais onde a distância de visibilidade entre pedestres e condutores seja insuficiente para uma travessia segura, sem que haja a possibilidade de direcionamento dos pedestres para a travessia em local mais apropriado, através de dispositivos de bloqueio.

O PARCEIRO PRIVADO, através do seu setor responsável pela segurança no trânsito, deverá mapear possíveis locais com travessia de pedestres e neles avaliar a necessidade da implantação de passarela ou outra providência para melhorar a segurança viária. Nesse estudo, deverá ser dada atenção especial aos locais onde existam pólos geradores de travessia próximos à rodovia integrante do Sistema Rodoviário, dentre os quais se destacam os estabelecimentos educacionais, creches, centros comerciais, hospitais, posto de saúde e outros. Esse diagnóstico deverá ser apresentado no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir do início da CONCESSÃO PATROCINADA, para análise e aprovação da ARTESP.

Nos casos em que haja obrigatoriedade de implantação de passarela por contagem o Parceiro Privado será obrigada a obter a aprovação do projeto executivo no prazo de dois meses, contados da data da contagem que definiu sua necessidade e concluir a sua implantação em 4 meses após a aprovação dos projetos.

O projeto da passarela deverá obedecer a todas as normas vigentes de acessibilidade e suas atualizações, quando ocorrer. No projeto, deverá prioritariamente ser considerada a execução (projeção) das rampas de modo empilhado e do lado com maior demanda de pedestres. Caso haja algum impedimento para a execução desse tipo de projeção, o Parceiro Privado poderá adotar outro tipo, desde que previamente aprovado pela ARTESP. As passarelas deverão ser projetadas também com acesso por escada em ambas as extremidades.

Todo projeto de passarela deverá prever a implantação de infraestrutura de entorno, para permitir um acesso confortável dos pedestres à passarela, garantindo a circulação conforme estabelecido nas normas de acessibilidade vigentes.

As passarelas devem ser iluminadas de forma adequada e em toda a sua extensão. Caso o uso das passarelas seja desestimulado em face da falta de segurança pessoal dos pedestres, o Parceiro Privado ficará obrigada a monitorizar a passarela através de sistema de CFTV interligado ao CCO.

Quando a demanda indicar a necessidade de uma travessia de pedestres em nível, o Parceiro Privado deverá implantar sinalização vertical de advertência de travessia de pedestres, iluminação e outras providências que se fizerem necessárias à segurança do trânsito nesses locais de travessia. O canteiro central deve possuir área de espera adequada e protegida, para os pedestres efetuarem a travessia em duas etapas com conforto e segurança.

O LICITANTE, com base nas inspeções realizadas deverá prever recursos para a execução deste item, sendo que a implantação ao longo de todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA não se limita a esse valor.

2.3.10. Pontos de Parada de ônibus

O PARCEIRO PRIVADO fica obrigada a executar novos pontos de paradas de ônibus (baias, plataformas, calçadas, abrigos e iluminação) sempre que uma nova necessidade for identificada e conforme a sistemática descrita no item 2.2.

O critério para a implantação de novos pontos deverá considerar fundamentalmente a paragem mínima de 8 (oito) ônibus por hora ou o movimento mínimo de embarque/desembarque de 10 (dez) passageiros por hora.

O projeto e a execução do ponto de parada de ônibus deverá se basear na Portaria SUP-DER-030/2005, do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, ou outro regulamento que vier a substitui-la, para se determinar o tamanho da baia, plataforma e cobertura, conforme o tipo de rodovia. O projeto de pontos de parada de ônibus deverá prever também a sua iluminação.

O LICITANTE, com base nas inspeções realizadas deverá prever recursos para a execução desse item, sendo que a implantação ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA não se limita a esse valor.

2.3.11. Iluminação Pública

O PARCEIRO PRIVADO deverá implantar iluminação pública, às suas expensas, em todos os trechos de rodovia integrante do Sistema Rodoviário que atravessem núcleos urbanos lindeiros.

Se for identificado algum ponto crítico de acidentes, mesmo que esteja fora de trecho urbano, este também deverá ser iluminado, assim como todas as O.A.E.s que também forem utilizadas por pedestres para transposição da rodovia integrante do Sistema Rodoviário. Deverão ser seguidas as normas e padrões vigentes do DER/SP.

2.3.12. Outros Melhoramentos

O LICITANTE com base nas inspeções realizadas previamente à apresentação da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO deverá estimar as quantidades de serviços relativos a melhoramentos que não se enquadrem em nenhum dos tópicos anteriores, além dos relacionados abaixo:

- Implantação e/ou reforma de pátios de apreensão de veículos;
- Implantação e/ou adequação de obra de arte corrente;
- Adequação de sistema de drenagem;
- Implantação de novos bueiros e canais;
- Implantação de novas paradas de ônibus (baias, plataformas, calçadas, abrigos e iluminação);
- Iluminação de pontos ou trechos específicos (interseções em nível, dispositivos de retorno, obras de arte também utilizada por pedestres para transposição da rodovia, etc.);
- O Trecho de Serra existente deverá ter uma seção transversal mínima de 14,00 metros de largura, composta por duas faixas de rolamento de 3,60m, dois acostamentos de 3,00m, refúgios, barreiras e drenagem, para colocar a pista existente nos mesmos padrões da Ampliação Principal.
- Para isso, será necessário fazer adequações geométricas de seção transversal no Trecho de Serra existente, nos locais indicados a seguir (requer projeto executivo):
    - km 72+600;
    - km 72+900;
    - km 73+450;
    - km 74+100;
    - km 76+800;
    - km 79+100;
    - km 79+500.

- Conservação das melhorias a serem implantadas pelo Poder Concedente, na fase de “Obras Complementares” do Trecho Planalto, nos padrões estabelecidos no Anexo 6. As obras cujas implantações ficarão a cargo do Poder Concedente, e que deverão ser conservadas e mantidas pelo Parceiro Privado, são apresentadas a seguir no quadro “OBRAS COMPLEMENTARES A CARGO DO PODER CONCEDENTE DO TRECHO PLANALTO”.

Os melhoramentos descritos neste subitem deverão ser implantados às expensas do Parceiro Privado e sob a sua responsabilidade.

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

OBJETO	PREVISÃO DE EXECUÇÃO	
	INÍCIO	TÉRMINO
OBRAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES DE **IMPLANTAÇÃO DE ACESSOS** NAS PROPRIEDADES LINDEIRAS ÀS OBRAS DE DUPLICAÇÃO DA RODOVIA DOS TAMOIOS - TRECHO PLANALTO **(66 PONTOS)**	nov-13	abr-14
PASSARELAS PARA TRAVESSIAS DOS PEDESTRES QUE EMBARCAM E DESMBARCAM NOS PONTOS DE ÔNIBUS DA SP-099 **TOTAL - 15 UNIDADES** **EM EXECUÇÃO - 03 UNIDADES** **À LICITAR - 12 UNIDADES**	fev-14	jul-14
ACESSIBILIDADE DE PEDESTRES VIA PASSAGENS INFERIORES **(09 LOCAIS)**	mar-14	dez-14
BAIAS DE PARADAS DE ÔNIBUS (48 UNIDADES)	mar-14	dez-14
INFRAESTRUTURA PARA INSTALAR UMA UNIDADE DE **SAU (SERVIÇOS DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO) (01 UNIDADE)**	mar-14	set-14
INFRAESTRUTURA PARA INSTALAR UMA UNIDADE **PMRv (POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA) (01 UNIDADE)**	mar-14	set-14
BAIAS PARA VEÍCULOS COM **CARGAS DE PRODUTOS PERIGOSOS (04 UNIDADES)**	mar-14	nov-14
CAIXAS DE CONTENÇÃO DE PRODUTOS PERIGOSOS (21 UNIDADES)	mar-14	dez-14
BAIAS PARA VEÍCULOS COM **CARGAS ESPECIAIS OU EXCEDENTES (04 UNIDADES)**	mar-14	dez-14
PATIO PARA VEÍCULOS COM RESTRIÇÃO DE TRÁFEGO **(01 UNIDADE)**	mar-14	dez-14
REFORMA POSTO DE PESAGEM	mar-14	set-14

Os projetos para melhoramentos e/ou implantação dos equipamentos ou dispositivos deverão ser elaborados pelo Parceiro Privado, em observância às Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) referentes a projetos e materiais, além das Especificações Técnicas da ARTESP referentes aos melhoramentos e/ou implantação dos equipamentos e dispositivos.

O PARCEIRO PRIVADO, ao longo do Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, deverá implantar estes melhoramentos, e avaliar, sistematicamente, a necessidade de novas implantações, obedecendo à priorização de instalação definida pela ARTESP.

2.4. Plano de Obras

De acordo com estudos efetuados pela ARTESP, tendo como base os dados, projeções e situação atual, o “Quadro – Plano de Obras e Serviços”, apresentado a seguir, indica o plano de obras que contempla os melhoramentos mínimos que deverão ser implantados pelo Parceiro Privado, sendo passível de complementações, que deverão ser analisadas pelo LICITANTE para efeito de apresentação de Proposta.

No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da Data de Transferência do Controle do Sistema Existente, o Parceiro Privado deverá apresentar, para prévia aprovação da ARTESP, o Cronograma Físico-Financeiro referente ao Sistema Rodoviário, observando-se os prazos pré-definidos no “Quadro – Plano de Obras e Serviços” a seguir. Neste cronograma, deverá ser apresentado o detalhamento dos investimentos ao longo de todo o período de Concessão (Quadro 9B do Plano de Negócios que acompanha a Proposta de Preço), incluindo todas as obras da Ampliação Principal, Demais Ampliações e Melhoramentos e Conservação Especial de Pavimento. Deverá ainda apresentar coerência integral com o Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099.

O Cronograma Físico-Financeiro deverá integrar o Plano de Investimentos da Concessão e poderá ser revisado de acordo com as mesmas regras contratuais estabelecidas para a revisão periódica do Plano de Investimentos.

Os melhoramentos mínimos apresentados no “Quadro – Plano de Obras e Serviços” a seguir e no Cronograma Físico-Financeiro inicial relativo aos investimentos necessários para todo o Sistema Rodoviário deverão ser executados pelo Parceiro Privado nos prazos previstos, contando como data de início a Data de Transferência do Controle do Sistema Existente. Na hipótese de não cumprimento ou o cumprimento intempestivo dos serviços apresentados abaixo, no “Quadro – Plano de Obras e Serviços” a seguir e no Cronograma Físico-Financeiro, o Parceiro Privado ficará sujeita às penalidades estabelecidas no Contrato de Concessão e seus Anexos, especialmente no Anexo 11.

QUADRO – PLANO DE OBRAS E SERVIÇOS

SERVIÇOS	QTD.	UNID.	ANO DE EXECUÇÃO
Levantamento do passivo ambiental	-	-	1º
Recuperação do passivo ambiental, sendo 20% a cada ano	-	-	1º ao 5º
Obtenção das licenças de instalação e de operação do sistema	-	-	1º e 2º
Implantação de SGA e saúde segurança	-	-	2º
Implantação de plano de gerenciamento de risco, com readequação de todo sistema de drenagem	-	-	1º
Implantação de "Sistema de Monitoramento de Taludes / Encostas propensos à Instabilidade"	1	vb	1º ao 5º
"Ampliação Principal" – Implantação de Nova pista no trecho em serra da SP 099 – km 60+480 ao km 82+000. Obs.: Deverão ser seguidas as datas estabelecidas no "Cronograma Executivo do Trecho em Serra – SP 099" a ser entregue pelo Parceiro Privado e aprovado pela ARTESP, conforme descrito no item 1.1.3.	1	vb	1º ao 5º
Programa Intensivo Inicial (PII), conforme "Cronograma Referencial do PII" (Anexos 5 e 6).	1	vb	1º
Implantação de Praça de Pedágio - Contorno Caraguatatuba – km 110+000 (9 cabines)	1	vb	2º
SP 099 - Implantação de Praça de Pedágio SP 099 - Jambeiro – km 15+700 (15 cabines)	1	vb	1º
SP 099 - Implantação de Praça de Pedágio SP 099 - Paraibuna - km 56+500 (15 cabines)	1	vb	1º
SP 099 - Implantação de Posto SAU: km 23 - Sul	1	vb	1º
SP 099 - Implantação de Posto SAU: km 57 - Norte	1	vb	1º
Contorno – Implantação de Posto SAU (local a estudar)	1	vb	1º

SERVIÇOS	QTD.	UNID.	ANO DE EXECUÇÃO
SP 099 - Implantação de Posto SAU: Pista ascendente, trecho serra (local a estudar)	1	vb	5º
SP 099 - Implantação de Posto Geral de Fiscalização (PGF), km 23 – Sul	1	vb	2º
SP 099 - Implantação de Posto Geral de Fiscalização (PGF), km 67 – Norte	1	vb	2º
SP 099 - Implantação de CCO	1	vb	1º
SP 099 - Implantação de Lombada Eletrônica no km 35+000	1	vb	6º
SP 099 - Implantação de Lombada Eletrônica no km 50+000	1	vb	6º
SP 099 - Implantação de Lombada Eletrônica no km 66+000	1	vb	7º
SP 099 - Implantação de Lombada Eletrônica no km 77+000	1	vb	7º
SP 099 - Implantação de Lombada Eletrônica no km 83+000	1	vb	8º
SP 099 - Iluminação do Trecho Serra do km 64+250 ao km 80+400 (Pista Existente), em conformidade com as normas e padrões do DER.	1	vb	1º
Cerca de Arame	1	vb	2º e 3º
Barreira de Concreto	1	vb	3º, 6º, 9º, 12º
SP 099 - Implantação de Baia de Emergência do km 64+000 ao km 83+400	1	vb	1º
Estudos, Projetos e Fiscalização referente às obras civis, instalações de equipamentos e fiscalização das obras	1	vb	1º ao 5º
Conservação Especial de pavimento – Pista existente trecho Serra da Rodovia SP 099 (km 60+480 ao km 82+000)	1	vb	2º, 12º e 22º

SERVIÇOS	QTD.	UNID.	ANO DE EXECUÇÃO
Conservação Especial de pavimento – Rodovia SP 099 (planalto e nova pista em Serra), Contornos de São Sebastião e Caraguatatuba (inclui interseções e vias marginais adjacentes) até os limites da faixa de domínio	1	vb	12º e 22º
Conservação Especial de pavimento – Rodovias de Acesso (SPA 032/099, SPA 033/099, SPA 035/099, SPA 037/099)	1	vb	2º, 12º e 22º
Adequações geométricas de seção transversal no trecho de serra existente (SP 099) – conforme item 2.3.12	1	vb	1º
Implantação de Posto da Polícia Militar Rodoviária (PMRv)	2	un.	2º

2.4.1. Características de Projetos da Ampliação Principal - Nova Pista referente à duplicação do Trecho Serra da SP 099

- Classe da Rodovia: via arterial primária, atendendo viagens entre regiões e conectando sistemas arteriais principais (rodovias Presidente Dutra, Governador Carvalho Pinto e SP 055);

- Velocidade Diretriz: 80km/h;

- Rampa máxima: rampa máxima de 5%;

O projeto do segmento da Nova Tamoios – Serra se desenvolve em pista de sentido ascendente, com duas faixas de rolamento de 3,50 m cada, um acostamento de 3,50 m.

No km 64+150 do traçado está previsto um retorno e no km 64+800 existe a previsão de implantação de uma interseção em desnível. Estes dois dispositivos permitirão a integração com a pista existente, possibilitando retorno para o tráfego da rodovia e permitirão os movimentos no caso de reversão do tráfego em função da operação.

A extensão total da SP 099 Nova Tamoios – Serra é de 21,520 km, sendo destes:

- 2,400 km realizados através de 10 obras de arte especiais (8 no eixo principal, 1 no retorno e 1 na interseção em desnível);

- 12,600 km projetados através de túneis. As extensões dos túneis são de 2.850m, 700m, 3.135m, 2.260m e o mais extenso com 3.675m.

2.5. Das Revisões Ordinárias aplicáveis ao Plano de Investimentos

O Plano de Investimentos, que contemplam todas as obras e serviços aqui especificados serão revisados em periodicidade estabelecida no Contrato da Concessão Patrocinada e conforme os termos estabelecidos no Contrato.

Todos os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros decorrentes da alteração nos investimentos previstos, observados a cada ciclo de revisões, deverão ser discutidos a cada Revisão Ordinária e decididos conjuntamente ao final de cada procedimento de revisão, de forma a avaliar eventual compensação de valores em função de desequilíbrios favoráveis a cada uma das Partes contratantes.

3. ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

Os temas objeto do presente Anexo correspondem ao CAPITULO IV - Serviços Correspondentes à Ampliação do Sistema, da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO que integrará a Habilitação Técnica do Licitante, conforme disposto no Anexo 08 - DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO.

O conteúdo deste capítulo poderá ser subdividido em itens e subitens, a critério do Licitante, observado o disposto no Edital, devendo incluir:

- Descrição sucinta das obras de ampliações e melhoramentos, em conformidade com o projeto existente;
- Estimativa de custo global referente à obra de Ampliação Principal, correspondente à construção de nova pista para duplicação do Trecho de Serra da Rodovia da SP 099 entre os quilômetros 60+480 km e 82+000 km, incluindo projeto executivo e documentação “As built” e levando em conta os procedimentos a serem adotados para minimizar os impactos negativos ao meio ambiente;
- Indicação, com estimativas de custos, nas ampliações e melhoramentos propostos para o Sistema Rodoviário, com base no diagnóstico da situação atual do SISTEMA RODOVIÁRIO e nas projeções de tráfego elaboradas, observando-se os melhoramentos mínimos – item 2.3 deste Anexo, cuja documentação existente encontra-se a disposição do Licitante.
- Estimativas de custos de serviços prioritários, relativo a implantação de dispositivos de segurança e apresentação de plano de execução / implantação;
- Estimativas de custos referentes aos demais itens de melhoramentos não quantificados ou explicitados no presente Anexo;
- Estimativas de custos dos equipamentos, veículos e sistemas de controle a serem adquiridos ao longo de todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, com as respectivas demonstrações de vida útil, a serem transportados para o Quadro 9B - IMOBILIZADO/INVESTIMENTOS, do Anexo 09 – DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO;
- Cronograma Físico, devendo obedecer, pelo menos, os prazos previstos no Plano de Negócios integrante da Proposta a ser apresentada pela Licitante nos termos do Edital, entendendo-se como marco zero a Data de Transferência do Controle do Sistema Existente para o Parceiro Privado, tendo como exemplo cronograma apresentado no modelo do Quadro 9B constante do Anexo 09 – DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO ;
- Cronograma Financeiro, de conformidade com o Cronograma Físico, cujos valores deverão ser transportados para o Quadro 9B - IMOBILIZADO/INVESTIMENTOS, do Anexo 09 – DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO.

ANEXO 08

DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

ANEXO VIII

DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. METODOLOGIA DE EXECUÇÃO.

1. Critérios Gerais
2. Da Apresentação
3. Elaboração dos Capítulos Técnicos

1 - Critérios Gerais

1.1. Em razão do grande vulto e da alta complexidade do objeto da CONCESSÃO PATROCINADA, especialmente no que concerne às obras de AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, que consiste na construção da Duplicação do Trecho Serra entre os quilômetros 60+480 e 82+000, aliados à essencialidade dos serviços públicos envolvidos na exploração do SISTEMA RODOVIÁRIO, cada LICITANTE deverá apresentar a sua METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, para o efeito de demonstração de sua qualificação técnica.

1.2. O LICITANTE deverá apresentar a METODOLOGIA DE EXECUÇÃO relativa à implantação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL e às atividades que pretende desenvolver para prestar um SERVIÇO ADEQUADO e executar os SERVIÇOS DELEGADOS e de apoio aos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS, bem como o controle dos SERVIÇOS COMPLEMENTARES, na forma do REGULAMENTO DA CONCESSÃO.

1.3. A METODOLOGIA DE EXECUÇÃO compreenderá o as diretrizes estabelecidas neste Anexo, bem como os parâmetros especificados nos Anexos ao Edital, especialmente o Anexo 5 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO, Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, bem como:

a. A organização da CONCESSIONÁRIA, prevista para a data da assinatura do CONTRATO e, no que couber, a previsão de sua evolução, para cada um dos itens incluídos, ao longo do prazo da CONCESSÃO, compreendendo, mas não restrita a:

a.1. Minuta dos estatutos sociais e de eventuais acordos de acionistas;

a.2. Composição dos órgãos de Administração;

a.3. Estrutura organizacional da CONCESSIONÁRIA, até o primeiro escalão hierárquico abaixo da Diretoria, incluindo, neste nível, as funções de Ouvidor e de atendimento ao Usuário.

b. Descrição das metodologias e tecnologias que o LICITANTE se propõe a empregar, durante todo o período da CONCESSÃO, na execução dos SERVIÇOS DELEGADOS correspondentes às funções operacionais, funções de conservação e funções de ampliação, inclusive aquelas utilizadas para implantação da AMPLIAÇÃO PRINCIPAL, bem como no apoio aos SERVIÇOS NÃO DELEGADOS e no controle dos SERVIÇOS COMPLEMENTARES, na forma do REGULAMENTO DA CONCESSÃO, obedecendo ao disposto no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO, Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO e este Anexo 08 do presente Edital;

c. Declaração de que realizou todas as vistorias que considerou necessárias e que dispôs dos elementos suficientes à elaboração da Metodologia de Execução que integrará sua Habilitação Técnica, juntando o ATESTADO DE VISTORIA.

1.4. As condições mínimas a serem atendidas na execução dos serviços objeto da CONCESSÃO estão explicitadas nos Anexos e constituem os critérios objetivos para aceitação ou rejeição da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO, observadas as condições desta cláusula.

1.5. As descrições das metodologias de execução e tecnologias, para os serviços correspondentes à AMPLIAÇÃO PRINCIPAL e demais funções de ampliação e conservação especial, deverão abranger todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, **apoiadas em planilhas com especificações e quantidades relativas a cada serviço e referindo-se a cronogramas físico-financeiros, em bases anuais.**

1.5.1. As informações solicitadas neste subitem não poderão incluir o detalhamento dos insumos a serem utilizados nem a composição dos preços unitários.

1.6. As descrições das metodologias de execução e tecnologias, para os serviços correspondentes às funções de operação e conservação de rotina, deverão abranger todo o Prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, **apoiadas em planilhas com especificações e quantidades relativas a cada serviço e referindo-se a cronogramas físico-financeiros, em bases anuais** e de acordo com o estabelecido nos Anexos do Edital.

1.7. Não será aceita a METODOLOGIA DE EXECUÇÃO do LICITANTE:

I. Que não apresentar documentos exigidos na forma e condições estabelecidas neste Edital;

II. Cujos documentos não estiverem assinados por pessoas com poderes para tanto, nos termos dos atos societários da Licitante;

III. Que não estiver redigida em língua portuguesa;

IV. Que não for apresentada de acordo com as orientações constantes deste Anexo 08 e demais Anexos pertinentes, especialmente o Anexo 5 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO, Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO;

V. Que apresentar dados divergentes ou incompatíveis entre si.

2 - Da Apresentação

2.1. Divisão em Capítulos - Sumário Geral

A METODOLOGIA DE EXECUÇÃO deverá ser dividida em capítulos, conforme o sumário geral a seguir:

Capítulo I	Estrutura Organizacional da CONCESSIONÁRIA
Capítulo II	Serviços Correspondentes a Funções Operacionais, Apoio aos Serviços Não Delegados e Serviços Complementares
Capítulo III	Serviços Correspondentes a Funções de Conservação
Capítulo IV	Serviços Correspondentes a Funções de Ampliação

2.2. Divisão em volumes e identificação

A Habilitação Técnica, que contempla a apresentação da Metodologia de Execução que deverá ser apresentada em volumes, devendo cada volume ser identificado externamente através de número, acompanhado dos títulos dos capítulos contidos no volume com as respectivas páginas. A identificação deverá constar na capa e no dorso.

2.3. Índice

Cada volume deverá apresentar, no início, índice geral dos Documentos de Habilitação Técnica, com destaque para os capítulos e respectivos itens contidos nos volumes integrantes da Metodologia de Execução.

2.4. Sinopse

Cada volume deverá apresentar, após o índice, uma sinopse dos assuntos tratados no volume.

2.5. Termo de encerramento

Ao final de cada volume deverá constar o termo de encerramento do volume, devidamente assinado pelo responsável legal.

2.6. Numeração das Páginas

As páginas da Metodologia de Execução deverão ter numeração sequencial, por volume.

3 - Elaboração dos Capítulos Técnicos (Capítulos II, III e IV)

3.1. Para a elaboração dos capítulos técnicos II, III e IV, também devem ser respeitadas as diretrizes que constam, respectivamente, no Anexo 05 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, Anexo 06 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO e Anexo 07 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO do presente Edital, no item correspondente a “ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO”.

ANEXO 09
DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO
DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO

ANEXO IX

DIRETRIZES PARA APRESENTAÇÃO DO PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO – PROJEÇÕES FINANCEIRAS.

1.1. Instruções para apresentação

2. QUADROS

3. MODELOS DE FORMULÁRIOS

4. DECLARAÇÕES E EXIGÊNCIAS CLÁUSULA 15.6 E SEGUINTES DO EDITAL

1. PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO - PROJEÇÕES FINANCEIRAS

As diretrizes para elaboração do Plano Econômico Financeiro, conforme apresentado neste Anexo, nortearão a elaboração do Plano de Negócios a ser apresentado pelo LICITANTE em sua PROPOSTA COMERCIAL nos termos do EDITAL.

1.1. Instruções para a apresentação

2.1.1. Os QUADROS que compõem o PLANO deverão obedecer ao padrão estabelecido neste Anexo, sendo as vias impressas cópias fiéis dos contidos no CD-ROM a ser apresentado conforme solicitado.

2.1.2. Caso ocorra divergência entre os dados nas vias impressas em “papel” em relação aos gravados no “CD-ROM” prevalecerá os consignados em “papel”.

2.1.3. O preenchimento dos quadros deverá adotar a forma de um sistema de planilhas com cálculos elaborados por fórmulas e vínculos que devem estar aparentes e disponíveis para o processo de análise da COMISSÃO. Toda informação decorrente de vínculo deverá obedecer às instruções deste Anexo e apresentar a sua origem neste mesmo CD-ROM.

2.1.4. A planilha está protegida, sendo que apenas os campos em cor “amarela” são os que devem ser obrigatoriamente preenchidos e estão destravados.

2.1.5. Os arquivos gravados pelo LICITANTE nos CD-ROM deverão estar disponíveis para leitura sem uso de qualquer meio de proteção por senha ou chave de acesso e poderão estar compactados, desde que seja entregue também o “software” utilitário empregado na compactação.

2.2. QUADROS

QUADRO 1B – TARIFA E PROJEÇÃO DO VOLUME DE TRÁFEGO E RECEITAS

Este QUADRO serve ao cômputo das receitas advindas das Praças de Pedágio e futuro acompanhamento das mesmas, bem como dos sistemas de cobrança eletrônica implantados ao longo do Sistema Rodoviário.

A LICITANTE deverá considerar as projeções feitas pelo PODER CONCEDENTE tendo em vista as regras de compartilhamento de risco de tráfego.

QUADRO 2B - PROJEÇÃO CONSOLIDADA DO VOLUME DE TRÁFEGO E RECEITAS DE PEDÁGIO

Neste QUADRO constam informações consolidadas de tráfego e da arrecadação por categorias preenchidas automaticamente através das informações inseridas no QUADRO 1B. Os valores deste QUADRO serão transportados automaticamente para o QUADRO 13B.

QUADRO 2B1 – APURAÇÃO DA CONTRAPRESTAÇÃO

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas no campo em "amarelo" (célula B9) referente à Contraprestação ofertada, conforme valor anualizado expresso no ENVELOPE D. Além disso, neste QUADRO são apresentadas a receita projetada transportada do QUADRO 2B, a receita de referência, a banda inferior de receita (90%), a banda superior de receita (110%) presentes no Anexo XXV, o cálculo da variação da Contraprestação de acordo com as regras estabelecidas no Anexo XXV e o valor líquido da Contraprestação que será automaticamente transportado para o QUADRO 13B.

QUADRO 3B – IMPOSTOS, TAXAS E TRIBUTOS

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas nos campos em "amarelo". Os valores serão automaticamente transportados para o QUADRO 13B.

- Item 1 - DEDUÇÕES DA RECEITA - Os tributos serão calculados automaticamente através dos dados do QUADRO 13B, cujas alíquotas são as seguintes:

  ISS – Incidência da alíquota de 5,00% (cinco por cento), sobre a receita bruta anual para todos os municípios;

  COFINS – Incidência da alíquota de 3,00% (três por cento) sobre a receita bruta anual e;

  PIS – Incidência da alíquota de 0,65% (sessenta e cinco centésimos por cento) sobre a receita bruta anual.

- Item 2 - OUTROS IMPOSTOS E TAXAS – Estimar e apropriar os valores anuais correspondentes a outros impostos como IPTU, IPVA, etc.

Não será considerada a incidência de ISS sobre as parcelas do APORTE DE RECURSOS desembolsadas pelo PODER CONCEDENTE em favor da CONCESSIONÁRIA, nos termos do Anexo 29 – FLUXO DE DESEMBOLSO DO APORTE e Anexo 30 – EVENTOS PARA DESEMBOLSO DO APORTE.

O tratamento tributário destinado ao APORTE DE RECURSOS seguirá o regramento estabelecido no artigo 6º da Lei 11.079/04, conforme alterada pela Lei 12.766/12.

QUADRO 4B – DESPESAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas nos campos em "amarelo". Os valores serão automaticamente transportados para o QUADRO 13B.

Instrução de Preenchimento:

Apropriar os valores anuais correspondentes a cada item: Mão-de-Obra da Administração e Operação, Conservação de Rotina, Consumo da Administração e Operação, Transportes, Diversos, Seguros e Garantias e Despesas não Operacionais.

QUADRO 5B – DESPESAS - POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA

Para apoio aos serviços não delegados (Polícia Militar Rodoviária), de conformidade com o estipulado no item 10 - ELABORAÇÃO DA METODOLOGIA DE EXECUÇÃO constante do Anexo 05 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES OPERACIONAIS, seguem o seguinte:

Para os desembolsos com despesas relacionadas à Prestação de Serviços, Consumo, Manutenção e Conservação, Transportes e Outras, os valores estão definidos neste QUADRO e não podem ser alterados.

Os valores totais deste QUADRO serão transportados automaticamente para o QUADRO 13B.

Para os desembolsos com investimentos relacionados ao imobilizado, como veículos, móveis e equipamentos, aparelhos e instrumentos, equipamento de telefonia e comunicações, edificações, motocicletas e outros, deverão ser apropriados os valores anuais de cada item, em conformidade com sua classificação, no QUADRO 9B

QUADRO 6B – OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas nos campos em "amarelo". Os valores serão automaticamente transportados para o QUADRO 13B.

Instruções de Preenchimento:

a) O LICITANTE deverá preencher as projeções das demais receitas operacionais e não operacionais previstas no Edital e relacionadas à atividade da exploração do sistema rodoviário para os itens a seguir descritos:

- Item 1 - OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS: apropriar os valores anuais correspondente a cada subitem. Incluir neste cômputo as receitas resultantes do pagamento das contraprestações pelo Poder Concedente.
- Item 2 - RECEITAS NÃO OPERACIONAIS: apropriar os valores anuais correspondente a cada subitem. Incluir neste cômputo do Aporte de Recursos Públicos.

b) Eventual previsão de baixa do ativo imobilizado, antes da depreciação total do bem, deverá ser apurada separadamente e lançada da seguinte forma:

a) Quando Ganho na Venda de Imobilizado, lançar na Linha 30.

b) Quando Prejuízo na Venda de Imobilizado, lançar na Linha 45 do QUADRO 4B e

c) Eventual valor remanescente de depreciação deverá ser lançado/estornado proporcionalmente aos anos restantes na Linha 31, tornando assim, nulo o efeito no resultado e no cálculo dos impostos (IR/CSSL).

QUADRO 7B – RECEITAS FINANCEIRAS

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas nos campos em "amarelo" correspondentes a cada item. Os valores serão automaticamente transportados para o QUADRO 13B1.

QUADRO 8B – DESPESAS FINANCEIRAS

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas nos campos em "amarelo" correspondentes a cada item. Os valores serão automaticamente transportados para o QUADRO 13B1.

- Item 1.1 - será preenchido automaticamente com os dados apurados de cada ano nas Linhas 27 e 29 do QUADRO - 12B.

QUADRO 9B – IMOBILIZADO / INVESTIMENTOS

Neste QUADRO o preenchimento será apenas nos campos em "amarelo", relativos aos desembolsos com Investimentos e Imobilizações, referentes a Ampliação Principal, Demais Ampliações e Melhoramentos, Equipamentos, Veículos e Sistemas de Controle, Desapropriações, Conservação Especial, Elementos de Segurança, Meio Ambiente e Indenizações. Os valores serão transportados automaticamente para os QUADROS 9B1 e 14B.

Os valores lançados neste QUADRO deverão estar consistentes com os valores previstos nos capítulos II, III e IV da METODOLOGIA DE EXECUÇÃO.

QUADRO 9B1 – DEPRECIAÇÃO

Neste QUADRO o cálculo da depreciação dos investimentos e imobilizado serão efetuados automaticamente mediante a transposição dos valores lançados no QUADRO 9B. Os valores serão automaticamente transportados para o QUADRO 13B.

O critério de amortização e depreciação aplicado segue a legislação fiscal vigente, Instruções Normativas SRF 162 de 31 de dezembro de 1998 e nº 130 de 10 de novembro de 1999.

QUADRO 11B – CAPITAL SOCIAL

Os preenchimentos dos campos deste QUADRO serão realizados automaticamente e seguem os procedimentos e critérios descritos a seguir:

Item 1 - CAPITAL SUBSCRITO: O valor corresponderá a 15% (quinze por cento) do total dos investimentos estimados pelo LICITANTE para os primeiros 5 (cinco) primeiros anos da concessão patrocinada descontados os Aportes decorrentes da lei 12.766/2012, apurado na Linha 12 da Colunas B, C, D, E e F no QUADRO 9B – IMOBILIZADO / INVESTIMENTOS.

Item 2 - CAPITAL INTEGRALIZADO: Corresponderá ao capital efetivamente integralizado pelos acionistas, apurado através do somatório acumulado dos valores do Item 4 – INTEGRALIZAÇÃO NO ANO.

Item 3 - SALDO DO CAPITAL A INTEGRALIZAR: apurado através da diferença do Item 1 – CAPITAL SUBSCRITO menos o Item 2 – CAPITAL INTEGRALIZADO.

Item 4 – INTEGRALIZAÇÃO NO ANO: Calculados e apurados da seguinte forma:

a) PARA O ANO CONTRATUAL 1: Corresponderá a 15% do somatório total dos investimentos do ANO CONTRATUAL 1 mais o ANO CONTRATUAL 2, constantes na Linha 43 das Colunas B e C do QUADRO 9B;

b) PARA O ANO CONTRATUAL 2: corresponderá a 15% do valor total dos investimentos previstos para o ANO CONTRATUAL 3, Linha 43 da Coluna D, constante do QUADRO 9B e assim sucessivamente serão calculados os demais anos até o final do prazo da concessão;

c) Os valores deste item serão automaticamente transportados para Linha 17 do QUADRO 14B1.

QUADRO 12B – FINANCIAMENTOS (CAPITAL DE TERCEIROS)

Neste QUADRO o preenchimento deverá ser apenas nos campos em "amarelo" correspondente a cada item. Os valores totais serão calculados automaticamente e transportados para o QUADRO 8B e 14B1.

Instruções de Preenchimento:

- Item 1. Equipamentos:

  a) Apropriar no item 1.1. os valores anuais correspondentes às liberações dos financiamentos de equipamentos;

  b) Apropriar no item 1.2. os valores anuais correspondentes aos juros incorridos durante o período de carência e;

  c) Apropriar nos itens 1.3.1. e 1.3.2. os valores anuais correspondentes aos juros e amortizações pagos sobre o financiamento. O valor da prestação constante do item 1.3 será determinado automaticamente.

- Item 2. Capital de Giro:

  a) Apropriar no item 2.1. os valores anuais correspondentes às liberações dos financiamentos para Capital de Giro e outras necessidades;

  b) Apropriar no item 2.2. os valores anuais correspondentes aos juros incorridos durante o período de carência e;

  c) Apropriar nos itens 2.3.1. e 2.3.2. os valores anuais correspondentes aos juros e amortizações pagos sobre o financiamento. O valor da prestação constante do item 2.3 será determinado automaticamente.

- Item 3. Obras Civis:

  a) Apropriar no item 3.1. os valores anuais correspondentes às liberações dos financiamentos para Obras Civis e outras necessidades;

  b) Apropriar no item 3.2. os valores anuais correspondentes aos juros incorridos durante o período de carência e;

  c) Apropriar nos itens 3.3.1. e 3.3.2. os valores anuais correspondentes aos juros e amortizações pagos sobre o financiamento. O valor da prestação constante do item 3.3 será determinado automaticamente.

QUADROS 13B – DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS SEM FINANCIAMENTO

Este QUADRO é elaborado através dos dados transportados dos QUADROS mencionados anteriormente.

O Imposto de Renda Pessoa Jurídica e a Contribuição Social sobre o RESULTADO ANTES DOS IMPOSTOS são calculados observando as alíquotas e os critérios de compensação previstos na legislação vigente.

QUADRO 13B1- DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS COM FINANCIAMENTO

Este QUADRO é elaborado através dos dados transportados dos QUADROS mencionados anteriormente.

O Imposto de Renda Pessoa Jurídica e a Contribuição Social sobre o RESULTADO ANTES DOS IMPOSTOS são calculados observando as alíquotas e os critérios de compensação previstos na legislação vigente.

QUADRO 14B – FLUXO DE CAIXA SEM FINANCIAMENTO

Este QUADRO é elaborado automaticamente através dos dados transportados dos QUADROS mencionados anteriormente.

QUADRO 14B1 – FLUXO DE CAIXA COM FINANCIAMENTO

Este QUADRO é elaborado automaticamente através dos dados transportados dos QUADROS mencionados anteriormente.

3. MODELOS DE FORMULÁRIOS

Os modelos dos Formulários para apresentação do PLANO DE NEGÓCIOS do PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO são os discriminados a seguir os quais deverão estar contidos nos envelopes:

a). Envelope A – PROPOSTA COMERCIAL

QUADRO 1A	VALOR DA CONTRAPRESTAÇÃO MÁXIMA OFERTADA

b) Envelope B - PLANO DE NEGÓCIOS E PLANO ECONÔMICO-FINANCEIRO

QUADRO 1B	TARIFA E PROJEÇÃO DE VOLUME DE TRÁFEGO E RECEITAS
QUADRO 2B	PROJEÇÃO CONSOLIDADA DO VOLUME DE TRÁFEGO E RECEITAS DE PEDÁGIO
QUADRO 2B1	APURAÇÃO DA CONTRAPRESTAÇÃO
QUADRO 3B	IMPOSTOS, TAXAS E TRIBUTOS
QUADRO 4B	DESPESAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS
QUADRO 5B	DESPESAS - POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA
QUADRO 6B	OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS
QUADRO 7B	RECEITAS FINANCEIRAS
QUADRO 8B	DESPESAS FINANCEIRAS
QUADRO 9B	IMOBILIZADO/INVESTIMENTOS
QUADRO 9B1	DEPRECIAÇÃO
QUADRO 11B	CAPITAL SOCIAL
QUADRO 12B	FINANCIAMENTOS (CAPITAL DE TERCEIROS)
QUADRO 13B	DEMONSTRATIVO DE RESULTADO SEM FINANCIAMENTO
QUADRO 13B1	DEMONSTRATIVO DE RESULTADO COM FINANCIAMENTO
QUADRO 14B	FLUXO DE CAIXA SEM FINANCIAMENTO
QUADRO 14B1	FLUXO DE CAIXA COM FINANCIAMENTO

QUADRO 1A – VALOR MÁXIMO DA CONTRAPRESTAÇÃO OFERTADA ANUAL

....., ... de ..... de 2014.

À

AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP

RUA IGUATEMI, 105 – ITAIM BIBI

São Paulo – Capital

CEP 01451-011

Ref.: ASSUNTO: PAGAMENTO DA CONTRAPRESTAÇÃO MÁXIMA OFERTADA – LEILÃO PARA CONCESSÃO PATROCINADA DA **RODOVIA DOS TAMOIOS**

Prezados Senhores,

A (NOME DO LICITANTE), em atendimento às condições estabelecidas no Edital, se compromete a efetuar o pagamento de valor mensal variável correspondente a 3% (três por cento) do somatório de Receita Tarifária e Acessória efetivamente obtida, durante todo prazo da CONCESSÃO PATROCINADA, conforme previsto no Edital de Licitação e no Contrato de CONCESSÃO PATROCINADA, excetuados os rendimentos decorrentes de aplicações financeiras, a ser pago até o último dia útil do mês subsequente ao mês da efetiva arrecadação.

Atenciosamente,

(Assinatura dos Representantes Legais)

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

QUADRO 1B - TARIFA E PROJEÇÃO DO VOLUME DE TRÁFEGO E RECEITAS

RODOVIA DOS TAMOIOS
Este QUADRO serve ao cômputo das receitas advindas das praças de pedágio, para acompanhamento futuro e formulação do restante da proposta.

RODOVIA DOS TAMOIOS

Volume anual de tráfego — Volume Anual de Receita — Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)

Praça XX	SENTIDO XX			TRÁFEGO TOTAL	Valores de jun/13	Praça XX	SENTIDO XX			RECEITA TOTAL
ANO	CAT. 1	CAT. N	CAT. 9		Tarifa	ANO	Cat 1 = 1,00	Cat N	Cat 9 = 0,50	-
1				-	R$ -	1	-	-	-	-
2				-	R$ -	2	-	-	-	-
3				-	R$ -	3	-	-	-	-
4				-	R$ -	4	-	-	-	-
5				-	R$ -	5	-	-	-	-
6				-	R$ -	6	-	-	-	-
7				-	R$ -	7	-	-	-	-
8				-	R$ -	8	-	-	-	-
9				-	R$ -	9	-	-	-	-
10				-	R$ -	10	-	-	-	-
11				-	R$ -	11	-	-	-	-
12				-	R$ -	12	-	-	-	-
13				-	R$ -	13	-	-	-	-
14				-	R$ -	14	-	-	-	-
15				-	R$ -	15	-	-	-	-
16				-	R$ -	16	-	-	-	-
17				-	R$ -	17	-	-	-	-
18				-	R$ -	18	-	-	-	-
19				-	R$ -	19	-	-	-	-
20				-	R$ -	20	-	-	-	-
21				-	R$ -	21	-	-	-	-
22				-	R$ -	22	-	-	-	-
23				-	R$ -	23	-	-	-	-
24				-	R$ -	24	-	-	-	-
25				-	R$ -	25	-	-	-	-
26				-	R$ -	26	-	-	-	-
27				-	R$ -	27	-	-	-	-
28				-	R$ -	28	-	-	-	-
29				-	R$ -	29	-	-	-	-
30				-	R$ -	30	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 2B - PROJEÇÃO CONSOLIDADA DO VOLUME DE TRÁFEGO E RECEITAS DE PEDÁGIO

RODOVIA DOS TAMOIOS

Volume anual de tráfego

ANO	Categoria			TOTAL
	CAT. 1	CAT. N	CAT. 9	
1	-	-	-	-
2	-	-	-	-
3	-	-	-	-
4	-	-	-	-
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
7	-	-	-	-
8	-	-	-	-
9	-	-	-	-
10	-	-	-	-
11	-	-	-	-
12	-	-	-	-
13	-	-	-	-
14	-	-	-	-
15	-	-	-	-
16	-	-	-	-
17	-	-	-	-
18	-	-	-	-
19	-	-	-	-
20	-	-	-	-
21	-	-	-	-
22	-	-	-	-
23	-	-	-	-
24	-	-	-	-
25	-	-	-	-
26	-	-	-	-
27	-	-	-	-
28	-	-	-	-
29	-	-	-	-
30	-	-	-	-
TOTAIS	-	-	-	-

Volume Anual de Receita R$ mil

ANO	Categoria			TOTAL
	CAT. 1	CAT. N	CAT. 9	
1	-	-	-	-
2	-	-	-	-
3	-	-	-	-
4	-	-	-	-
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
7	-	-	-	-
8	-	-	-	-
9	-	-	-	-
10	-	-	-	-
11	-	-	-	-
12	-	-	-	-
13	-	-	-	-
14	-	-	-	-
15	-	-	-	-
16	-	-	-	-
17	-	-	-	-
18	-	-	-	-
19	-	-	-	-
20	-	-	-	-
21	-	-	-	-
22	-	-	-	-
23	-	-	-	-
24	-	-	-	-
25	-	-	-	-
26	-	-	-	-
27	-	-	-	-
28	-	-	-	-
29	-	-	-	-
30	-	-	-	-
TOTAIS	-	-	-	-

Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)

NOME DO LICITANTE

QUADRO 2B1 - APURAÇÃO DA CONTRAPRESTAÇÃO

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores P0 em R$ (Base Junho/2013)

Valor Anual Teto	R$ 156.865.000,00
Valor Anual Ofertado	R$ -
Deságio:	100,00%

Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)

Receita Projetada (Q2B)	Receita Referência	Limite 90%	Limite 110%	Contraprestação		
				Variação	Valor Ofertado	Valor Líquido
-	-	-	-	-	-	-
-	58.154	52.339	63.969	-	-	-
-	68.662	61.796	75.528	-	-	-
-	73.796	66.417	81.176	-	-	-
-	75.999	68.399	83.598	-	-	-
-	82.301	74.071	90.531	-	-	-
-	84.758	76.282	93.234	-	-	-
-	87.290	78.561	96.019	-	-	-
-	89.898	80.908	98.887	-	-	-
-	92.584	83.326	101.843	-	-	-
-	95.352	85.817	104.887	-	-	-
-	98.203	88.383	108.024	-	-	-
-	101.141	91.027	111.255	-	-	-
-	104.167	93.751	114.584	-	-	-
-	107.285	96.557	118.014	-	-	-
-	110.498	99.448	121.547	-	-	-
-	113.807	102.426	125.188	-	-	-
-	117.217	105.495	128.939	-	-	-
-	120.730	108.657	132.803	-	-	-
-	124.350	111.915	136.784	-	-	-
-	128.079	115.271	140.887	-	-	-
-	131.921	118.729	145.113	-	-	-
-	135.880	122.292	149.468	-	-	-
-	139.959	125.963	153.955	-	-	-
-	144.162	129.745	158.578	-	-	-
-	148.492	133.643	163.341	-	-	-
-	152.954	137.659	168.249	-	-	-
-	157.551	141.796	173.307	-	-	-
-	162.289	146.060	178.518	-	-	-
-	167.170	150.453	183.887	-	-	-
-	3.274.647	2.947.182	3.602.112	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 3B - IMPOSTOS, TAXAS E TRIBUTOS

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil — Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	Ano 1	Ano N	Ano 30
1. DEDUÇÕES DA RECEITA	-	-	-	-
1.1. Tributos sobre Faturamento + Contra-Prestação	-	-	-	-
1.1.1. ISS	-	-	-	-
1.1.2. COFINS	-	-	-	-
1.1.3. PIS	-	-	-	-
2. OUTROS IMPOSTOS E TAXAS	-	-	-	-
2.1. Outros Impostos e Taxas	-			

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	Ano 1	Ano N	Ano 30
1. DEDUÇÕES DA RECEITA	-	-	-	-
1.1. Tributos sobre Aporte	-	-	-	-
1.1.2. COFINS	-	-	-	-
1.1.3. PIS	-	-	-	-
2. OUTROS IMPOSTOS E TAXAS	-	-	-	-
2.1. Outros Impostos e Taxas	-			

ISS	5,00%
COFINS	3,00%
PIS	0,65%

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 4B - DESPESAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. MÃO DE OBRA DA ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO	-	-	-	-
1.1. Administração / Gerenciamento				-
1.2. Operação (Tráfego e SAU)				-
1.3. Conservação de Rotina (Pessoal Próprio)				-
1.4. Praças de Pedágio				-
1.5. Postos de Fiscalização				-
1.6. Outras				-
2. CONSERVAÇÃO DE ROTINA	-	-	-	-
2.1. Veículos/equipamentos				-
2.2. Materiais				-
2.3. Serviços Contratados				-
2.4. Outras				-
3. CONSUMO DA ADMINISTRAÇÃO E OPERAÇÃO	-	-	-	-
3.1. Administração / Gerenciamento				-
3.2. Operação (Tráfego e SAU)				-
3.3. Praças de Pedágio				-
3.4. Postos de Fiscalização				-
3.5. Conservação de Rotina				-
3.6. Outras				-
4. TRANSPORTES	-	-	-	-
4.1. Veículos p/Administração e Gerenciamento				-
4.2. Veículos p/Serviços Operacionais				-
4.3. Outras				-
5. DIVERSOS	-	-	-	-
5.1. Serviços Terceiros				-
5.2. Aluguel				-
5.3. Gerais				-
6. DEPRECIAÇÃO / AMORTIZAÇÃO	-	-	-	-
6.1. Depreciação (Quadro 9B1)	-	-	-	-
7. SEGUROS / GARANTIAS	-	-	-	-
7.1. Veículos				-
7.2. Garantias				-
7.3. Equipamentos/Vidas				-
7.4. Outras				-
8. CUSTO DA CONCESSÃO	-	-	-	-
8.1. Parcela Variável (Quadro 13B)	-	-	-	-
9. DESPESAS NÃO OPERACIONAIS	-	-	-	-
9.1. Prejuízo na Venda de Imobilizado				-
9.2. Outras				-
TOTAL	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 5B - DESPESAS - POLÍCIA MILITAR RODOVIÁRIA

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil — Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	**27**	**27**	**27**	**799**
1.1. Serviços Técnicos/Administrativos (digitação, consultoria, etc)	25	25	25	**761**
1.2. Outros	1	1	1	**38**
2. CONSUMO	**325**	**325**	**325**	**9.748**
2.1. Material de Escritório/Gráfico	8	8	8	**237**
2.2. Material de Limpeza e Higiene	5	5	5	**158**
2.3. Material de Segurança (Botas, coletes, etc)	24	24	24	**710**
2.4. Material de Vestuário (Uniforme)	150	150	150	**4.499**
2.5. Material p/ Alojamento (cama, colchões, etc)	4	4	4	**118**
2.6. Energia Elétrica	20	20	20	**592**
2.7. Água	8	8	8	**237**
2.8. Telefone	24	24	24	**710**
2.9. Gás	1	1	1	**39**
2.10. Material de Copa e Cozinha (Café, copos, etc)	24	24	24	**710**
2.11. Materiais Diversos (Informática, Áudio e Vídeo)	26	26	26	**789**
2.12. Bens não Ativado (Bens não incluso no item 1)	16	16	16	**474**
2.13. Outros	16	16	16	**474**
3. MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO	**67**	**67**	**67**	**2.024**
3.1. Man. Conserv. Equipamentos Mobiliário (próprio)	7	7	7	**217**
3.2. Man. Conserv. Veículos/Motocicleta (próprio)	16	16	16	**470**
3.3. Man. Conserv. Máquinas, Equipamentos e Instalações (próprio)	16	16	16	**470**
3.4. Serviços de Limpeza	22	22	22	**651**
3.5. Outros	7	7	7	**217**
4. TRANSPORTES	**594**	**594**	**594**	**17.811**
4.1. Combustível	476	476	476	**14.278**
4.2. Seguro de Veículos	46	46	46	**1.392**
4.3. Man. Conserv. Veículos/Motocicleta (não for próprio)	48	48	48	**1.428**
4.4. Outros	24	24	24	**714**
5. OUTRAS	**3**	**3**	**3**	**97**
5.1. Outros	3	3	3	**97**
TOTAL	**1.016**	**1.016**	**1.016**	**30.479**

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 6B - OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS E NÃO OPERACIONAIS

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	-	-	-	-
1.1. A.E.T (Cargas Especiáis) (Tarifa)				-
1.2. Afixação de Painéis (Tarifa)				-
1.3. Créditos não Reclamados				-
1.4. Estacionamento				-
1.5. Eventos (Tarifa)				-
1.6. Exame de Projetos (Tarifa)				-
1.7. Excesso de Carga (Tarifa)				-
1.8. Fibra Óptica				-
1.9. Liberação e Apreensão de Animais				-
1.10. Liberação e Apreensão de Veículos				-
1.11. Limpeza de Pista				-
1.12. Locação de Bens Móveis				-
1.13. Manutenção de Acesso				-
1.14. Prestação de Serviços				-
1.15. Recuperação de Despesas				-
1.16. Ressarcimento de Seguros				-
1.17. Sobras de Arrecadação de Pedágio				-
1.18. T.A.P - Tarifa Adicional de Pedágio				-
1.19. Uso Faixa de Domínio				-
1.20. Outras				-
2. RECEITAS NÃO OPERACIONAIS	-	-	-	-
2.1. Ganho na Venda de Imobilizado				-
2.2. Valor Remanescente (Estorno) de Depreciação				-
2.3. Recebimento de Aporte				
2.4. Outras				-
3. TOTAL	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 7B - RECEITAS FINANCEIRAS

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. APLICAÇÕES FINANCEIRAS	-	-	-	-
1.1. Aplicação do Saldo Médio de Caixa				-
1.2. Aplicação em CDB/RDB e Fundos				-
1.3. Outras Aplicações				-
2. OUTRAS RECEITAS FINANCEIRAS	-	-	-	-
2.1. Juros				-
2.2. Descontos Obtidos				-
2.3. Outras				-
TOTAL	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 8B - DESPESAS FINANCEIRAS

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. DESPESAS FINANCEIRAS	-	-	-	-
1.1. Juros	-	-	-	-
1.2. Bancarias (taxas)				-
1.3. Outras				-
2. DESPESAS ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA	-	-	-	-
2.1. Variação Cambial				-
2.2. Correção Monetária				-
2.3. Outras				-
TOTAL	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 9B - IMOBILIZADO / INVESTIMENTOS

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. AMPLIAÇÃO PRINCIPAL	-	-	-	-
1.1. Ampliação Principal				-
1.2. Licença Ambiental, Projeto				-
1.3. Outros				-
1.4. Aporte - Lei 12.766/2012				-
2. DEMAIS AMPLICAÇÕES E MELHORAMENTOS	-	-	-	-
2.1. Faixas Adicionais				-
2.2. SAU e Balanças				-
2.3. Instalações (Praça de Pedágio)				-
2.4. Passarelas				-
2.5. Dispositivos de Entroncamento				-
2.6. Cerca e Defensas				-
2.7. Outros				-
3. EQUIPAMENTOS, VEÍCULOS E SIST. CONTROLE	-	-	-	-
3.1. Veículos p/Administração/Gerenciamento				-
3.2. Veículos Operacionais				-
3.3. Sistema de Controle de Arrecadação				-
3.4. Sistemas de Controle de Fiscalização				-
3.5. Sistema de Telecomunicações				-
3.6. Sistema de Monitorização de Tráfego				-
3.7. Equipamentos da Administração				-
3.8. Outros				-
4. DESAPROPRIAÇÕES	-	-	-	-
4.1. Desapropriações				-
5. CONSERVAÇÃO ESPECIAL	-	-	-	-
5.1. Pavimentos (Recapeamento)				-
5.2. Obras de Arte Especiais				-
5.3. Sinalização				-
5.4. Programa Intensivo Inicial				-
6. ELEMENTOS DE SEGURANÇA	-	-	-	-
6.1. Dispositivos de Segurança				-
6.2. Outros				-
7. MEIO AMBIENTE	-	-	-	-
7.1. Meio Ambiente				-
8. INDENIZAÇÕES	-	-	-	-
8.1. Indenizações				-
TOTAL	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 11B - CAPITAL SOCIAL

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. CAPITAL SUBSCRITO	-	-	-	
2. CAPITAL INTEGRALIZADO	-	-	-	
3. SALDO CAPITAL A INTEGRALIZAR	-	-	-	
4. INTEGRALIZAÇÃO NO ANO	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 12B - FINANCIAMENTOS (CAPITAL DE TERCEIROS)

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

Descrição	Ano 1	Ano N	Ano 30	TOTAL
1. EQUIPAMENTOS				
1.1. Liberação				-
1.2. Juros Carência				-
1.3. Prestação	-	-	-	-
1.3.1. Juros				-
1.3.2. Amortização				-
2. CAPITAL DE GIRO				
2.1. Liberação				-
2.2. Juros Carência				-
2.3. Prestação	-	-	-	-
2.3.1. Juros				-
2.3.2. Amortização				-
3. OBRAS CIVIS				
3.1. Liberação				-
3.2. Juros Carência				-
3.3. Prestação	-	-	-	-
3.3.1. Juros				-
3.3.2. Amortização				-
4. TOTAL DA LIBERAÇÃO	-	-	-	-
5. TOTAL DE JUROS CARÊNCIA	-	-	-	-
6. PRESTAÇÕES	-	-	-	-
6.1. Total de Juros	-	-	-	-
6.2. Total de Amortização	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 13B - DEMONSTRATIVO DE RESULTADO SEM FINANCIAMENTO

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil — Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	Ano 1	Ano N	Ano 30
1. RECEITA BRUTA	-	-	-	-
1.1. Operacionais	-	-	-	-
1.1.1. Receitas de Pedágios	-	-	-	-
1.1.2. Outras Receitas Operacionais	-	-	-	-
1.1.3. Contra-Prestação	-	-	-	-
1.1.4. Aporte - Lei 12.766/2012	-	-	-	-
2. DEDUÇÕES DA RECEITA	-	-	-	-
2.1. Tributos sobre Faturamento	-	-	-	-
2.1.1. ISS	-	-	-	-
2.1.2. COFINS	-	-	-	-
2.1.3. PIS	-	-	-	-
3. RECEITA LIQUIDA	-	-	-	-
4. DESPESAS	-	-	-	-
4.1. Operacionais	-	-	-	-
4.1.1. Mão-de-Obra Administração e Operação	-	-	-	-
4.1.2. Consumo Administração e Operação	-	-	-	-
4.1.3. Conservação de Rotina	-	-	-	-
4.1.4. Transporte	-	-	-	-
4.1.5. Diversos	-	-	-	-
4.1.6. Depreciação / Amortização	-	-	-	-
4.1.7. Seguros / Garantias	-	-	-	-
4.1.8. Ônus Variável da Concessão	-	-	-	-
4.1.10. Polícia Militar Rodoviária	-	-	-	-
4.1.11. Outros Impostos e Taxas	-	-	-	-
5. RESULTADO BRUTO OPERACIONAL	-	-	-	-
6. RESULTADO FINANCEIRO	-	-	-	-
6.1. Receitas	-	-	-	-
7. RESULTADO OPERACIONAL	-	-	-	-
8. RESULTADO NÃO OPERACIONAL	-	-	-	-
9. RESULTADO ANTES DA CONTR.SOC.	-	-	-	-
10. CONTRIBUIÇÃO SOCIAL (Legislação vigente)	-	-	-	-
11. RESULTADO ANTES DO IMP.DE RENDA	-	-	-	-
12. IMPOSTO DE RENDA (Legislação vigente)	-	-	-	-
13. RESULTADO DE EXERCÍCIO	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 13B1 - DEMONSTRATIVO DE RESULTADO COM FINANCIAMENTO

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	Ano 1	Ano N	Ano 30
1. RECEITA BRUTA	-	-	-	-
1.1. Operacionais	-	-	-	-
1.1.1. Receitas de Pedágios	-	-	-	-
1.1.2. Outras Receitas Operacionais	-	-	-	-
1.1.3. Contra-Prestação	-	-	-	-
1.1.4. Aporte - Lei 12.766/2012	-	-	-	-
2. DEDUÇÕES DA RECEITA	-	-	-	-
2.1. Tributos sobre Faturamento	-	-	-	-
2.1.1. ISS	-	-	-	-
2.1.2. COFINS	-	-	-	-
2.1.3. PIS	-	-	-	-
3. RECEITA LIQUIDA	-	-	-	-
4. DESPESAS	-	-	-	-
4.1. Operacionais	-	-	-	-
4.1.1. Mão-de-Obra Administração e Operação	-	-	-	-
4.1.2. Consumo Administração e Operação	-	-	-	-
4.1.3. Conservação de Rotina	-	-	-	-
4.1.4. Transporte	-	-	-	-
4.1.5. Diversos	-	-	-	-
4.1.6. Depreciação / Amortização	-	-	-	-
4.1.7. Seguros / Garantias	-	-	-	-
4.1.8. Ônus Variável da Concessão	-	-	-	-
4.1.10. Polícia Militar Rodoviária	-	-	-	-
4.1.11. Outros Impostos e Taxas	-	-	-	-
5. RESULTADO BRUTO OPERACIONAL	-	-	-	-
6. RESULTADO FINANCEIRO	-	-	-	-
6.1. Receitas	-	-	-	-
6.2. Despesas	-	-	-	-
7. RESULTADO OPERACIONAL	-	-	-	-
8. RESULTADO NÃO OPERACIONAL	-	-	-	-
9. RESULTADO ANTES DA CONTR.SOC.	-	-	-	-
10. CONTRIBUIÇÃO SOCIAL (Legislação vigente)	-	-	-	-
11. RESULTADO ANTES DO IMP.DE RENDA	-	-	-	-
12. IMPOSTO DE RENDA (Legislação vigente)	-	-	-	-
13. RESULTADO DE EXERCÍCIO	-	-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 14B - FLUXO DE CAIXA SEM FINANCIAMENTO

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	Ano 1	Ano N	Ano 30
1. INGRESSOS	-	-	-	-
1.1. RECEITAS	-	-	-	-
1.1.1. Receitas de Pedágio	-	-	-	-
1.1.2. Outras Receitas Operacionais	-	-	-	-
1.1.3. Resultado Não Operacional	-	-	-	-
1.1.4. Receitas Financeiras	-	-	-	-
1.1.5. Contra-Prestação	-	-	-	-
1.1.6. Aporte - Lei 12.766/2012	-	-	-	-
2. DESEMBOLSOS	-	-	-	-
2.1. OPERACIONAIS	-	-	-	-
2.1.1. Mão-de-Obra Administração e Operação	-	-	-	-
2.1.2. Consumo Administração e Operação	-	-	-	-
2.1.3. Conservação de Rotina	-	-	-	-
2.1.4. Transportes	-	-	-	-
2.1.5. Diversos	-	-	-	-
2.1.6. Tributos s/ Faturamento	-	-	-	-
2.1.7. Seguros / Garantias	-	-	-	-
2.1.8. Polícia Militar Rodoviária	-	-	-	-
2.1.9. Outros Impostos e Taxas	-	-	-	-
2.2. INVESTIMENTOS / IMOBILIZADO	-	-	-	-
2.2.1. Ampliação Principal	-	-	-	-
2.2.2. Demais Ampliações e Melhoramentos	-	-	-	-
2.2.3. Equipamentos, Veículos e Sist. Controle	-	-	-	-
2.2.4. Desapropriações	-	-	-	-
2.2.5. Conservação Especial	-	-	-	-
2.2.6. Elementos de Segurança	-	-	-	-
2.2.7. Meio Ambiente	-	-	-	-
2.2.8. Indenizações	-	-	-	-
2.3. DIREITO DE CONCESSÃO	-	-	-	-
2.3.1. Ônus Variável da Concessão	-	-	-	-
2.4. DESEMBOLSOS SOBRE O LUCRO	-	-	-	-
2.4.1. Contribuição Social	-	-	-	-
2.4.2. Imposto de Renda	-	-	-	-
3. SALDO DO CAIXA	-	-	-	-
SALDO DO CAIXA ACUMULADO		-	-	-

ARTESP
AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOME DO LICITANTE

QUADRO 14B1 - FLUXO DE CAIXA COM FINANCIAMENTO

RODOVIA DOS TAMOIOS

Valores em R$ mil **Valores P0 em R$ mil (Base Junho/2013)**

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL	Ano 1	Ano N	Ano 30
1. INGRESSOS	-	-	-	-
1.1. RECEITAS	-	-	-	-
1.1.1. Receitas de Pedágio	-	-	-	-
1.1.2. Outras Receitas Operacionais	-	-	-	-
1.1.3. Resultado Não Operacional	-	-	-	-
1.1.4. Receitas Financeiras	-	-	-	-
1.1.5. Contra-Prestação	-	-	-	-
1.1.6. Aporte - Lei 12.766/2012	-	-	-	-
1.2. CAPITAL	-	-	-	-
1.2.1. Capital Social Integralizado	-	-	-	-
1.2.2. Financiamentos (Capital de Terceiros)	-	-	-	-
2. DESEMBOLSOS	-	-	-	-
2.1. OPERACIONAIS	-	-	-	-
2.1.1. Mão-de-Obra Administração e Operação	-	-	-	-
2.1.2. Consumo Administração e Operação	-	-	-	-
2.1.3. Conservação de Rotina	-	-	-	-
2.1.4. Transportes	-	-	-	-
2.1.5. Diversos	-	-	-	-
2.1.6. Tributos s/ Faturamento	-	-	-	-
2.1.7. Seguros / Garantias	-	-	-	-
2.1.8. Polícia Militar Rodoviária	-	-	-	-
2.1.9. Outros Impostos e Taxas	-	-	-	-
2.2. INVESTIMENTOS / IMOBILIZADO	-	-	-	-
2.2.1. Ampliação Principal	-	-	-	-
2.2.2. Demais Ampliações e Melhoramentos	-	-	-	-
2.2.3. Equipamentos, Veículos e Sist. Controle	-	-	-	-
2.2.4. Desapropriações	-	-	-	-
2.2.5. Conservação Especial	-	-	-	-
2.2.6. Elementos de Segurança	-	-	-	-
2.2.7. Meio Ambiente	-	-	-	-
2.2.8. Indenizações	-	-	-	-
2.3. DIREITO DE CONCESSÃO	-	-	-	-
2.3.1. Ônus Variável da Concessão	-	-	-	-
2.4. FINANCEIROS	-	-	-	-
2.4.1. Amortização de Financiamentos	-	-	-	-
2.4.2. Encargos sobre Financiamentos	-	-	-	-
2.5. DESEMBOLSOS SOBRE O LUCRO	-	-	-	-
2.5.1. Contribuição Social	-	-	-	-
2.5.2. Imposto de Renda	-	-	-	-
3. SALDO DO CAIXA	-	-	-	-
SALDO DO CAIXA ACUMULADO	-	-	-	-

SALDO DO FLUXO DE CAIXA DO ACIONISTA	-	-	-	-

4. DECLARAÇÕES E EXIGÊNCIAS - CLÁUSULA 15.6 E SEGUINTES DO EDITAL

APRESENTAÇÃO:

O presente capítulo objetiva definir os modelos de cartas que o Licitante deverá apresentar, integrando seu Plano de Negócios, que deverá ser implementado pelo futuro Parceiro Privado na execução do Contrato da Concessão Patrocinada.

MODELO DE CARTA DE INSTITUIÇÃO FINANCEIRA DECLARANDO SEU PROPÓSITO DE EFETUAR FINANCIAMENTOS

À AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP

Rua Iguatemi nº. 105 - Itaim Bibi
CEP 01451-011 - São Paulo/SP

REF.: ITEM 15.6 (VIII) DO EDITAL - PROPÓSITO DE EFETUAR EMPRÉSTIMO PONTE

Pela presente, manifestamos nosso propósito de fornecer ou estruturar um empréstimo ponte, durante o período que precede a captação dos recursos de longo prazo com valor mínimo de R$ _____ (extenso) para a Licitante(ou Consórcio Licitante) _____, caso seja vencedora, no montante e nas condições previstos na sua estrutura de financiamento, contida na Proposta de Preço e no Plano de Negócios, objeto da Concorrência Pública Internacional ARTESP nº 01/2014.

A declaração está condicionada a:

- Adjudicação do objeto do contrato à Licitante indicada acima;
- A aprovação das operações financiadas pelas autoridades competentes, quando exigível pela legislação em vigor;
- A efetivação, por parte da Licitante (ou Consórcio Licitante), dos aportes de capital e garantias previstos em sua Proposta Comercial e no Plano de Negócios apresentados para fins de participação na Licitação nº 01/2014.

(Local e data)
(Assinatura dos representantes legais com firma reconhecida)

MODELO DE CARTA DOS SÓCIOS (ACIONISTAS) PARA COMPROMISSO FIRME DE APORTE DE RECURSOS PRÓPRIOS

À AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO - ARTESP

Rua Iguatemi nº. 105 - Itaim Bibi
CEP 01451-011 - São Paulo/SP

REF.: COMPROMISSO FIRME DE APORTE DE RECURSOS

Em atendimento ao disposto no item 15.6 (i) do Edital, manifestamos nosso compromisso firme de aportar recursos próprios, na modalidade de ....., além do capital social, para atender aos compromissos de curto prazo, com formalização dos instrumentos particulares, para a Licitante(ou Consórcio Licitante) _____, caso seja vencedora da Licitação, no montante e nas condições descritos no Plano de Negócios integrante do Caderno 2 do Envelope D a ser submetido à Comissão de Licitação para fins de participação na Concorrência Pública Internacional ARTESP nº 01/2014 no valor mínimo de R$_____(extenso).

Após a adjudicação para a Licitante(ou Consórcio Licitante), ocorrerá a integralização dos recursos objeto deste compromisso com a formalização dos instrumentos legais necessários, com vista ao atendimento do quanto previsto no Edital da Concorrência Pública Internacional ARTESP nº 01/2014.

(Local e data)
(Assinatura dos representantes legais com firma reconhecida)

ANEXO 10

CONDIÇÕES DE DEVOLUÇÃO

ANEXO X

CONDIÇÕES DE DEVOLUÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. **Conceitos Básicos**
2. **Descrição das Condições**
   - 2.1. Pavimento
   - 2.2. Obras de Arte Especiais
   - 2.3. Sinalização
     - 2.3.1. Sinalização Horizontal
     - 2.3.2. Sinalização Vertical
   - 2.4. Obras de Arte Correntes e Drenagem
   - 2.5. Taludes
   - 2.6. Dispositivos de Segurança
   - 2.7. Paisagismo
   - 2.8. Sistema de Telefonia e Comunicações
   - 2.9. Iluminação
   - 2.10. Instalações Operacionais e Equipamentos
   - 2.11. Limpeza
3. **Recebimento**
   - 3.1. Inspeção
   - 3.2. Termo de Recebimento Provisório
   - 3.3. Termo de Recebimento Definitivo

1. Conceitos Básicos

Este Anexo tem por objetivo definir as condições fundamentais para a devolução do Sistema Rodoviário ao Poder Concedente pela Concessionária.

Ficam, portanto, aqui estabelecidas as especificações aplicáveis sobre o estado de conservação/manutenção para cada uma das estruturas existentes dentro do Sistema Rodoviário, o qual abrange as FAIXAS DE DOMÍNIO E INSTALAÇÕES COMPLEMENTARES, quando expirar o prazo contratual.

A Concessionária, independentemente da manutenção e conservação necessárias a manter o Nível de Serviço Adequado durante o Prazo da CONCESSAO PATROCINADA, deverá devolver o Sistema Rodoviário em bom estado, com a atualização adequada à época da devolução e garantia de prosseguimento da vida útil por 6 (seis) anos das estruturas em geral, principalmente do pavimento. Neste período não deverá ocorrer necessidade de serviços de recuperação e/ou reforços nas obras de arte especiais.

As especificações descritas a seguir, devem ser entendidas como condições mínimas para a devolução e terão ainda como subsídio fundamental os Memoriais Descritivos e Projetos Referenciais das Rodovias do Sistema Rodoviário, disponíveis para consulta nos órgãos técnicos da Contratante. Além disto, a Concessionária deverá atender às especificações técnicas, de serviços, construção, projeto e manutenção estabelecidas pela ARTESP, pela Contratante e pelo Poder Concedente.

2. Descrição das Condições

2.1. Pavimento

Os pavimentos deverão ser devolvidos pela Concessionária à ARTESP, de acordo com o padrão de qualidade exigido Anexo 06 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO, especialmente em seu item 3.2.1.

Os ensaios que constam do item 3.2.1 do Anexo 06 – SERVIÇOS CORRESPONDENTES A FUNÇÕES DE CONSERVAÇÃO para verificação da vida remanescente poderão ser substituídos por outros equivalentes quando da devolução, de acordo com especificações da ARTESP, da Contratante e do Poder Concedente mais atualizadas na ocasião.

2.2. Obras de Arte Especiais

Caracterizam-se como Obras de Arte Especiais, para fins deste Anexo, todas as pontes, viadutos, túneis, passarelas, galerias de maior porte, pontilhões, estruturas mistas ou não para transposição de vias e/ou córregos e/ou rios, etc.(constituídas de diversos materiais), que constituem objeto da CONCESSAO PATROCINADA.

A Concessionária deverá, através do plano de conservação/manutenção para as Obras de Arte Especiais, garantir cumprimento das normas vigentes da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), quanto às condições de segurança estrutural, funcionalidade e durabilidade das obras devolvidas.

Os Relatórios de Inspeção Final deverão atentar para as seguintes condições mínimas:

- Infiltrações: os tabuleiros deverão estar estanques, não permeando água através de sua estrutura e a drenagem superficial na Estrutura e Acessos (encontros) funcionando conforme previsto em projeto;
- Fissuras: a estrutura de concreto armado e ou protendido não deverá apresentar fissuras, decorrentes de falhas de concretagem, efeitos térmicos ou mau uso da estrutura. Como parâmetro de aceitação, as fissuras deverão se apresentar conforme previsto em projeto;

- Juntas de dilatação: deverão ser contínuas, sem falhas que possibilitem infiltrações, não poderão estar encobertas pelo pavimento, com esmagamentos ou aberturas além dos limites previstos em projeto;
- Aparelhos de apoio: no caso de aparelhos do tipo neoprene não deverão se apresentar soltos ou fora do lugar de carregamento previsto, distorcidos fora de norma, parcialmente carregados, frestas expostas e/ou corroídas, com camadas de neoprene abauladas, ressecadas ou revestimentos dilacerados, sem funcionalidade garantida. No caso de aparelhos metálicos não deverá existir corrosão. Sua locação deverá estar sempre garantida principalmente em aparelhos unidirecionais e suas movimentações características deverão estar também garantidas para o seu bom funcionamento. No caso da existência de "TEFLON", o mesmo deverá estar em condições especificadas em projeto;
- Corrosão de aço: No caso de estrutura em concreto armado, protendido, metálico e/ou mista, deverá ser mantido um estado da obra que garanta o não aparecimento e evolução desta anomalia. Desta maneira não se deverá ter também armaduras expostas, cablagem sem injeção de nata e nem estruturas metálicas expostas a ambientes incompatíveis com sua natureza, incluindo Obras submersas;
- Limpeza sob as Obras de Arte Especial: na região da sua projeção e dos encontros, a Obra deverá estar limpa e desmatada;
- Drenagem sob as Obras de Arte: qualquer poço ou veio d'água deverá estar drenado, sem prejuízo às fundações, meso, super estrutura e encontros;
- Encontros das estruturas: deverá ser garantida a conformação de chegada do pavimento da via à obra de arte sem rebaixados e impactos à estrutura;
- Lajes de aproximação: não deverão apresentar descalçamentos, nem rotações que provoquem aberturas de juntas além das especificadas em projeto;
- Os encontros não deverão permitir deslocamentos e ou esforços na estrutura de obra, que não tenham sido previstos na sua concepção e dimensionamento;
- Taludes dos Encontros: todos os taludes deverão estar devidamente protegidos de forma que não descalcem peças da meso ou infraestrutura que dependam deste suporte;
- Iluminação e telamentos de segurança; deverá estar integra a funcionalidade e durabilidade dos elementos de iluminação nas passarelas.
- Condições dos materiais constituintes das OAEs: os materiais deverão garantir as exigências das normas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) e conforme as exigências técnicas do projeto estrutural específico da obra.

As expectativas de conservação das estruturas assim como suas adequações no ato da devolução deverão atender a Especificação Técnica, ET-00.000.000-0-C21/002 – Rev. 1, para Inspeção e Avaliação Estrutural / Funcional de Obras de Arte Especiais de Concreto Armado e Protendido da ARTESP; isto é, as estruturas pertencentes ao Sistema Rodoviário deverão apresentar pelo menos B4 sob aspectos de segurança estrutural e B3 funcional.

2.3. Sinalização

2.3.1. Sinalização Horizontal

A sinalização horizontal deverá apresentar vida residual de, no mínimo, 12 (doze) meses e as tachas refletivas deverão estar de acordo com as especificações operacionais.

2.3.2. Sinalização Vertical

A sinalização vertical deverá estar conforme projeto, adequado à época do término da CONCESSÃO.

As placas deverão apresentar, entre outras, as seguintes condições:

- Deverão estar limpas, isentas de poeiras e barro;
- As películas deverão apresentar o nível de retro-refletância especificado;
- As placas não deverão estar cobertas por vegetação.

De um modo geral a sinalização deverá estar atualizada e compatível com as modificações de acessos, trevos ou outras vias de acesso que venham a ser implantadas ao longo do Prazo da CONCESSAO PATROCINADA.

2.4. Obras de Arte Correntes e Drenagem

A Concessionária deverá devolver em plenas condições de funcionamento todos os dispositivos de drenagem existentes na faixa de domínio e instalações complementares.

Para que a Concessionária garanta a funcionalidade desses dispositivos no ato da devolução do Sistema Rodoviário deverão ser observadas as seguintes recomendações:

- A drenagem profunda deverá estar desobstruída;
- As canaletas, sarjetas, saídas d'água e bueiros deverão estar desobstruídos e limpos;
- Os cortes e aterros nos entornos dos dispositivos de drenagem não devem apresentar erosões;
- As sarjetas, canaletas, canais de escoamento e demais dispositivos de drenagem deverão estar contínuos, sem trechos interrompidos ou avariados;
- Os dispositivos de drenagem deverão apresentar condições estruturais adequadas;
- As canaletas, sarjetas e canais de escoamento deverão estar desassoreadas;
- Os poços de visita, bocas de lobo, caixas de transição e caixas coletoras deverão estar desobstruídos;
- As tampas e grelhas deverão estar em perfeitas condições de uso.

2.5. Taludes

As condições de devolução dos taludes de cortes e aterros deverão ser tais que garantam a integridade dos maciços de terraplenagem não surgindo possibilidades de escorregamento.

Logo, deverão ser observadas, dentre outras, as recomendações abaixo:

- Os taludes de corte e aterro não deverão apresentar erosões nem descontinuidade em seus dispositivos de drenagem;

- A geometria dos taludes de corte e de aterro deverá ser compatível com as condições de estabilidade previstas em projeto;
- Os taludes deverão estar isentos de blocos, pedras ou materiais soltos que venham constituir riscos aos usuários;
- O revestimento vegetal deverá apresentar altura máxima de 30 (trinta) cm em áreas genéricas da rodovia e 10 (dez) cm no entorno das instalações operacionais.

2.6. Dispositivos de Segurança

Quando da devolução do Sistema Rodoviário os dispositivos de segurança deverão atender as especificações a que se submetem.

As defensas metálicas não poderão apresentar pontos de amassamento, rompimento e descontinuidade.

As barreiras de concreto não deverão apresentar descontinuidades e a estrutura deverá estar isenta de grandes fissuras, de armaduras expostas ou corroídas e de pontos com desagregação do concreto.

A Concessionária deverá devolver as rodovias integrantes do Sistema Rodoviário com dispositivos tecnologicamente atualizados, à época da devolução, e compatíveis com as alterações físicas que venham ocorrer na Faixa de Domínio, ao longo do Prazo da CONCESSAO PATROCINADA.

2.7. Paisagismo

Toda a área não pavimentada do Sistema Rodoviário deverá estar revestida ou fornecer condições para o crescimento de vegetação e garantir a diversidade biológica, seguindo sempre os relatórios técnicos, especificações e medidas mitigadoras estabelecidas pelo RIMA (Relatório de Impacto Ambiental).

A Concessionária deverá observar os aspectos funcionais e operacionais, tanto das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário, quanto das instalações de apoio e atividades terciárias em função do plantio, crescimento e eventuais interferências por parte de vegetação incidente sobre instalações diversas, como:

- Drenagem;
- Iluminação;
- Sinalização;
- Defensas;
- Estruturas;
- Edificações;
- Monumentos;
- Equipamentos;
- Visibilidade;
- Ofuscamento;
- Efeito "Estroboscópico";
- Estabilidade dos taludes lindeiros, etc.

Toda a área prevista para programas futuros de desenvolvimento (ex: duplicação de pistas) deverá estar livre de espécies arbóreas, bem como qualquer intervenção que venha a onerar ou dificultar sua remoção.

Para tanto, ao final do Prazo da CONCESSAO PATROCINADA, deverão, quando necessário, ser tomadas medidas de manutenção, tais como:

- As árvores e arbustos deverão estar devidamente podados;
- Remoção de todo e qualquer material indesejável do corpo paisagístico do Sistema Rodoviário;
- As áreas plantadas deverão estar adubadas e isentas de pragas;
- As áreas principais, tais como: canteiros centrais e laterais, belvederes, pedágios e balanças deverão apresentar a grama com uma altura máxima de até 10 (dez) cm;
- As áreas de revestimento vegetal deverão sofrer, ao menos, duas podas no último semestre do Prazo da CONCESSAO PATROCINADA.
- As estruturas de contenção de produtos perigosos e para redução de ruídos deverão estar em boas condições de conservação/manutenção e funcionamento.

2.8. Sistema de Telefonia e Comunicações

Quando da devolução do Sistema Rodoviário, todo o sistema de telefonia e painéis de sinalização deverão estar em boas condições de conservação/manutenção e funcionamento, devendo para tanto a Concessionária atender as exigências abaixo:

- As instalações operacionais do Centro de Controle Operacional (CCO) deverão estar em pleno funcionamento;
- O Sistema de Telefonia de Emergência instalado nas rodovias integrantes do Sistema Rodoviário deverá ser devolvido atendendo no mínimo os parâmetros abaixo:
  - 90% (noventa por cento) dos aparelhos instalados deverão estar em funcionamento
  - 98% (noventa e oito por cento) dos aparelhos projetados deverão estar instalados
  - As estruturas de suporte dos telefones de emergência não devem apresentar armaduras expostas, corroídas, fissuras ou desagregação do concreto.

Todas as instalações relativas ao sistema de telefonia e comunicação deverão estar em pleno funcionamento e deverão ter sido objeto de uma completa revisão e checagem no último trimestre do Prazo da CONCESSAO PATROCINADA.

2.9. Iluminação

A iluminação do Sistema Rodoviário, sob responsabilidade da Concessionária, deverá apresentar eficiência de 100% (cem por cento) ao término da Concessão.

Deverá ser feito uma revisão e checagem completa de todo o sistema de iluminação das Praças de Pedágio, pesagem, áreas de policiamento rodoviário e outras, no último semestre do Prazo da Concessão, atestando a funcionalidade do Sistema Rodoviário.

2.10. Instalações Operacionais e Equipamentos

Todas as instalações operacionais e de suporte do Sistema Rodoviário assim como os equipamentos a elas pertinentes deverão apresentar plenas condições de funcionamento e operação.

Entenda-se como instalação operacional e de suporte:

- Pedágios;
- Balanças;
- Bases Operacionais Auxiliares;
- Bases da PMRv;
- Pátios de Apreensão de Veículos;
- Estações Repetidoras de Rádio;
- Sub-Centros de Telefonia de Emergência;
- Centro de Controle de Operações, e
- Edifícios de Administração.

Para tanto, a Concessionária deverá atentar para as condições de funcionamento, manutenção e conservação de cada um dos itens abaixo discriminados, reportando-se às condições de funcionamento e operação previstas nos projetos padrão e especificações respectivas:

- Estruturas;
- Impermeabilizações;
- Alvenarias;
- Coberturas;
- Forros;
- Pisos;
- Revestimentos;
- Esquadrias e Vidros;
- Instalações hidráulicas/sanitárias;
- Instalações de combate a incêndio;
- Instalações elétricas;
- Iluminação;
- Sinalização;
- Equipamentos Mecânicos e Eletro-Mecânicos;
- Sistemas Moto geradores;
- Equipamentos Eletrônicos.

2.11. Limpeza

Toda a Faixa de Domínio das rodovias integrantes do Sistema Rodoviário deverá estar totalmente limpa, isenta de detritos, cargas derramadas, lixo e escória quando da devolução do Sistema Rodoviário.

3. Recebimento

3.1. Inspeção

Um ano antes do encerramento da CONCESSAO PATROCINADA será formada uma Comissão composta pela ARTESP e pela Concessionária, tendo por finalidade proceder a inspeção e formalizar a devolução do Sistema Rodoviário ao Poder Concedente.

A Comissão elaborará o Relatório de Vistoria e definirá, com a aprovação das Partes contratante, os parâmetros que nortearão a devolução.

O Relatório de Vistoria retratará a situação do Sistema Rodoviário e poderá propor a sua aceitação ou a necessidade de correções, antes de sua devolução ao Poder Concedente.

As eventuais correções serão efetivadas em prazos pré-estipulados pela ARTESP e acarretarão nova vistoria, após a conclusão dos serviços.

3.2. Termo de Recebimento Provisório

Quando atendidas todas as condições de devolução do Sistema Rodoviário será então elaborado o Termo de Recebimento Provisório, que deverá ser assinado pela Concessionária, pela Contratante e pela ARTESP, configurando assim o término da responsabilidade da Concessionária pela manutenção e operação do Sistema Rodoviário.

3.3. Termo de Recebimento Definitivo

Decorrido o período de observação de seis meses e não havendo a necessidade de novos reparos por vício ou defeito de execução dos serviços, será então lavrado o competente Termo de Recebimento Definitivo do Sistema Rodoviário.

As responsabilidades finais da Concessionária somente se encerrarão dentro dos prazos legais vigentes nas leis existentes na época.

ANEXO 11

DAS PENALIDADES

ANEXO XI

DAS PENALIDADES

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

ÍNDICE

1. **APRESENTAÇÃO**
2. **DISPOSIÇÕES GERAIS**
3. **VALORES DE MULTAS**
4. **TABELA DE CLASSIFICAÇÃO DE INFRAÇÕES**
   - 4.1. Serviços Correspondentes às Funções Operacionais
   - 4.2. Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação, Conservação e Manutenção
   - 4.3. Obrigações Relativas a Aspectos Econômico-Financeiros
   - 4.4. Obrigações Relativas a Assuntos Institucionais
   - 4.5. Infrações relativas ao descumprimento dos indicadores de desempenho previstos no Anexo III
5. **DAS PENALIDADES APLICÁVEIS ÀS DEMAIS SITUAÇÕES CARACTERIZADORAS DE DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL**

1. APRESENTAÇÃO

A aplicação das pertinentes penalidades seguirá o regramento estabelecido no Contrato de Concessão, bem como os procedimentos e valores apresentados neste Anexo.

O presente Anexo objetiva definir as condutas infratoras e os valores de multas a que a Concessionária estará sujeita nos termos definidos no Edital e no Contrato da Concessão Patrocinada.

O item 03 deste Anexo apresenta a Tabela I - Definições, que estabelece o valor das multas por grupo e a Tabela II - Níveis de Classificação de Infrações, que estabelece os níveis de infração para os Serviços Correspondentes às Funções Operacionais (item 4.1), os Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação, Conservação e Manutenção (item 4.2), as Obrigações Relativas a Aspectos Econômico-Financeiros (item 4.3), as Obrigações Relativas a Assuntos Institucionais (item 4.4) e as Infrações relativas à reincidência de descumprimento dos indicadores de desempenho indicados no Anexo III (item 4.5).

2. DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1. A apuração das infrações, aplicação das penalidades ou quaisquer outras medidas restritivas de direitos previstos no Contrato da Concessão Patrocinada serão precedidas de processos administrativos, regidos pela Lei Estadual nº 10.177, de 30 de dezembro de 1998, bem como seguirão o regramento estabelecido no Contrato da Concessão Patrocinada e respectivos Anexos, assegurados o contraditório e a ampla defesa, nos termos da lei.

2.1.1. O processo de aplicação das penalidades terá início com a notificação da Concessionária, devidamente instruída, quando for o caso, com cópia do Termo de Fiscalização de que conste a descrição da irregularidade, assinalando-se prazo para apresentação de defesa prévia, nos termos da Lei Estadual nº 10.177/1998.

2.2. Afastam a aplicação das penalidades previstas no Edital e Contrato, desde que devidamente demonstradas e inequivocamente comprovadas no correspondente processo, a ocorrência de força maior, caso fortuito e de inexigibilidade de conduta diversa, dentre outras causas excludentes de antijuridicidade e de culpabilidade previstas no Contrato, na legislação e na regulamentação pertinente.

2.3. Para os fins previstos no item 2.2, considera-se:

FORÇA MAIOR e CASO FORTUITO: os eventos assim considerados, nos termos do Código Civil, Lei Federal nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002

INEXIGIBILIDADE DE CONDUTA DIVERSA: a situação que, apesar de configurar infração prevista no presente Anexo, não resulta de culpa da Concessionária, que diligentemente adotou as medidas que lhe cabiam para produzir resultado diverso, devidamente demonstradas e inequivocamente comprovadas no correspondente processo, nos termos do item 2.2 acima.

2.4. Como regra, nnão haverá a incidência das multas especificadas no Anexo 11 - DAS PENALIDADES deste Edital para itens com relação aos quais haja incidido, pelo mesmo motivo, redução da contraprestação pecuniária mensal.

2.4.1. Haverá exceção da situação descrita no item acima, nos casos de recorrência em que a Concessionária apresente descumprimento do mesmo item no NÍVEL 4 de indicadores (apresentado no item 3 do Anexo III) em 3 (três) períodos consecutivos de medição;

2.4.2. Também haverá exceção da situação descrita no item 2.4.1.ii., acima, caso o descumprimento dos indicadores de desempenho caracterize infração classificada nos níveis D, E e F, conforme disposto no presente Anexo XI

2.5. Não afastará a aplicação das penalidades previstas no Edital e Contrato da Concessão Patrocinada a ocorrência das causas excludentes retro mencionadas quando integrarem expressamente a descrição das condutas infracionais constantes na Tabela de Classificação de Infrações, integrante do item 4 deste Anexo.

2.6. Nas hipóteses em que uma conduta corresponda a mais de uma infração, dentre as previstas neste Anexo, será aplicada a penalidade correspondente à infração mais específica, vedada a cumulação de infração mais genérica relativa à mesma conduta.

2.7. Observar-se-á, para os fins de aplicação das penalidades, além do presente Anexo, o Contrato da Concessão Patrocinada e o Anexo 03 – INDICADORES DE QUALIDADE DE DESEMPENHO.

2.8. Nas hipóteses em que as infrações já estejam expressamente descritas e tipificadas nas tabelas apresentadas abaixo, os níveis e grupos das penalidades respectivas já foram fixados de forma a guardar proporcionalide à correlata infração.

2.9. Independentemente da aplicação das penalidades previstas na Tabela de Multas, nos casos elencados nos itens 4.1, alíneas “b” e “c” e 4.2., a Diretoria Notificante da ARTESP poderá conceder novo prazo, além daquele previsto em Cronograma, que seja tecnicamente compatível para a realização da obra ou serviço não executado.

2.9.1. O não cumprimento do novo prazo acarretará a cobrança de multa moratória à razão de 1% (hum por cento) ao dia sobre o valor da penalidade aplicada, a contar do primeiro dia subseqüente ao da respectiva nova data fixada até o cumprimento da obrigação. As multas moratórias, quando aplicadas, não poderão ultrapassar o valor da parcela da obrigação ainda não cumprida.

2.10. A data base das Tabelas, constantes deste Anexo é referente a julho/2013, sendo que os valores das multas serão reajustados pela mesma fórmula e nas mesmas datas aplicáveis à Contraprestação Mensal devida ao Parceiro, até a data do efetivo pagamento.

2.11. A aplicação das penalidades previstas neste Anexo e seu cumprimento não prejudicam a aplicação de outras sanções previstas no Edital, no Contrato, na legislação e na regulação pertinente, aos quais a Concessionária se sujeita.

3. VALORES DE MULTAS

Tabela I

Definições Julho/2013

Grupos	Valores de Multas
I	R$ 34.716,44
II	R$ 173.582,20
III	R$ 312.447,97
IV	R$ 416.597,29

Tabela II

Níveis de Classificação das Penalidades

Nível	Classificação das Penalidades
A	Advertência
B	10% do Valor da Multa
C	30% do Valor da Multa
D	50% do Valor da Multa
E	75% do Valor da Multa
F	100% do Valor da Multa

4. TABELA DE CLASSIFICAÇÃO DE INFRAÇÕES

4.1. Serviços correspondentes as Funções Operacionais

a. Implantação

a.1. Sistema de Controle de Arrecadação

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar os Sistemas / Equipamentos que compõem a praça de pedágio, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	IV	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Que não impede o funcionamento da praça e não interfere com o usuário.
			D	Que não impede o funcionamento da praça, mas interfere com o usuário.
			F	Que impede o funcionamento da praça.
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistemas e Equipamentos que compõem a praça de pedágio, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Que não impede o funcionamento da praça e não interfere com o usuário.
			C	Que não impede o funcionamento da praça, mas interfere com o usuário.
			E	Que impede o funcionamento da praça.
3	Não implantar Sistema de Controle de Arrecadação – Pagamento Automático (AVI), de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	IV	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
4	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Controle de Arrecadação – Pagamento Automático (AVI), de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.
5	Não implantar Sistema de Controle de Arrecadação – Pagamento Semi-Automático (Vale Pedágio), de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
6	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Controle de Arrecadação – Pagamento Semi-Automático	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.

	(Vale Pedágio), de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.		D	Na totalização do Sistema.
7	Não implantar Sistema de Controle de Arrecadação – Pagamento Manual, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	IV	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
8	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Controle de Arrecadação – Pagamento Manual, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.
9	Não implantar Sistema de Controle de Arrecadação – Controle de Violação, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Em fase de projeto.
			E	Implantação não executada (0%).
10	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Controle de Arrecadação – Controle de Violação, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.

a.2. Sistema de Controle de Fiscalização de Peso

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Equipamentos Auxiliares do PGF, tais como, Balança Seletiva, Controladores de Fuga, Sistema Semafórico, Controlador de Altura de	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Em fase de projeto.

	Veículos, Equipamentos Eletrônicos e Periféricos, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.		E	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Equipamentos Auxiliares do PGF, tais como, Balança Seletiva, Controladores de Fuga, Sistema Semafórico, Controlador de Altura de Veículos, Equipamentos Eletrônicos e Periféricos, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.
3	Não implantar Sistema de Balança Dinâmica de Precisão, conforme estabelecido de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada. .	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Em fase de projeto.
			E	Implantação não executada (0%).

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
4	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Balança Dinâmica de Precisão, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.
5	Não implantar Sistema de Balança Móvel, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Em fase de projeto.
			E	Implantação não executada (0%).
6	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Balança Móvel, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.

a.3. Sistema de Controle de Fiscalização de Velocidade.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Sistema de Controle de Velocidade – Radar Fixo, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Em fase de projeto.
			E	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Controle de Velocidade – Radar Fixo, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.
3	Não fornecer Sistema de Controle de Velocidade – Radar Estático, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Em fase de aquisição.
			D	Aquisição não executada (0%).
4	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Controle de Velocidade – Radar Estático, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Em alguns equipamentos não essenciais.
			D	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.
5	Não implantar Pontos para Instalação de Controladores de Velocidade, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Implantação não executada (0%).

a.4. Sistema de Radiocomunicação

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Estações Fixas, Estações Móveis e Estações Portáteis, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Implantação não executada (0%).
2	Não implantar Estações Repetidoras de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.

	em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.		D	Implantação não executada (0%).

a.5. Sistema de Transmissão de Dados

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Sistema de Transmissão de Dados, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia do Sistema de Transmissão de Dados, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.

a.6. Sistema de Comunicação com o Usuário

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar sistema de telefonia de emergência, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia do Sistema de Telefonia de Emergência, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
3	Não implantar Sistema de Painel de Mensagem Variável Fixo, de acordo com prazos e	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.

	etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.		E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
4	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistemas de Painéis de Mensagem Variável Fixo, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.
5	Não implantar Sistemas de Painéis de Mensagem Variável Móvel, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Em fase de aquisição.
			D	Aquisição não executada (0%).
6	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistemas de Painéis de Mensagem Variável Móvel, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Em alguns equipamentos não essenciais.
			D	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.

a.7. Centro de Controle Operacional

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar o CCO e sua interligação com os respectivos equipamentos, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	III	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema e Equipamentos que compõem o CCO, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Em alguns equipamentos não essenciais.
			D	Em parte do Sistema.
			E	Na totalização do Sistema.

a.8. Sistema de Monitoração de Tráfego

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Sistema de Sensoriamento de Tráfego, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Sensoriamento de Tráfego, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.
3	Não implantar Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
4	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.
5	Não implantar Estação Meteorológica, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			C	Em fase de implantação.
			D	Implantação não executada (0%).
6	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Estação Meteorológica, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	A	Não início na data pré-estabelecida.
			C	Em alguns equipamentos não essenciais.
			D	Em parte do Sistema.
			F	Na totalização do Sistema.

a.9. Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos (OCR)

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Em fase de projeto.
			F	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.

a.10. Sistema de Rastreamento de Veículos Operacionais

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não implantar Sistema de Rastreamento de Veículos Operacionais, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em fase de testes.
			D	Em fase de implantação.
			E	Implantação não executada (0%).
2	Não readaptar ou atualizar tecnologia de Sistema de Rastreamento de Veículos Operacionais, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Não início na data pré-estabelecida.
			B	Em alguns equipamentos não essenciais.
			C	Em parte do Sistema.
			D	Na totalização do Sistema.

a.11. Plano Intensivo Inicial – PII (Operação)

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não cumprir PII nos termos e marcos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Itens que não interferem na operacionalidade do sistema.
			B	Não implantação de subitens contratuais.
			D	Não implantação de itens contratuais.
			E	Implantação não executada (0%).

b. Operação

b.1. Operação do Sistema SAU e prestação de apoio aos usuários nas Rodovias

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não observar o tempo para chegada do Guincho ao local de atendimento, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	
2	Não observar o tempo de circulação da Inspeção de Trafego nos termos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	
3	Não observar o tempo de chegada do Serviço de Atendimento Pré-Hospitalar ao local de atendimento, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	D	
4	Não observar o tempo de chegada do Serviço de Socorro Mecânico ao local de atendimento, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	

b.2. Operação do Sistema de Controle de Arrecadação – Postos de Pedágio

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não disponibilizar os Manuais	I	B	Disponibilizar incompleto.

	de Procedimentos Operacionais referidos no edital nas praças de pedágio, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.		C	Não disponibilizar.
2	Não cumprir os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos descritos no Manual de Operações das praças de Pedágio referido no edital.	II	C	Aplicação irregular.
			D	Não aplicação.
3	Não observar o tempo de cobrança de tarifa de 12 segundos em 85% dos casos.	II	B	Até 03 casos.
			C	Acima de 03 casos.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
4	Não observar o tempo médio de cobrança de tarifa de 01 minuto nos 15% restantes dos casos considerados para fins de fiscalização.	II	C	Até 03 casos.
			D	Acima de 03 casos.
5	Não observar o tempo de espera na fila do pedágio de 01 minuto em 85% dos casos.	II	B	Até 03 casos.
			C	Acima de 03 casos.
6	Não observar o tempo médio de espera na fila do pedágio de 03 minutos nos 15% restantes dos casos.	II	C	Até 03 casos.
			D	Acima de 03 casos.
7	Não observar o tempo de atendimentoao usuário parado por qualquer causa na pista de cobrança automática em até 15 segundos, em 85% dos casos.	II	D	Até 03 casos
8	Não observar o tempo de atendimentoao usuário parado por qualquer causa na pista de cobrança automática em até 30 segundos nos 15% restantes dos casos considerados para fins de fiscalização.	II	E	Acima de 03 casos.

b.3. Operação do Sistema de Controle de Fiscalização – Peso.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não verificar, no mínimo, 90% dos veículos sujeitos por lei à fiscalização, em condições normais de operação.	II	B	De 61% a 90% dos Veículos.
			C	De 31% a 60% dos Veículos.
			D	Até 30% dos Veículos.
2	Operar manualmente Balança Seletiva em desacordo com a operação normal Automática.	II	B	01 Balança.
			C	02 Balanças.
			D	03 ou mais Balanças.
3	Não observar o tempo de Pesagem de 36 segundos em 85% dos casos considerados para fins de fiscalização.	I	E	Até 03 casos.
			F	Acima de 03 casos.
4	Não observar o tempo médio de Pesagem de 3 minutos nos 15% restantes dos casos considerados para fins de fiscalização.	II	B	Até 03 casos.
			C	Acima de 03 casos.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
5	Não observar o tempo médio de Percurso no Posto de Fiscalização de 2 minutos em 85% dos casos considerados para fins de fiscalização.	I	C	Até 03 casos.
			D	Acima de 03 casos.
6	Não observar o tempo médio de Percurso no Posto de Fiscalização de 5 minutos nos 15% restantes dos casos considerados para fins de fiscalização.	II	B	Até 03 casos.
			C	Acima de 03 casos.
7	Não fornecer apoio e infra-estrutura para operação de PGF, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.
8	Operar Balança Dinâmica de Precisão com aferição vencida.	II	B	Não cumprir procedimentos.
9	Formação de fila sobre o acostamento ou rodovia no acesso ao Posto de Pesagem.	II	C	Tomar providências parciais.
			F	Não tomar providências.

b.4. Operação do Centro de Controle Operacional – CCO

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não cumprir os procedimentos técnicos operacionais e administrativos descritos no Manual de Operações do CCO referido no edital.	I	F	Não cumprir procedimentos.
2	Não fornecer ou fornecer de forma inadequada, informações aos usuários, por meio de equipamentos disponíveis nas rodovias e interligados ao CCO em tempo real.	II	C	Não cumprir procedimentos.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
3	Coordenar eventos extraordinários, por meio do CCO, que envolvam operações especiais de qualquer natureza nas rodovias, em desacordo com o Manual de Operações do CCO.	II	C	Não cumprir procedimentos.
4	Não disponibilizar no CCO banco de dados com informações operacionais "on-line" e "real time" do sistema viário, incluindo sistemas de atendimento aos usuários, pedágio, fiscalização e conservação.	II	C	Não cumprir procedimentos.
5	Não disponibilizar no CCO os Manuais de Procedimentos Operacionais referidos no edital, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Não cumprir procedimentos.

b.5. Serviços de inspeção de pista e faixa de domínio, sinalização comum e de emergência – Inspeção de Tráfego

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não adotar as providências cabíveis relativas à ocupação indevida, edificações não autorizadas, publicidade vedada em lei e ambulantes, na faixa de domínio e áreas remanescentes.	II	C	Não cumprir procedimentos.
2	Não cumprir os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos descritos no Manual de Inspeção de Tráfego referido no edital.	I	F	Não cumprir procedimentos.

b.6. Serviços de elaboração e implantação de esquemas operacionais extraordinários e de emergência

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não adotar esquema operacional previamente aprovado pela Agência para atendimento do aumento de demanda em eventos especiais, visando compatibilizar a oferta de capacidade do Sistema de acordo com características especiais da demanda.	II	C	Não cumprir procedimentos.
2	Não submeter à apreciação prévia da Agencia o esquema operacional especial a ser adotado.	I	E	Não cumprir procedimentos.
3	Não adotar esquema operacional especial adequado, prevendo soluções antecipadas que evitem o colapso da capacidade instalada no sistema, nos termos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.
4	Não adotar providências cabíveis à celebração de convênios com entidades e órgãos responsáveis pela operação de trânsito, visando permitir ações conjuntas quando necessário.	I	E	Não cumprir procedimentos.
5	Não adotar esquemas operacionais previamente elaborados para atendimento a situações de emergência, nos termos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.
6	Não adotar esquema operacional adequado para atendimento a situações de emergência, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.

b.7. Serviços de suporte para a fiscalização de trânsito e para autuação de infratores

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não oferecer os recursos materiais necessários ao suporte à fiscalização de trânsito, tais como os necessários para: pesagem de veículos, análise técnica para autorizações de eventos nas rodovias, transporte de cargas excepcionais e fornecimento de recursos materiais ao policiamento de trânsito, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.
2	Não oferecer, de forma adequada, os serviços de suporte à fiscalização de trânsito, tais como, pesagem de veículos, análise técnica para autorizações de eventos nas rodovias, transporte de cargas excepcionais e fornecimento de recursos materiais ao policiamento de trânsito, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Não cumprir procedimentos.
3	Não oferecer suporte para fiscalização e autuação de infratores relativos à inspeção veicular, verificação de documentação, verificação de ICMS, coibição de roubos de veículos e cargas e outros, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.
4	Não oferecer, de forma adequada, os serviços de suporte à fiscalização e autuação de infratores relativos à inspeção veicular, verificação de documentação, verificação de ICMS, coibição de roubos de veículos e cargas e outros, de acordo com prazos e etapas	I	E	Não cumprir procedimentos.

	dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.			

B.8. Atendimento às recomendações da auditoria

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não atender as recomendações sobre Sistemas/Equipamentos efetuadas pela ARTESP, com base em auditorias, dentro do prazo pré-estabelecido, desde que tenham sido previamente discutidas com a Concessionária e se enquadrem nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.
2	Não disponibilizar demonstrativos e / ou relatórios, no prazo exigido, que permitam o acompanhamento de dados referentes aos serviços correspondentes às funções operacionais, conforme estabelecido em Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Não cumprir procedimentos.

c. Manutenção

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Manter veículos administrativos em mau estado de conservação, tais como, pintura desgastada, problemas de funilaria e outros.	I	D	Até 02 Veículos.
			E	03 Veículos.
			F	04 ou mais Veículos.
2	Manter veículos operacionais descaracterizados, não identificados, em mau estado de conservação, tais como, pintura desgastada, problemas de funilaria e outros, em desconformidade com as disposições do Contrato e termos aprovados pela ARTESP.	II	B	Até 02 Veículos.
			C	03 Veículos.
			D	04 ou mais Veículos.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
3	Manter Sistema de Arrecadação com operacionalidade inferior a 99,5%. (Por Praça de Pedágio)	II	B	Se em até 2 horas não tomar providência para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 5 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
4	Manter Sistema de Radiofonia (Estações Fixas, Móveis e Portáteis) com operacionalidade inferior a 100%. (Por equipamento)	I	B	Se em até 2 horas não tomar providencia para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 5 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
5	Manter Sistema de Radiofonia (Estações Repetidoras) com operacionalidade inferior a 100%. (Por equipamento)	I	B	Se em até 2 horas não tomar providência para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 5 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
6	Manter Sistema de Transmissão de Dados com operacionalidade inferior a 100%.	II	B	Se em até 2 horas não tomar providencia para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 8 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 24 horas não restabelecer a total operacionalidade.
7	Manter Centro de Controle Operacional com operacionalidade inferior a 99,9%.	II	B	Se em até 4 horas não tomar providencia para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 6 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 8 horas não restabelecer a total operacionalidade.
8	Manter Sistema de Telefonia de Emergência com operacionalidade inferior a 90%.	II	C	De 90 a 80% das caixas de chamadas.
			D	De 80 a 70% das caixas de chamada.
			E	Inferior a 70% das caixas de chamadas.
9	Manter Sistema de Painel de Mensagem Variável Fixo com operacionalidade inferior a 99,5%. (Por equipamento)	I	B	Se em até 4 horas não tomar providência para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 12 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
10	Manter Painel de Mensagem Variável Móvel com operacionalidade inferior a 99%. (Por equipamento)	I	B	Se em até 4 horas não tomar providencia para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 12 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
11	Manter Sistema de Sensoriamento de Tráfego com operacionalidade inferior a 99%. (Por equipamento)	I	B	Se em até 4 horas não tomar providencia para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 12 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
12	Manter Sistema de Circuito Fechado de Televisão - CFTV com operacionalidade inferior a 99,5%. (Por quipamento)	I	B	Se em até 4 horas não tomar providência para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 12 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
13	Manter Sistema de Estação Meteorológica com operacionalidade inferior a 100%. (Por equipamento)	I	B	Se em até 4 horas não tomar providência para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 12 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.
14	Manter Balança Seletiva ou Dinâmica de Precisão inoperante, nos termos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	II	C	Em desacordo com projeto.
15	Manter Controle de fuga da Balança Seletiva, Balança Dinâmica ou Posto de Pesagem inoperante ou com emissão de imagens sem nitidez.	II	C	Em desacordo com projeto.
16	Manter inoperante conjunto semafórico para direcionar o veículo no interior do Posto de Pesagem.	I	C	Em desacordo com projeto.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
17	Manter inoperantes ou com defeitos os equipamentos periféricos instalados na sala de controle de peso, responsáveis pela identificação de veículos infratores, compreendendo terminais de vídeo e impressoras.	I	F	Em desacordo com projeto.
18	Manter inoperante detector de altura.	I	C	Em desacordo com projeto.
19	Manter inoperante painel de informação do usuário, após pesagem.	I	C	Em desacordo com projeto.
20	Manter inoperante Sistema de Rastreamento de Veículos Operacionais.	I	D	Até 02 Veículos.
			E	03 Veículos.
			F	04 ou mais Veículos.
21	Manter inoperante Sistema de Leitura e Decodificação de Placas de Veículos. (Por equipamento)	I	B	Se em até 4 horas não tomar providencia para restabelecer a total operacionalidade.
			C	Se em até 12 horas não apresentar programação de restabelecimento da total operacionalidade.
			D	Se em até 5 dias não restabelecer a total operacionalidade.

c.1. Sistema Fixo de Controle de Velocidade (por faixa de tráfego)
Equipamentos Fixos - por faixa de tráfego
Equipamentos Estáticos - por equipamento

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Deixar de providenciar junto ao IPEM/INMETRO em tempo hábil, os Certificados de Verificação, visando à continuidade da operação do equipamento.	II	D	Atraso de até 2 dias
			E	De 3 a 5 dias
			F	A partir de 6 dias

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
2	Deixar de providenciar junto ao IPEM/INMETRO em até 05 (cinco) dias úteis o Certificado de Verificação, após a conclusão de manutenções eventuais, que necessitem de emissão de novo Certificado.	II	C	Atraso de até 1 dia
			D	De 2 a 3 dias
			E	De 4 a 5 dias
			F	A partir de 6 dias
3	Deixar de enviar ao DER e ARTESP cópias dos Certificados de Verificação emitidos pelo IPEM/INMETRO nos prazos estipulados pela ARTESP.	II	C	Atraso de até 1 dia
			D	De 2 a 3 dias
			E	A partir de 4 dias
4	Deixar de providenciar a troca completa de equipamento fixo, para Ponto Aleatório, inclusive com a emissão do Certificado de Verificação e envio de documentação completa para homologação do DER, quando solicitado e no prazo determinado pela ARTESP.	II	B	Atraso de até 1 dia
			C	De 2 a 3 dias
			D	De 4 a 5 dias
			E	De 6 a 7 dias
			F	A partir de 8 dias
5	Manter índice mensal de cancelamento dos registros, por motivos técnicos e por data de infração, após processamento, acima dos padrões exigidos pelo DER.	III	D	Até 5%
			E	De 6 a 10%
			F	Acima de 11%
6	Manter índice mensal de cancelamento dos registros, por inserção ou retirada do datacheck dos registros ou no nome dos arquivos dos registros, de dados ou informações errôneas ou incompletas, divergentes das exigências da legislação vigente e DER, por data de infração.	III	D	Até 2%
			E	De 3 a 5%
			F	Acima de 6%

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
7	Equipamento inoperante (Exceto casos fortuitos ou força maior).	III	D	de 0 a 24 horas
			E	de 25 a 48 horas
			F	a partir de 49 horas
8	Manter índice mensal de Irregularidades na sequência numérica dos registros	II	D	Até 2%
			E	De 3 a 5 %
			F	Acima de 6 %
9	Deixar de manter instalações de manutenção e reparos devidamente autorizadas, próprias ou de terceiros, com inspeção das instalações e aprovação de suas bancadas de ensaio pelo INMETRO, conforme legislação vigente. .	III	F	9

d. Gerência de Sinalização e Segurança

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não apresentar programa de Redução de Acidentes (PRA), nos prazos estabelecidos pela ARTESP.	II	A	Entregar com atraso de até 7 sete dias
			C	Entregar com atraso de até 30 dias.
			F	Entregar com atraso superior a 30 dias ou não entregar o PRA.
2	Entregar o Programa de Redução de Acidentes (PRA) incompleto ou fora do Padrão estabelecido pela ARTESP	II	E	Infração aplicada por programa
3	Não apresentar inspeção de Segurança viária (ISV) nos prazos estabelecidos pela ARTESP	II	A	Entregar com atraso de até 7 sete dias
			C	Entregar com atraso de até 30 dias.
			F	Entregar com atraso superior a 30 dias ou não entregar o PRA.
4	Entregar inspeção de Segurança Viária (ISV) incompleto ou fora de padrão estabelecido pela ARTESP	II	E	Infração aplicada por inspeção
5	Não realizar as ações propostas no PRA conforme Cronograma proposto pela Concessionária	II	C	Realizar com atraso de até 30 dias.
			F	Não Realizar ou Realizar com atraso de superior a 30 dias.
6	Não atender as metas estabelecidas no PRA da Concessionaria **de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.**	II	D	Infração aplicada por meta
7	Não apresentar os projetos completos de sinalização, dispositivos auxiliares e dispositivos de proteção contínua, **de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.**.	II	A	Entregar com atraso de até 30 dias.
8	Não implantar os projetos completos de sinalização, dispositivos auxiliares e dispositivos de proteção contínua, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada..	III	C	No caso de implantação parcial, até a data acordada.
			F	No caso de não implantação (integralmente), até a data acordada.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
9	Não atender as recomendações efetuadas pela ARTESP, com base em auditorias de segurança, dentro do prazo preestabelecido, desde que tenham sido previamente discutidas com a Concessionária e se enquadrem de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	D	No caso de descumprimento parcial das recomendações da ARTESP.
			F	No caso de descumprimento integral das recomendações da ARTESP.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
10	Não implementar o Programa Intensivo Inicial - PII, nos aspectos relativos à sinalização horizontal e vertical, bem como dispositivos delimitadores (tachas e tachões), dentro do prazo estabelecido e/ou padrões exigidos em Contrato de Concessão Patrocinada, nos termos e marcos estabelecidos no anexo 6.	III	C	No caso de implantação parcial, até a data acordada.
			F	No caso de não implantação (integralmente), até a data acordada.
11	Não repintar ou reaplicar a sinalização horizontal (pintura de solo), no prazo máximo de uma semana, sempre que for detectado trecho ou subtrecho onde o índice de retrorrefletância for inferior a 120 mcd/ lxm² nas rodovias estaduais.	II	D	Infração a ser aplicada por extensão – quilômetro - de rodovia apresentando deficiência.
12	Não repor ou não substituir, no prazo de 24 (vinte e quatro horas), placa de sinalização de regulamentação e/ou de advertência e/ou dispositivos de sinalização de alerta, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Infração a ser aplicada por unidade de placa.
13	Não repor ou não substituir, no prazo de uma semana, as demais placas de sinalização, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Infração a ser aplicada por unidade de placa.
14	Não remover, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas, pórticos e semipórticos em estrutura metálica ou quaisquer outras estruturas que coloquem em risco o usuário da rodovia.	I	F	Infração aplicada por unidade.
15	Não substituir, no prazo máximo de 30 dias, os pórticos e semipórticos metálicos de sustentação de placas de sinalização vertical aérea.	I	F	Infração aplicada por unidade.
16	Não repor ou não substituir, no prazo máximo de uma semana, tachas, tachões, balizadores, delineadores e cilindros delimitadores, de acordo com	I	D	Infração aplicada por extensão – quilômetro - de rodovia apresentando deficiência.

	prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.			

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
17	Não repor, não substituir ou não reparar, no prazo máximo de 24 (vinte e quatro horas), os componentes que comprometam a funcionalidade de sinalização semafórica e no prazo de uma semana os demais componentes, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada. condição válida tanto para a sinalização semafórica das praças de pedágio, bem como cruzamentos ou travessias semaforizadas.	I	F	Infração aplicada por local
18	Não instalar dispositivos de proteção contínua (defensas metálicas, barreiras de concreto e atenuadores de impacto) em locais de risco, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Infração aplicada por local
19	Não implantar de forma adequada sinalização horizontal e vertical, em trecho construído ou recapeado de rodovia liberado ao trafego, contrariando o disposto no Artigo 88 do CTB.	II	D	No caso de implantação parcial de sinalização.
			F	No caso de não implantação (integralmente), de sinalização no trecho considerado.
20	Não instalar sinalização de trânsito e dispositivos de uso temporário adequados nos trechos ou locais em obras programadas ou em trechos ou locais com serviços de conservação/ manutenção de emergência.	II	D	No caso de implantação parcial de sinalização.
			F	No caso de não implantação (integralmente), de sinalização no trecho considerado.
21	Não cumprimento das diretrizes, normas, especificações, regulamentos, índices e parâmetros estipulados em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	A	
22	Não executar limpeza de sinalização horizontal (pintura de solo), nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade / regularidade estabelecida.
23	Não executar limpeza de sinalização vertical e aérea, nos	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade /

	termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.			regularidade estabelecida.
24	Não executar limpeza das tachas e tachões, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade / regularidade estabelecida.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
25	Não executar limpeza de balizadores, delineadores e cilindros delimitadores, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade / regularidade estabelecida.
26	Não comunicar previamente à ARTESP Campanhas Educativas e Ações junto aos usuários.	I	A	Infração aplicada por Campanha
27	Não manter cadastros, completos e atualizados mensalmente, de sinalização, de dispositivos auxiliares e de dispositivos de proteção contínua.	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade
28	Não avaliar semestralmente os índices de retrorrefletância da sinalização horizontal das rodovias estaduais, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	D	Avaliação Parcial.
			F	Não Avaliar.
29	Não avaliar semestralmente os índices de retrorrefletância da sinalização vertical das rodovias estaduais, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	D	Avaliação Parcial
			F	Não Avaliar
30	Não elaborar e apresentar, no prazo de 180 dias do início da CONCESSÃO, relatório de avaliação das defensas, barreiras de concreto e dispositivo antiofuscamento fora do padrão e uma programação de execução das correções de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	II	D	Entrega Parcial
31	Não elaborar e apresentar, no prazo de 180 dias do início da CONCESSÃO, relatório de avaliação das defensas, barreiras de concreto e dispositivo antiofuscamento fora do padrão e uma programação de execução das correções de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos	II	A	Entregar com atraso de até 30 dias.
			D	Entregar com atraso superior a 30 dias ou não entregar o projeto.

	e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada			
32	Não Remover, Não Repor, Não Reparar no prazo máximo de vinte e quatro horas, defensas danificadas	I	F	Infração aplicada por local
33	Não Remover no prazo máximo de vinte e quatro horas Barreiras e/ou Dispositivos Antiofuscamento e/ou Amortecedores de Impacto danificadas de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	I	F	Infração aplicada por local
ITEM	**INFRAÇÃO**	**GRUPO ARTESP**	**NÍVEL ARTESP**	**CLASSIFICAÇÃO**
34	Não Recompor, Não Reparar no prazo máximo de uma semana Barreiras e/ou Dispositivos Antiofuscamento e/ou Amortecedores de Impacto danificados de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	I	F	Infração aplicada por local
35	Não Reparar Amortecedor de Impacto de danos causados por acidente no prazo máximo de uma semana	I	F	Infração aplicada por local
36	Não corrigir defensas e/ou barreiras e/ou dispositivos antiofuscamento e/ou amortecedores de impacto de situações que não estejam de acordo com as especificações e padrões contidos nas normas técnicas pertinentes; Conforme estabelecido em Contrato de Concessão Patrocinada	I	F	Infração aplicada por local
37	Não efetuar limpeza, lavagem ou pintura nas Defensas e/ou Barreiras e/ou Dispositivos Antiofuscamento e/ou Amortecedores de Impacto de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade /regularidade estabelecida
38	Não fornecer, até o dia 10 de novembro de cada ano, a programação de rotina dos serviço de limpeza, lavagem ou pintura das Defensas e/ou Barreiras e/ou Dispositivos Antiofuscamento e/ou Amortecedores de Impacto de	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade /regularidade estabelecida

	acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada			
39	Não recompor a sinalização horizontal danificada por reparo localizado, ainda que em caráter provisório.	II	D	Infração a ser aplicada por extensão – quilômetro - de rodovia apresentando deficiência.
40	Não remover sinalização horizontal gerando conflito com sinalização nova.	II	D	Infração a ser aplicada por extensão – quilômetro - de rodovia apresentando deficiência.
41	Utilizar tinta preta para cobertura de sinalização antiga	II	D	Infração a ser aplicada por extensão – quilômetro - de rodovia apresentando deficiência.
42	Não instalar provisoriamente no solo, no prazo máximo de vinte e quatro horas, sinalização de regulamentação ou advertência até a implantação definitiva da Sinalização Aérea.	I	F	Infração a ser aplicada por unidade de placa.
43	Não instalar provisoriamente no solo no prazo máximo de uma semana os demais tipos de sinalização até a implantação definitiva da Sinalização Aérea	I	F	Infração a ser aplicada por unidade de placa.
ITEM	**INFRAÇÃO**	**GRUPO ARTESP**	**NÍVEL ARTESP**	**CLASSIFICAÇÃO**
44	Não efetuar limpeza ou pintura nos Dispositivos de Canalização de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade / regularidade estabelecida.
45	Não repor prismas e segregadores danificados de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	I	B	Infração aplicada por unidade.
46	Não efetuar limpeza nos Dispositivos de Uso Temporário Conforme estabelecido em Contrato	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade
47	Não substituir ou complementar os dispositivos de uso temporário com baixa retrorrefletância, deteriorados, depredados, furtados, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	I	B	Infração aplicada por unidade.
48	Não efetuar limpeza na Sinalização Semafórica de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade

	e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada			
49	Não avaliar no 7º mês apos a assinatura do Contrato a retrorrefletância de 100% da sinalização horizontal, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	II	D	Avaliação Parcial.
			F	Não Avaliar.
50	Não avaliar no 7º mês apos a assinatura do Contrato a retrorrefletância de 100% da sinalização vertical, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada	II	D	Avaliação Parcial.
			F	Não Avaliar.
51	Apresentar mais de 5% dos trechos verificados semestralmente com índice de retrorrefletancia na sinalização horizontal com valores inferior a 120 mcd/l.m²	II	F	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade
52	Apresentar mais de 2% das placas de sinalização vertical verificadas semestralmente com índice de retrorrefl etancia com valores inferior ao estabelecido em normas técnicas da ABNT	II	F	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade

4.2. Serviços correspondentes as Funções de Ampliação, Conservação e Manutenção

Estudos e Projetos

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não apresentar Projeto Funcional (quando requerido), Projeto Executivo e/ou documentação "*As Built*" nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração e, no caso de Projeto Executivo, por disciplina de projeto.
2	Não apresentar documento GRID (Guia de Remessa de Índice de Documentos), nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
3	Não apresentar Cronograma de entrega das várias fases do Projeto Executivo à ARTESP, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
4	Não atender aos prazos de revisão de Projetos Funcionais, Projetos Executivos e/ou documentação *"As Built"*, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração e, no caso de Projeto Executivo, por disciplina de projeto
5	Não apresentar controles mensais do desempenho operacional observado nos últimos doze meses sequenciais para identificar os trechos do sistema com mais de 50h/ano operando nos níveis de serviço "E" e "F", de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
6	Não apresentar projetos das soluções de ampliação de capacidade, de remanejamento da demanda, dentro de um prazo máximo de três meses.	I	E	Por infração.
7	Não apresentar, em 2 meses, o projeto executivo de passarelas,	I	E	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
	de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.			
8	Não apresentar, em 15 dias, resposta às informações solicitadas pela ARTESP relativas às demandas de terceiros.	I	E	Por infração.
9	Não obter aprovação final tempestiva da documentação de Projeto Funcional (quando requerido), Projeto Executivo e/ou documentação *"As Built"* nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração e, no caso de Projeto Executivo, por disciplina de projeto
10	Não apresentar, no prazo estabelecido pela ARTESP, informações adicionais ou complementares, que esta, razoavelmente e sem que implique ônus adicional significativo para a Concessionária, venha formalmente solicitar.	I	E	Por solicitação.

Implantação e execução

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não iniciar ou iniciar com atraso a implantação de um ou mais segmentos da Ampliação Principal, conforme marcos e etapas a serem definidos no "Cronograma Executivo Trecho Serra – SP 099" a ser apresentado pela Concessionária e previamente aprovado pela ARTESP.	IV	F	Por dia de atraso
2	Não concluir ou concluir com atraso a implantação de um ou mais segmentos Ampliação Principal, conforme marcos e etapas a serem definidos no "Cronograma Executivo Trecho Serra – SP 099".	IV	F	Por dia de atraso
3	Não apresentar Cronograma "Cronograma Executivo Trecho Serra – SP 099", nos termos e	IV	F	Por dia de atraso

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
	prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.			
4	Não iniciar implantação de posto SAU conforme Cronograma Físico-Financeiro Vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
5	Não iniciar implantação de Balança conforme Cronograma Físico-Financeiro Vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
6	Não iniciar implantação do PRMV conforme Cronograma Físico-Financeiro Vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
7	Não iniciar implantação do PGF conforme Cronograma Físico-Financeiro Vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.
8	Não concluir implantação de posto SAU conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.
9	Não concluir implantação da Balança conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.
10	Não concluir implantação do PMRV conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.
11	Não concluir implantação do PGF conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.
12	Não iniciar a implantação de	III	B	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
	recapeamento conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.			
13	Não concluir a implantação de passarela, por contagem, no prazo estabelecido no Contrato de Concessão Patrocinada e conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	III	D	Por infração
14	Não concluir obra de recapeamento conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	III	D	Por infração.
15	Não iniciar obra para implantação de lombada eletrônica, conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
16	Não concluir obra para implantação de lombada eletrônica, conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
17	Não iniciar obra para implantação de Baia de Emergência conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
18	Não concluir obra para implantação de Baia de Emergência conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	B	Por infração.
19	Não iniciar obras para Adequação geométrica das seções transversais no trecho de serra existente da SP 099, conforme previsto no Anexo 7 e de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro vigente,	III	D	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
	respeitados os marcos e etapas que o constituem.			
20	Não concluir obras para Adequação geométrica das seções transversais no trecho de serra existente da SP 099, conforme previsto no Anexo 7 e de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	III	D	Por infração.
21	Não iniciar implantação de iluminação no trecho Serra Existente (km 64+250 ao km 80+400), conforme previsto no Anexo 7 e de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.
22	Não concluir implantação de iluminação no trecho Serra Existente (km 64+250 ao km 80+400), conforme previsto no Anexo 7 e de acordo com o Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem.	II	C	Por infração.

Diretrizes

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não cumprir as solicitações, diretrizes, normas, instruções de projeto, especificações, padrões, regulamentos, índices e parâmetros de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	F	Por infração.
2	Não apresentar, no prazo estabelecido pela ARTESP, informações adicionais ou complementares, que esta, razoavelmente e sem que implique ônus adicional significativo para a Concessionária, venha formalmente solicitar.	I	E	Por solicitação.

Programa Intensivo Inicial

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não iniciar o Programa Intensivo Inicial (PII) de acordo com os padrões, termos e marcos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada e em Cronograma Físico-Financeiro.	II	F	Por infração.
2	Não concluir o Programa Intensivo Inicial (PII) de acordo com os padrões, termos e marcos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada e em Cronograma Físico-Financeiro.	II	F	Por infração.
3	Não efetuar o levantamento e a apresentação dos passivos ambientais de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	II	F	Por infração.

Atividades relacionadas a funções operacionais

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar estudos específicos relacionados a aspectos ambientais, determinados pela ARTESP, ou não implantar as medidas estabelecidas pelos mencionados estudos específicos, quando da ocorrência de problemas ambientais causados por atividades executas pela Concessionária ou contratadas, tais como ruídos nocivos às comunidades lindeiras etc.	III	C	Por infração.
2	Não apresentar, no prazo estabelecido pela ARTESP, informações adicionais ou complementares, que esta, razoavelmente e sem que implique ônus adicional significativo para a Concessionária, venha formalmente solicitar.	I	E	Por solicitação.

Obras de Artes Especiais

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não iniciar execução do Programa de conservação e manutenção das obras de arte especiais conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem, e/ou ET-00.000.000-0-C21/002.	III	A	Por infração.
2	Não concluir execução do Programa de conservação e manutenção das obras de arte especiais conforme Cronograma Físico-Financeiro vigente, respeitados os marcos e etapas que o constituem, e/ou ET-00.000.000-0-C21/002.	II	E	Por infração.

Serviços Delegados

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Colocar em operação rodovia sem Licença de Operação.	III	C	Por infração.
2	Não renovar as licenças LP, LI e LO e autorizações ambientais obtidas pela concessionária, nos termos e prazos do Contrato de Concessão Patrocinada.	III	C	Por infração.
3	Não elaborar e/ou implantar o Plano de Gerenciamento de Risco para acidentes com cargas perigosas.	III	C	Por infração.
4	Não recuperar área de empréstimo ou bota-fora na faixa de domínio no prazo fixado e de acordo com cronograma, e respectivas etapas, estabelecido entre as partes.	III	C	Por infração.
5	Não diligenciar no prazo adequado a obtenção das licenças e autorizações necessárias ao exercício de todas as atividades objeto da Concessão Patrocinada, especialmente quanto à proteção do meio ambiente.	IV	D	Por infração.
6	Não encaminhar documentos solicitados ou prestar informações nos prazos adequados sobre autos de infração ambiental, TCRA's atropelamento de fauna, destinação de resíduo sólido, destinação de óleos e graxas etc.	III	C	Por infração.
7	Não elaborar Sistema de Gestão Ambiental; Sistema de Gestão de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional; Plano de Gestão Ambiental de Obras e a Supervisão Ambiental de Obras, nos prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	II	D	Por infração
8	Não implantar Sistema de Gestão Ambiental; Sistema de	III	C	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
	Gestão de Segurança, Higiene e Saúde Ocupacional; Plano de Gestão Ambiental de Obras e a Supervisão Ambiental de Obras, nos prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.			
9	Não recuperar os passivos ambientais nos termos, etapas e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	IV	F	Por infração.
10	Aplicar herbicida na faixa de domínio em áreas com vegetação.	IV	F	Por infração.
11	Não destinar adequadamente resíduos da construção civil .	IV	F	Por infração

Pavimento

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não conservar as condições de superfície do pavimento, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por quilometro definido por marcos quilométricos e por faixa de rolamento.
2	Não manter as condições de conforto da superfície do pavimento, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por quilometro definido por marcos quilométricos e por faixa de rolamento.
3	Não manter as condições deflectométricas do pavimento, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por quilometro definido por marcos quilométricos e por faixa de rolamento.
4	Não obedecer as condições de segurança, de acordo com prazos e etapas dos cronogramas estabelecidos e	I	B	Por quilometro definido por marcos quilométricos e por faixa de rolamento.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
	em conformidade com o Contrato de Concessão Patrocinada.			
5	Não apresentar, em 6 (seis) meses após a transferência do controle, o Programa com os prazos para a execução de intervenções de conservação especial dos diversos segmentos de rodovia do lote.	I	F	Por infração.
6	Não apresentar os projetos de conservação especial de pavimento, de acordo com os padrões e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
7	Não apresentar relatório de Monitoramento Anual de Pavimento até a data final do referido ano de Concessão (data de aniversário de assinatura do Contrato de Concessão Patrocinada).	I	F	Por relatório.

Pavimento Flexível

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não reparar emergencialmente panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
2	Não reparar definitivamente com recorte, panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
3	Não reparar depressão em encontro de obra de arte devido à acomodação de aterro, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
4		I	C	Por infração.

	Não reparar depressão ou recalque de pequena extensão, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.			
5	Não substituir pano de rolamento comprometido ou medianamente comprometido, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.
6	Não selar trincas, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por infração.
7	Não corrigir degrau entre a pista e acostamento, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.

Pavimento Rígido

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não reparar emergencialmente panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
2	Não reparar definitivamente com recorte, panela ou buraco na faixa de rolamento, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
3	Não reparar depressão em encontro de obra de arte, devido acomodação de aterro, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
4	Não limpar e não resselar juntas e trincas, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
5	Não reparar bordos e lajes quebrados, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.

Revestimento Vegetal

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não executar poda manual ou mecanizada de gramados, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Não executar a poda manual ou mecanizada de gramados
			C	Não executar coroamento
			D	Não remover massa resultante da poda
			C	Não executar refilamento
2	Não executar capina, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por infração.
3	Não conservar aceiros, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	C	Por infração.
4	Não executar despraguejamento, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	B	Por infração.
5	Não executar corte e poda de árvores e arbustos, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
6	Não recuperar o revestimento vegetal, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	C	Por infração.

Limpeza

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não remover e dispor em local ambientalmente adequado lixo doméstico das instalações operacionais e de suporte, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	C	Por infração.
2	Não remover lixo e entulho da faixa de domínio, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.
3	Não executar limpeza e varredura de áreas pavimentadas sujeitas a deposição de detritos, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.
4	Não executar limpeza de canteiro central pavimentado, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.
5	Não remover e sepultar animais mortos, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.
6	Não executar limpeza geral dos canais e corta-rios, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.

Erosão

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar os serviços emergenciais em erosões de corte ou aterro, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
2		I	F	Por infração.

	Não executar recomposição definitiva de erosão em corte ou aterro, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.			
3	Não implantar sistema de monitoramento de Encostas / Taludes propensos à Instabilidade, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.

Pichação

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não remover pichações, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	C	Por infração.

Conformação Lateral

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar conformação lateral para remoção de degrau e regularização do terreno na faixa de domínio junto a lateral do acostamento pavimentado ou entre o refugio da pista de rolamento e canteiro central ou na lateral das alças de trevos ou outros dispositivos rodoviários, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	D	Por infração.

Drenagem Superficial de Plataforma

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar limpeza geral, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
2	Não reparar elementos de drenagem, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
3	Não executar conformação lateral sempre que o segmento em terra lateral ultrapassar a	I	E	Por infração.

	altura do acostamento ou do refúgio central, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.			
4	Não executar desassoreamento de bacias de contenção, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.

Drenagem Superficial Fora de Plataforma

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar limpeza geral, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.
2	Não executar reparo de elementos de drenagem, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.

Bueiros, Galerias e Drenos

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar limpeza geral, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
2	Não executar reparo de elementos de drenagem, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.

Caixas de Captação

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar limpeza geral, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
2	Não executar reparo de elementos de drenagem, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.

Drenagem de Túneis

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar limpeza geral, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	F	Por infração.
2	Não executar reparo de elementos de drenagem, nos termos e prazos estabelecidos em Contrato de Concessão Patrocinada.	I	E	Por infração.

Defensas Metálicas

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não providenciar a sinalização imediata (com cones, cavaletes e fitas) de elemento que represente risco à segurança dos usuários e não providenciar a sua remoção e reposição no prazo máximo 24 (vinte e quatro) horas.	I	F	Por infração.
2	Não executar o reparo de danos causados em acidente no prazo máximo de 1(uma) semana.	I	F	Por infração.
3	Não executar limpeza, lavagem ou pintura, no mínimo, 2 (duas) vezes por ano.	I	B	Por infração.
4	Não apresentar à ARTESP uma avaliação das defensas metálicas fora do padrão e uma programação mensal das correções necessárias no prazo de três meses, contados a partir do início da CONCESSÃO.	II	A	Entregar com atraso de até 30 dias
			D	Entregar com atraso superior a 30 dias ou não entregar a avaliação e correspondentes programações mensais.
5	Não implantar as correções necessárias a que se refere o item anterior no prazo de um ano, contados a partir da aprovação da ARTESP.	II	C	No caso de implantação parcial até a data acordada
			F	No caso de não implantação (integralmente), até a data acordada.

Barreiras de Concreto (Fixas e Móveis)

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar o reparo de danos causados por acidentes, ou substituição da barreira móvel danificada no prazo máximo de 01 (uma) semana da ocorrência.	I	F	Por infração.
2	Não executar limpeza, lavagem ou pintura, no mínimo, 2 (duas) vezes por ano.	I	B	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
3	Não providenciar a sinalização imediata (com cones, cavaletes e fitas) de dispositivo danificado que represente risco à segurança dos usuários.	II	D	No caso de implantação parcial de sinalização
			F	No caso de não implantação (integralmente) de sinalização adequada no trecho considerado
4	Não apresentar à ARTESP uma avaliação das barreiras de concreto fora do padrão e uma programação mensal das correções necessárias, no prazo de três meses da assinatura do Contrato de Concessão Patrocinada.	II	A	Entregar com atraso de até 30 dias
			D	Entregar com atraso superior a 30 dias ou não entregar a avaliação e correspondentes programações mensais.
5	Não implantar as correções necessárias a que se refere o item anterior, no prazo de um ano da aprovação da ARTESP.	II	C	No caso de implantação parcial até a data acordada
			F	No caso de não implantação (integralmente), até a data acordada.

Dispositivos Antiofuscamento

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar o reparo de danos causados por acidentes, no prazo máximo de 1 (uma) semana da ocorrência.	I	E	Por infração.
2	Não executar a limpeza ou lavagem, no mínimo, 1 (uma) vez por ano.	I	B	Por infração.
3	Não providenciar a sinalização imediata (com cones, cavaletes e fitas) de dispositivo que represente risco à segurança dos usuários e não providenciar a sua remoção, no prazo máximo 24 (vinte e quatro) horas da ocorrência.	II	D	No caso de implantação parcial de sinalização
			F	No caso de não implantação (integralmente) de sinalização adequada no trecho considerado ou da não remoção no prazo estabelecido.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
4	Não apresentar à ARTESP uma avaliação dos dispositivos antiofuscamento fora do padrão e uma programação mensal das correções necessárias.	II	A	Entregar com atraso de até 30 dias
			D	Entregar com atraso superior a 30 (trinta) dias ou não entregar a avaliação e correspondentes programações mensais.
5	Não implantar as correções necessárias a que se refere o item anterior, no prazo de 06 (seis) meses da aprovação da ARTESP.	II	D	No caso de implantação parcial das correções dentro do prazo estabelecido
			F	No caso de não implantação (integralmente) das correções dentro do prazo estabelecido.

Vedos, Cercas, Alambrados e Telamentos

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar o reparo ou a reposição no prazo máximo de 01 (uma) semana da ocorrência.	I	D	Por infração.

Guarda-Corpo e Balaústres

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar a proteção de elemento danificado no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas da ocorrência, através de sinalização com cones, cavaletes e fitas, e não concluir o reparo, no prazo máximo de 1 (uma) semana da ocorrência.	I	F	Por infração.
2	Não executar limpeza, lavagem ou pintura, no mínimo, 02 (duas) vezes por ano.	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade / regularidade estabelecida

Amortecedores de Impacto

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não providenciar a sinalização imediata do local com cones, cavaletes e fitas e a substituição do amortecedor danificado, no prazo máximo de 01 (uma) semana da ocorrência.	I	F	Por infração.
2	Não executar limpeza, lavagem ou pintura, no mínimo, 02 (duas) vezes por ano.	I	D	Infração aplicada pelo não cumprimento da atividade / regularidade estabelecida

Estruturas

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar limpeza de dispositivos de drenagem: internos (buzinotes nos caixões perdidos), no mínimo, 02 (duas) vezes ao ano; e externos (na plataforma e dispositivos de acesso), no mínimo, a cada 02 (dois) meses.	I	F	Por infração.
2	Não executar pintura ou galvanização de guarda-corpo metálico e balaustres, no mínimo, 01 (uma) vez a cada 02 (dois) anos.	I	B	Por infração.
3	Não executar limpeza ou pintura das superfícies expostas ao tráfego, no mínimo, 1 (uma) vez a cada dois anos. Em caso de pichações, observar nº 14 do item 4.2.	I	B	Por infração.
4	Não executar manutenção de junta de dilatação: prazo máximo para correção de 24 (vinte e quatro) horas da ocorrência.	I	F	Por infração.

Prédios e Pátios

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não executar continuamente a conservação preventiva e a conservação corretiva nos prédios e pátios operacionais e de suporte de maneira a mantê-los em plenas condições de operação.	I	B	Por infração.

Iluminação

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não manter o nível de funcionamento da iluminação viária, predial e sinalização luminosa em qualquer ponto de uma superfície no mínimo em 75% do nível previsto em projeto.	I	F	Por infração.

Eletrificação

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não manter o padrão de conservação das linhas de alta e baixa tensão, subestações, transformadores, motogeradores e sistemas “No Break” compatível com o padrão da CONCESSIONÁRIA local de energia elétrica.	I	F	Por infração.

Relatórios dos Serviços

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
1	Não entregar Relatório Mensal das Atividades da Conservação de Rotina até o 10º dia útil do mês subseqüente ao do objeto do relatório.	I	B	Por infração.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NÍVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO (UNIDADE)
2	Não entregar Relatório Anual de Drenagem até o dia 31 do mês de maio de cada ano.	I	B	Por infração.
3	Não entregar Programação Anual dos Serviços de Conservação de Rotina até o 10º dia útil do mês de novembro do ano que antecede ao da programação.	I	B	Por infração.
4	Não entregar Programação Mensal dos Serviços de Conservação de Rotina até o 10º dia útil do mês que antecede ao da programação.	I	B	Por infração.
5	Não entregar Relatório de Conservação/Manutenção de Emergência em até 24 horas após as ocorrências emergenciais.	III	B	Por infração.
6	Não apresentar o RADA no prazo estipulado pelo ARTESP.	III	D	Por infração.

4.3. Obrigações Relativas a Aspectos Econômico-Financeiros

1. Não prestar todas as informações solicitadas pelo ARTESP

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não apresentar até o 5º dia útil de cada mês, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	C	Quadro 15 B (Fluxo de Caixa Financeiro).
			C	Quadro 9B (Investimentos Realizados Gerencial).
			C	Movimento de tráfego e arrecadação correspondente à 2ª quinzena do mês anterior.
			C	Planilha demonstrativa de ônus variável, cópia dos comprovantes de pagamentos.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
2	Não apresentar até o 15º dia de cada mês, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	C	Relatório Financeiro do Quadro 15B (informações detalhadas).
3	Não apresentar até o 15º dia útil de cada mês, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	C	Planilha demonstrativa e cópia das guias de recolhimento e/ou comprovantes de depósito do ISSQN.
4	Não apresentar até o 20º dia de cada mês, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	C	Movimento de tráfego e arrecadação correspondente à 1ª quinzena do mês.
5	Não apresentar até o 15º dia de cada mês, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	A	Valor previsto para o pagamento do ônus variável.
6	Não apresentar até o 25º dia de cada mês, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	E	Quadros 1B, 2B, 3B, 4B, 5B, 6B, 7B, 8B, 9B1, 10B, 11B, 12B, 13B, 13B1, 14B, 14B1 mensais e balancetes contábeis.
7	Não apresentar até 31 de março ou 30 de abril de cada ano, nos termos exigidos pela ARTESP.	I	F	Demonstrações financeiras relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior, incluindo relatório da Administração, Balanço Anual, Demonstração de Resultados, Quadros de Origem e Aplicação de Recursos, notas de balanço, parecer dos Auditores Externos e do Conselho Fiscal, se permanente ou se instalado no respectivo exercício social e relação dos bens patrimoniais.
8	Não apresentar até 31 de agosto de cada ano.	I	F	Relatório Auditado da situação contábil incluindo balanço, demonstração de resultados correspondente ao semestre encerrado em 30/06.
9	Não apresentar até 31 de março e 30 de setembro.	I	F	Informação atualizada das projeções financeiras da CONCESSÃO, considerando os resultados reais obtidos desde o início da CONCESSÃO até o semestre anterior e os resultados projetados até o fim do prazo de CONCESSÃO, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração das projeções financeiras integrantes na proposta.

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
10	Não apresentar, no prazo estabelecido pela ARTESP, informações adicionais ou complementares, que esta, razoavelmente e sem que implique ônus adicional significativo para a Concessionária, venha formalmente solicitar.	I	B	

2. Seguros

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não entregar certificados ou novas apólices de seguros, se houver, com os valores exigidos em Contrato de Concessão Patrocinada, no prazo de vencimento da apólice anterior.	I	F	

3. Garantias

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não entregar cartas de fiança, títulos da dívida pública, certificados ou novas apólices de seguros, se houver, com os valores exigidos em Contrato de Concessão Patrocinada, no prazo de vencimento da apólice anterior.	I	F	

4. Base Tarifária

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Cobrar tarifas de pedágios sem homologação ou em valores distintos dos fixados em Contrato de Concessão Patrocinada.	III	E	

5. Registros Contábeis

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não efetuar os registros contábeis em conformidade com as normas, procedimentos e regulamentações específicas, editados pelos órgãos /entidades contábeis competentes.	II	D	

6. Ônus Variável

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não efetuar os pagamentos nas datas e prazos previstos no Contrato de CONCESSÃO	II	F	

4.4. Obrigações relativas a Assuntos Institucionais

1. Bens da CONCESSÃO

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à CONCESSÃO.	I	B	Por infração.
2	Não apresentar mensalmente relatório sobre o andamento dos processos de desapropriação ou de instituição de servidões administrativas, bem como de negociações que estejam em andamento visando à aquisição de imóveis por negociação direta.	I	A	Por infração.
3	Alienar ou adquirir bens, nos últimos 5 (cinco) anos do prazo da CONCESSÃO sem a prévia e expressa autorização da ARTESP.	I	F	Por infração.

2. Atos Societários

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Não submeter à previa anuência da ARTESP a transferência da CONCESSÃO ou do controle societário da CONCESSIONÁRIA.	I	F	Por infração.
2	Não submeter à prévia e expressa autorização da ARTESP a prática dos atos indicados no Contrato de Concessão como dependentes de anuência prévia da ARTESP	I	F	Por infração.
3	Não informar à ARTESP no prazo fixado a prática de atos que dependem de comunicação à ARTESP, em até 05 (cinco) dias depois da consumação do ato, conforme estabelecido no Contrato de Concessão Patrocinada.			
4	Proceder a redução do capital social ou adquirir suas próprias ações, durante todo o prazo da CONCESSÃO, sem a prévia e expressa autorização da ARTESP	I	F	Por infração.
5	Constituir como garantia dos financiamentos contratados, os direitos emergentes da exploração do Sistema Rodoviário, sem prévia e espressa autorização da ARTESP.	I	F	Por infração.
6	Constituir como garantia dos financiamentos contratados ou como contragarantia de operações vinculadas ao cumprimento das obrigações decorrentes do Contrato de concessão as ações correspondentes ao controle da Concessionária, sem prévia e espressa autorização da ARTESP.	I	F	Por infração.

4.5. Infrações relativas ao Descumprimento dos Indicadores de Desempenho previstos no Anexo III

ITEM	INFRAÇÃO	GRUPO ARTESP	NIVEL ARTESP	CLASSIFICAÇÃO
1	Recorrência em 3 (três) períodos consecutivos do descumprimento do mesmo item no NÍVEL 4 de indicadores (Apresentados no item 3 do Anexo 3).	IV	D	Por infração.
2	Obter resultado de Coeficiente de Desempenho de Serviços Prestados igual ou inferior a 50% (cinquenta por cento) (CSP<= 50%).	IV	F	Por infração.

5. DAS PENALIDADES APLICÁVEIS ÀS DEMAIS SITUAÇÕES CARACTERIZADORAS DE DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL

5.1. Para as situações caracterizadoras de infração ou descumprimento contratual cuja respectiva conduta, ativa ou omissiva, não conste descrita nas tabelas acima, o cálculo da multa aplicável obedecerá ao que segue, garantido o direito de defesa e dilação probatória ao Parceiro Privado, nos termos da Lei estadual nº 10.177/98.

5.2. A Gradação das infrações e penalidades observará as seguintes escalas:

5.2.1. A infração será considerada leve, quando decorrer de conduta praticada com culpa leve – entendida como sendo a que não respeita o grau máximo de atenção, cuidado e prudência que se espera do parceiro privado – e da qual ele não se beneficie. Nesse caso, a penalidade variará de Grupo ARTESP I e Nível ARTESP A, até Grupo ARTESP I e Nível ARTESP F.

5.2.2. A infração será considerada média, quando decorrer de conduta praticada com culpa média – entendida como sendo a que não respeita o grau médio de atenção, cuidado e prudência que se espera do parceiro privado – efetuada pela primeira vez pelo parceiro privado, sem a ele trazer qualquer benefício ou proveito, nem afetar número significativo de usuários. Nesse caso, a penalidade variará de Grupo ARTESP II e Nível ARTESP A, até Grupo ARTESP II e Nível ARTESP F.

5.2.3. A infração será considerada grave quando a ARTESP constatar presentes, isoladamente ou em conjunto, os seguintes fatores:

(i) Ter o parceiro privado agido com culpa grave ou má-fé;

(ii) Da infração decorrer benefício direto ou indireto para o parceiro privado;

(iii) O Parceiro privado for reincidente na infração;

(iv) O número de usuários atingidos ou o prejuízo dela decorrente for significativo;

(v) Houve prejuízo econômico significativo para o Parceiro Público.

5.2.3.1. Nesse caso, a penalidade variará de Grupa ARTESP III e Nível ARTESP A, até Grupo ARTESP III e Nível ARTESP F.

5.2.4. A infração será considerada gravíssima quando a ARTESP constatar, diante das circunstâncias do serviço e do ato praticado pelo Parceiro Privado, que seu comportamento reveste-se de grande lesividade ao interesse público, por prejudicar, efetiva ou potencialmente, a vida ou a incolumidade física dos usuários, a saúde pública, a segurança pública, o meio ambiente, o erário ou a continuidade dos serviços. Nesse caso, a penalidade variará de Grupo ARTESP IV_e Nível ARTESP A, até Grupo ARTESP IV e Nível ARTESP F.

5.3. Para seleção da efetiva penalidade dentre as sanções possíveis para cada grau infracional acima descrito (infração leve, média, grave e gravíssima), a ARTESP observará as seguintes circunstâncias, com vistas a garantir a proporcionalidade na aplicação da pena:

(i) A natureza e a gravidade da infração;

(ii) O dano dela resultante ao Poder Concedente ou aos usuários;

(iii) As vantagens auferidas pelo Parceiro Privado em decorrência da infração cometida;

(iv) As circunstâncias atenuantes e agravantes;

(v) Os antecedentes do Parceiro Privado, inclusive eventual reincidência.

ANEXO 13

PROJETO DAS OBRAS EM ANDAMENTO A CARGO DO PODER CONCEDENTE – TRECHO PLANALTO

(vide projetos de engenharia correspondentes, disponíveis em www.artesp.sp.gov.br)

ANEXO 14

PROJETO DAS OBRAS EM ANDAMENTO A CARGO DO PODER CONCEDENTE – CONTORNOS

(vide projetos de engenharia correspondentes, disponíveis em www.artesp.sp.gov.br)

ANEXO 15

PROJETO REFERENCIAL PARA OBTENÇÃO DA LICENÇA PRÉVIA – AMPLIAÇÃO PRINCIPAL

(vide projetos de engenharia correspondentes, disponíveis em www.artesp.sp.gov.br)

ANEXO 16

CRONOGRAMA DE INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DA SPE

ANEXO XVI

CRONOGRAMA DE INTEGRALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL DA SPE

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Como condição para assinatura do Contrato de Concessão Patrocinada, a Concessionária integralizou, no momento de sua constituição, R$ 13.715.144,32 (treze milhões, setecentos e quinze mil, cento e quarenta e quatro reais e trinta e dois centavos) em moeda corrente nacional, equivalente a 10% (dez por cento) do Capital Social mínimo exigido no âmbito da Licitação, conforme regramento do Edital e do Contrato de Concessão Patrocinada.

A Concessionária se comprometeu, no âmbito da Licitação e, conforme regramento constante do Edital e do Contrato de Concessão Patrocinada, a manter capital social mínimo de R$ 137.151.443,18 (cento e trinta e sete milhões, cento e cinquenta e um mil, quatrocentos e quarenta e três reais e dezoito centavos), o qual deverá ser integralizado, em moeda corrente nacional, conforme o cronograma de integralização que estabelecido abaixo:

Mês	Valor do Aporte	Vlr Total Anual
Mês 00	R$ 13.715.144,32	R$ 57.563.421,77
Mês 03	R$ 10.962.069,36	
Mês 06	R$ 10.962.069,36	
Mês 09	R$ 10.962.069,36	
Mês 12	R$ 10.962.069,36	
Mês 15	R$ 9.780.235,50	R$ 39.120.942,00
Mês 18	R$ 9.780.235,50	
Mês 21	R$ 9.780.235,50	
Mês 24	R$ 9.780.235,50	
Mês 27	R$ 7.920.290,72	R$ 31.681.162,87
Mês 30	R$ 7.920.290,72	
Mês 33	R$ 7.920.290,72	
Mês 36	R$ 7.920.290,72	
Mês 39	R$ 2.196.479,14	R$ 8.785.916,54
Mês 42	R$ 2.196.479,14	
Mês 45	R$ 2.196.479,14	
Mês 48	R$ 2.196.479,14	
Total	R$ 137.151.443,18	R$ 137.151.443,18

ANEXO 17

FLUXO DE DESEMBOLSO DO APORTE DE RECURSOS

ANEXO XVII

FLUXO DE DESEMBOLSO DO APORTE DE RECURSOS

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

As parcelas do Aporte de Recursos, a ser trimestralmente repassadas pelo Poder Concedente à Concessionária, serão vinculadas a efetiva execução dos Eventos relativos ao desenvolvimento das obras da Ampliação Principal, para duplicação do Trecho de Serra, mediante a expedição de Documento de Conclusão de Evento pela ARTESP, após recebimento de "Notificação de Conclusão" e a respectiva fiscalização do efetivo cumprimento de cada evento, nos termos do Anexo 7 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO. O fluxo de desembolso das parcelas do Aporte de Recursos seguirá o regramento estabelecido na Cláusula 25 do Contrato da Concessão Patrocinada, bem como o disposto no presente Anexo e no Anexo 18 – EVENTOS PARA O DESEMBOLSO DO APORTE

A Ampliação Principal será implantada de acordo com o Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, apresentado pelo Parceiro Privado à ARTESP, nos termos e prazos estabelecidos no Anexo 7 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, observando-se os Eventos e disposições constantes do ANEXO 18 – EVENTOS PARA O DESEMBOLSO DO APORTE.

Os valores correspondentes às parcelas trimestrais do Aporte de Recursos observarão os eventos, marcos e atividades efetivamente executados, relacionados no Anexo 18 - EVENTOS PARA O DESEMBOLSO DO Aporte de Recursos e descritos no desenvolvimento proposto pelo Parceiro Privado no Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, os quais serão devidamente verificados pela ARTESP ou por Fiscalizadora ou terceiro indicado pela ARTESP, por meio de relatório de fiscalização específico, que ateste sua efetiva execução.

Após a Notificação de Conclusão dos Eventos, emitida pelo Parceiro Privado, nos termos do item 1.1.4 do Anexo 7 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, a ARTESP, Fiscalizadora emitirá e remeterá Poder Concedente à Concessionária, no prazo de até 30 (trinta) dias, o Documento de Conclusão de Evento, acompanhado do respectivo relatório de fiscalização correspondente, em que constará o detalhamento do(s) evento(s) efetivamente realizado(s) para fins de repasse das correspondentes parcelas do Aporte de Recursos pelo Poder Concedente à Concessionária. O Documento de Conclusão de Evento e o respectivo relatório de fiscalização emitido pela ARTESP, Fiscalizadora ou terceiro, deverá ser encaminhado ao Poder Concedente juntamente com o documento de cobrança, emitido pelo Parceiro Privado, correspondente ao cumprimento do Evento descrito no Anexo 18 – EVENTOS PARA DESEMBOLSO DO APORTE, para que o Parceiro Privado

faça jus ao recebimento das parcelas de Aporte de Recursos correspondentes aos Eventos efetivamente cumpridos.

O Poder Concedente avaliará, no prazo de 5 (cinco) dias, o Documento de Conclusão de Evento e o correspondente relatório de fiscalização emitido pela ARTESP,Fiscalizadora bem como a efetiva execução dos Eventos concluídos.

Verificado o efetivo cumprimento dos Eventos, o Poder Concedente deverá efetuar o desembolso do Aporte de Recursos em favor do Parceiro Privado, em até o 30º (trigésimo) dia do mês subseqüente à entrega do Documento de Conclusão de Evento e respectivo relatório de fiscalização, bem como do documento de cobrança emitido pelo Parceiro Privado, nos termos do regramento estabelecido na Cláusula 25 do Contrato de Concessão.

Em caso de não conclusão satisfatória dos Eventos, a ARTESP, a Fiscalizadora ou o terceiro indicado pela ARTESP para tanto, poderão indicar a não conformidade em seu relatório de fiscalização e a ARTESP não emitirá o Documento de Conclusão de Evento necessário para a liberação das parcelas do Aporte de Recursos, pelo Poder Concedente à Concessionária. Nesta hipótese, o Parceiro Privado deverá sanar as não conformidades apontadas pela ARTESP, pela Fiscalizadora ou por terceiro, para submeter nova Notificação de Conclusão à ARTESP, iniciando novamente o procedimento para desembolso do Aporte de Recursos vinculado àquele Evento.

O(s) Evento(s) relacionados à parcela vencida que não tenha(m) sido executado(s) (ou satisfatoriamente executados, ou executados com atraso) poderá(ão) ser pago(s) de forma concomitante ao pagamento da(s) parcela(s) subsequente(s), excluído o cômputo do reajuste neste caso.Na hipótese de cumprimento antecipado do(s) Evento(s) indicado(s) no Anexo 30 - FLUXO DE DESEMBOLSO DE PARCELAS DO Aporte de Recursos, o Poder Concedente poderá antecipar os repasses das parcelas de Aporte de Recursos, observado o regramento do Contrato da CONCESSÃO PATROCINADA, e os limites de antecipação permitidos.

Fluxo de Desembolso de Parcelas do Aporte de Recursos

Ano	Mês	Parcelas do Aporte	% do Valor Total do Aporte que a concessionária irá receber	Número do Evento	Descrição do Evento
1	1				
	2				
	3	Parcela 1	0,50%	Evento 1	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 0,50%
	4				
	5				
	6	Parcela 2	1,00%	Evento 2	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 1,50%
	7				
	8				
	9	Parcela 3	2,00%	Evento 3	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 3,50%
	10				
	11				
	12	Parcela 4	2,50%	Evento 4	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 6,00%
2	13				
	14				
	15	Parcela 5	5,00%	Evento 5	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 11,00%
	16				
	17				
	18	Parcela 6	6,50%	Evento 6	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 17,50%
	19				
	20				
	21	Parcela 7	7,00%	Evento 7	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 24,50%
	22				
	23				
	24	Parcela 8	7,50%	Evento 8	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 32,00%
3	25				
	26				
	27	Parcela 9	8,00%	Evento 9	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 40,00%
	28				
	29				
	30	Parcela 10	8,50%	Evento 10	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 48,50%
	31				
	32				
	33	Parcela 11	8,50%	Evento 11	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 57,00%
	34				
	35				
	36	Parcela 12	9,00%	Evento 12	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 66,00%
4	37				
	38				
	39	Parcela 13	8,00%	Evento 13	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 74,00%
	40				
	41				
	42	Parcela 14	7,00%	Evento 14	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 81,00%
	43				
	44				
	45	Parcela 15	6,50%	Evento 15	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 87,50%
	46				
	47				
	48	Parcela 16	5,50%	Evento 16	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 93,00%
5	49				
	50				
	51	Parcela 17	3,00%	Evento 17	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 96,00%
	52				
	53				
	54	Parcela 18	2,50%	Evento 18	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 98,50%
	55				
	56				
	57	Parcela 19	1,00%	Evento 19	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 99,50%
	58				
	59				
	60	Parcela 20	0,50%	Evento 20	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 100,00%

ANEXO 18

EVENTOS PARA O DESEMBOLSO DO APORTE DE RECURSOS

ANEXO XVIII

EVENTOS PARA O DESEMBOLSO DO APORTE DE RECURSOS

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

A Concessão contempla Aporte de Recursos por parte do Poder Concedente, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, conforme alterada pela Lei 12.766 de 27 de dezembro de 2012, e de acordo com o que dispões o Edital e o Contrato da Concessão Patrocinada.

A disposição dos Eventos e a correlacionada liberação à Concessionária das parcelas do Aporte de Recursos seguirá o cronograma definido pelo Parceiro Privado no Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, conforme regramento do Anexo 7 – Serviços Correspondentes às Funções de Ampliação, em conformidade com o Anexo 17 - Fluxo de Desembolso de Parcelas do Aporte de Recursos.

As parcelas serão repassadas trimestralmente, até que sejam concluídas as obras de Ampliação Principal, cujo prazo estimado é de 60 (sessenta) meses, conforme regramento estabelecido pelo Contrato de Concessão Patrocinada, em função da efetiva conclusão dos Eventos e dos respectivos investimentos necessários pelo Parceiro Privado, envolvendo a construção da Ampliação Principal, para duplicação do Trecho de Serra (Obras Civis entre os quilômetros 60+480 e 82+000 da Rodovia SP 099).

Os desembolsos trimestrais do Aporte de Recursos, pelo Poder Concedente à Concessionária estão vinculados ao respectivo progresso físico da obra da Ampliação Principal a cargo do Parceiro Privado, conforme a Tabela 18.1 e Tabela 18.2 abaixo.

Para isso, foi elaborada uma Estrutura Analítica do Projeto (EAP), em que todas as atividades relacionadas à obra da Ampliação Principal foram ponderadas com base no seu custo. Estabeleceu-se, assim, a representatividade de cada atividade, evento ou marco em relação a todas as obras e investimentos necessários para a conclusão da Ampliação Principal.

O Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, apresentado pelo Parceiro Privado, nos termos e nos prazos estabelecidos no Anexo 7 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO, deverá contemplar os eventos, atividades e marcos considerados neste Anexo.

O Parceiro Privado poderá, no decorrer da implantação da Ampliação Principal, alterar o Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, desde que apresente para prévia aprovação da ARTESP as alterações pretendidas e a justificativa formal para tais alterações, de acordo com o procedimento estabelecido no Anexo 7 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO. O novo

Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, conforme devidamente alterado, deverá ser utilizado para controle dos eventos vinculados ao desembolso do Aporte de Recursos. Para alterar o Cronograma Executivo do Trecho Serra – SP 099, o Parceiro Privado deverá observar os limites anuais de desembolso do APORTE DE RECUROS conforme estabelecido neste Anexo e no Anexo 17 – FLUXO DE DESEMBOLSO DO APORTE.

A ARTESP, ou quem por esta indicado, procederá trimestralmente à medição (de zero a 100%) do progresso físico de todas as atividades e marcos que comporão o progresso físico acumulado da Ampliação Principal. A ARTESP, ou quem por esta indicado, emitirá o respectivo Documento de Conclusão de Evento, que comprove a efetiva conclusão de cada evento especificado na Tabela 18.2, para fins de liberação da respectiva parcela do Aporte de Recursos. O Documento de Conclusão de Evento será emitido pela ARTESP após o recebimento de “Notificação de Conclusão” e a respectiva fiscalização do efetivo cumprimento de cada evento, nos termos do Anexo 7 - SERVIÇOS CORRESPONDENTES ÀS FUNÇÕES DE AMPLIAÇÃO. Na Tabela 18.1 é apresentada a EAP do projeto, a ponderação de cada atividade e as metas de progresso físico que o Parceiro Privado deverá atingir para que faça jus ao recebimento da respectiva parcela do Aporte de Recursos.

Os limites anuais de repasse do Aporte de Recursos deverão ser respeitados. A liberação das parcelas de Aporte de Recursos poderá ser adiantado, de acordo com as regras estabelecidas no Contrato da Concessão Patrocinada.

Tabela 18.1:

EAP da Duplicação do Trecho Serra		Metas de Progresso Físico Acumulado																			
	Atividades	**Peso das Atividades**	**Mês 3**	**Mês 6**	**Mês 9**	**Mês 12**	**Mês 15**	**Mês 18**	**Mês 21**	**Mês 24**	**Mês 27**	**Mês 30**	**Mês 33**	**Mês 36**	**Mês 39**	**Mês 42**	**Mês 45**	**Mês 48**	**Mês 51**	**Mês 54**	**Mês 57**	**Mês 60**
1	Projeto Executivo	3,00%																				
2	Serviços Preliminares	0,21%																				
3	Canteiro de Obras	2,46%																				
4	Obras Complementares	0,05%																				
5	Caminhos de Serviço	1,35%																				
6	Terraplenagem	2,61%																				
7	Obras de Arte Especial	8,77%																				
8	Obras de Arte Corrente e Drenagem	1,36%																				
9	Obras de Contenção Geotécnica	3,50%																				
10	Edificações	0,19%																				
11	Pavimentação	4,72%																				
12	Sinalização e Segurança	0,53%																				
	Túneis	**71,25%**																				
13	Túnel A1 - 1 frente - 2850 m	16,09%																				
14	Túnel A2 - 1 frente - 700 m	3,95%																				
15	Túnel A3 - 1 frente - 3135 m	17,70%																				
16	Túnel A4 - 1 frente - 2260 m	12,76%																				
17	Túnel A5 - 2 frentes - 3675 m	20,75%																				
	TOTAL	**100%**																				
	Avanços Trimestrais		**0,50%**	**1,00%**	**2,00%**	**2,50%**	**5,00%**	**6,50%**	**7,00%**	**7,50%**	**8,00%**	**8,50%**	**8,50%**	**9,00%**	**8,00%**	**7,00%**	**6,50%**	**5,50%**	**3,00%**	**2,50%**	**1,00%**	**0,50%**
	Metas Acumuladas		**0,50%**	**1,50%**	**3,50%**	**6,00%**	**11,00%**	**17,50%**	**24,50%**	**32,00%**	**40,00%**	**48,50%**	**57,00%**	**66,00%**	**74,00%**	**81,00%**	**87,50%**	**93,00%**	**96,00%**	**98,50%**	**99,50%**	**100,00%**

Para efeito de medição, deverão ser respeitadas as seguintes ponderações para cada atividade da Estrutura Analítica do Projeto, bem como suas unidades para medição:

1- Projeto Executivo:
Documentos e Projetos - unidade

2- Serviços Preliminares:
Destocamento 10% - m
Limpeza do terreno 70% - m
Transporte do Material 20% - m

3- Canteiro de Obras:
Instalação do Canteiro de Obras 60% - unidade
Operação e Manutenção do Canteiro de Obras 30% - mês
Desmobilização do Canteiro de Obras 10% - unidade

4- Obras Complementares:
Revestimento Vegetal 30% - m
Paisagismo 20% - m
Iluminação 20% - unidade
Cercas 30% - m

5- Caminhos de Serviço:
5.1- Caminho de Serviço 01: 75%
Serviços Preliminares - Peso 5%
Destocamento 10% - m
Limpeza do terreno 70% - m
Transporte do Material 20% - m

Terraplenagem - Peso 25%
Remoção S. M. 10% - m^3
Corte 40% - m^3
Aterro 40% - m^3
Camada Final 10% - m^3

Pavimentação - Peso 25%
Reforço 20% - m
Sub. Base 20% - m
Base 25% - m
Revestimento 35% - m

Drenagem - Peso 10%
Bueiros / Galerias 40% - unidade e m
Dreno Profundo 15% - m
Dreno Subsuperficial 15% - m
Superficial 30% - m

O.A.E - Peso 20%
Fundações 20% - unidade
Blocos 10% - unidade
Pilares 10% - unidade
Transversinas 10% - unidade
Vigas 20% - unidade
Lajes 20% - unidade
Guarda rodas / corpo 5% - m
Pavimento 5% - conforme o item especifico de pavimentação

Sinalização e Segurança - Peso 10%
Horizontal 35% - m
Vertical 35% - unidade
Barreira / Defensa 30% - m

Obras Complementares - Peso 5%
Revestimento Vegetal 30% - m^2
Paisagismo 20% - m
Iluminação 20% - unidade
Cercas 30% - m

5.2- Caminho de Serviço 02: 20%
Serviços Preliminares - Peso 5%
Destocamento 10% - m
Limpeza do terreno 70% - m
Transporte do Material 20% - m

Terraplenagem - Peso 25%
Remoção S. M. 10% - m^3
Corte 40% - m^3
Aterro 40% - m^3
Camada Final 10% - m^3

Pavimentação - Peso 25%
Reforço 20% - m
Sub. Base 20% - m
Base 25% - m
Revestimento 35% - m

Drenagem - Peso 10%
Bueiros / Galerias 40% - unidade e m
Dreno Profundo 15% - m
Dreno Subsuperficial 15% - m
Superficial 30% - m

O.A.E - Peso 20%
Fundações 20% - unidade
Blocos 10% - unidade
Pilares 10% - unidade
Transversinas 10% - unidade
Vigas 20% - unidade
Lajes 20% - unidade
Guarda rodas / corpo 5% - m
Pavimento 5% - conforme o item especifico de pavimentação

Sinalização e Segurança - Peso 10%
Horizontal 35% - m
Vertical 35% - unidade
Barreira / Defensa 30% - m

Obras Complementares - Peso 5%
Revestimento Vegetal 30% - m^2
Paisagismo 20% - m
Iluminação 20% - unidade
Cercas 30% - m

5.3- Caminho de Serviço 03: 5%

Serviços Preliminares - Peso 5%

Destocamento 10% - m
Limpeza do terreno 70% - m
Transporte do Material 20% - m

Terraplenagem - Peso 25%

Remoção S. M. 10% - m^3
Corte 40% - m^3
Aterro 40% - m^3
Camada Final 10% - m^3

Pavimentação - Peso 25%

Reforço 20% - m
Sub. Base 20% - m
Base 25% - m
Revestimento 35% - m

Drenagem - Peso 10%

Bueiros / Galerias 40% - unidade e m
Dreno Profundo 15% - m
Dreno Subsuperficial 15% - m
Superficial 30% - m

O.A.E - Peso 20%

Fundações 20% - unidade
Blocos 10% - unidade
Pilares 10% - unidade
Transversinas 10% - unidade
Vigas 20% - unidade
Lajes 20% - unidade
Guarda rodas / corpo 5% - m
Pavimento 5% - conforme o item especifico de pavimentação

Sinalização e Segurança - Peso 10%

Horizontal 35% - m
Vertical 35% - unidade
Barreira / Defensa 30% - m

Obras Complementares - Peso 5%

Revestimento Vegetal 30% - m^2
Paisagismo 20% - m
Iluminação 20% - unidade
Cercas 30% - m

6- Terraplenagem:

Remoção S. M. 10% - m^3
Corte 40% - m^3
Aterro 40% - m^3
Camada Final 10% - m^3

7- Obras de Arte Especial:

Fundações 20% - unidade
Blocos 10% - unidade
Pilares 10% - unidade
Transversinas 10% - unidade
Vigas 20% - unidade
Lajes 20% - unidade

Guarda rodas / corpo 5% - m
Pavimento 5% - conforme o item especifico de pavimentação

8- Obras de Arte Corrente e Drenagem:
Bueiros / Galerias 40% - unidade e m
Dreno Profundo 15% - m
Dreno Subsuperficial 15% - m
Superficial 30% - m

9- Obras de Contenção Geotécnica:
Serviços preliminares 10% - m^2
Terraplenagem 20% - conforme o item especifico de terraplenagem
Fundação 25% - unidade
Muro 30% - m
Ancoragem 10% - unidade
Acabamento 5% - m^2

10- Edificações:
Serviços iniciais (limpeza e terraplenagem) 5% - m^2
Fundação 15% - unidade
Paredes e Piso 15% - m^2
Cobertura e Forro 10% - m^2
Pintura / revestimento 5% - m^2
Elétrica / Iluminação 10% - unidade
Hidráulica / Esgoto / Drenagem 10% - unidade
Louças / Metais 5% - unidade
Caixilhos / Esquadrias 5% - unidade
Ventilação / Ar condicionado 5% - unidade
Proteção Contra Descarga Atmosférica / Combate Incêndio 5% - unidade
Sistemas Operacionais / Telefonia 5% - unidade
Pavimentação / Passeios / Alambrado 5% - m^2

11- Pavimentação:
Reforço 20% - m
Sub. Base 20% - m
Base 25% - m
Revestimento 35% - m

12- Sinalização e Segurança:
Horizontal 35% - unidade
Vertical 35% - unidade
Barreira / Defensa 30% - m

13- Túnel A1:
Emboques 15% - m^2
Escavação ½ seção e tratamentos 35% - m^3
Escavação do rebaixo e tratamentos 32,5% - m^3
Drenagem 5% - conforme o item especifico de drenagem
Equipamentos e instrumentação 5% - unidade
Pavimentação 7,5% - conforme o item especifico de pavimentação

14- Túnel A2:
Emboques 15% - m^2
Escavação ½ seção e tratamentos 35% - m^3
Escavação do rebaixo e tratamentos 32,5% - m^3
Drenagem 5% - conforme o item especifico de drenagem
Equipamentos e instrumentação 5% - unidade

Pavimentação 7,5% - conforme o item especifico de pavimentação

15- Túnel A3:
Emboques 15% - m^2
Escavação ½ seção e tratamentos 35% - m^3
Escavação do rebaixo e tratamentos 32,5% - m^3
Drenagem 5% - conforme o item especifico de drenagem
Equipamentos e instrumentação 5% - unidade
Pavimentação 7,5% - conforme o item especifico de pavimentação

16- Túnel A4:
Emboques 15% - m^2
Escavação ½ seção e tratamentos 35% - m^3
Escavação do rebaixo e tratamentos 32,5% - m^3
Drenagem 5% - conforme o item especifico de drenagem
Equipamentos e instrumentação 5% - unidade
Pavimentação 7,5% - conforme o item especifico de pavimentação

17- Túnel A5:
Emboques 15% - m^2
Escavação ½ seção e tratamentos 35% - m^3
Escavação do rebaixo e tratamentos 32,5% - m^3
Drenagem 5% - conforme o item especifico de drenagem
Equipamentos e instrumentação 5% - unidade
Pavimentação 7,5% - conforme o item especifico de pavimentação

A próxima tabela especifica os eventos para a liberação das parcelas do Aporte.

Tabela 18.2:

Ano	Mês	Número do Evento	Descrição do Evento
1	1		
	2		
	3	Evento 1	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 0,50%
	4		
	5		
	6	Evento 2	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 1,50%
	7		
	8		
	9	Evento 3	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 3,50%
	10		
	11		
	12	Evento 4	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 6,00%
2	13		
	14		
	15	Evento 5	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 11,00%
	16		
	17		
	18	Evento 6	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 17,50%
	19		
	20		
	21	Evento 7	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 24,50%
	22		
	23		
	24	Evento 8	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 32,00%
3	25		
	26		
	27	Evento 9	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 40,00%
	28		
	29		
	30	Evento 10	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 48,50%
	31		
	32		
	33	Evento 11	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 57,00%
	34		
	35		
	36	Evento 12	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 66,00%
4	37		
	38		
	39	Evento 13	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 74,00%
	40		
	41		
	42	Evento 14	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 81,00%
	43		
	44		
	45	Evento 15	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 87,50%
	46		
	47		
	48	Evento 16	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 93,00%
5	49		
	50		
	51	Evento 17	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 96,00%
	52		
	53		
	54	Evento 18	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 98,50%
	55		
	56		
	57	Evento 19	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 99,50%
	58		
	59		
	60	Evento 20	O Progresso Físico Acumulado deverá atingir no mínimo 100,00%

ANEXO 19

DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DO INCISO XXXIII DO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

ANEXO XIX

DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DO INCISO XXXIII DO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, para fins do disposto no inciso V do art. 27 da Lei 8.666/93, sob as penas da legislação aplicável, que não emprega menores de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de dezesseis anos, salvo aqueles em contrato de aprendiz, maiores de quatorze anos.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 20

DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE PROCESSO FALIMENTAR

ANEXO XX

DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE PROCESSO FALIMENTAR

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que não se encontra em processo de falência, recuperação judicial ou extrajudicial, liquidação judicial ou extrajudicial, insolvência, administração especial temporária ou sob intervenção do órgão fiscalizador competente.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 21

DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE FATO IMPEDITIVO

ANEXO XXI

DECLARAÇÃO DE INEXISTÊNCIA DE FATO IMPEDITIVO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que inexiste qualquer fato impeditivo à sua participação na Concorrência Internacional em epígrafe; que não foi declarada inidônea e não está impedida de contratar com o Poder Público de qualquer esfera; que não está em cumprimento de pena de suspensão temporária de contratar com a Administração Pública, de qualquer esfera; e que se compromete a comunicar ocorrência de quaisquer fatos supervenientes relacionados com o objeto dessa Declaração.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 22

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 1º DA LEI ESTADUAL Nº 10.218/99

ANEXO XXII

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 1º DA LEI ESTADUAL Nº 10.218/99

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que nenhum de seus diretores, gerentes ou empregados foi condenado por crime ou contravenção previstos no art. 1º da Lei Estadual n° 10.218/99.

Declara, também, que a ocorrência de condenação de qualquer de seus diretores, gerentes ou empregados, decorrente de prática dos referidos crimes ou contravenções, de que venha a ter conhecimento, será imediatamente comunicada ao Poder Concedente para os fins desta Licitação.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 23

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 117, PARÁGRAFO ÚNICO, DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANEXO XXIII

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 117, PARÁGRAFO ÚNICO, DA CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, observar as normas relativas à saúde e segurança no trabalho, nos termos do parágrafo único do art. 117, da Constituição do Estado de São Paulo, ciente da vedação à Administração Pública, à contratação com empresas que não atendam a tais exigências legais.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 24

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NA LEI ESTADUAL N° 12.779/08

ANEXO XXIV

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NA LEI ESTADUAL N° 12.779/08

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, estar ciente de que a existência de registro no Cadastro Informativo dos Créditos não Quitados de Órgãos e Entidades Estaduais - CADIN ESTADUAL constituirá impeditivo à contratação com o Poder Concedente.

Declara, também, não possuir qualquer restrição ou apontamento no CADIN ESTADUAL capaz de inviabilizar sua contratação nesta Licitação.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 25

TERMO DE ACEITAÇÃO ÀS CONDIÇÕES DO EDITAL

ANEXO XXV

TERMO DE ACEITAÇÃO ÀS CONDIÇÕES DO EDITAL

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que se sujeita a todas as condições do Edital, tendo pleno conhecimento do objeto da Concessão Patrocinada e do local da Rodovia dos Tamoios e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como suas respectivas condições e a complexidade e características das obras a serem realizadas no âmbito do Contrato de Concessão.

Declara, ainda, que responde pela veracidade de todas as informações constantes da documentação e da proposta apresentadas e declara que recebeu todos os elementos componentes do presente Edital e que tomou conhecimento de todas as informações e das condições para o cumprimento das obrigações objeto da Licitação, tendo considerado suficientes as informações recebidas para a elaboração da sua proposta.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 26

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 1º DO DECRETO ESTADUAL N° 53.047/08

ANEXO XXVI

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 1º DO DECRETO ESTADUAL N° 53.047/08

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, estar ciente do Cadastro de Comerciantes de Madeira do Estado de São Paulo – CADMADEIRA, e que na execução dos serviços licitados, serão utilizados apenas produtos e subprodutos de madeira de origem exótica, ou produtos e subprodutos listados no artigo 1º do Decreto Estadual nº 53.047/08, adquiridos de pessoas jurídicas inscritas no CADMADEIRA.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 27

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE FINANCEIRA

ANEXO XXVII

DECLARAÇÃO DE CAPACIDADE FINANCEIRA

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Pelo presente, [LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, declara, sob as penas da legislação aplicável, que dispõe de capacidade para obter recursos financeiros suficientes ao devido cumprimento das obrigações de aporte de recursos próprios e de terceiros, necessários à consecução do objeto da Concessão Patrocinada, nos termos do detalhamento constante de seu Plano de Negócios. Declara, além disso, que (i) contratou ou tem capacidade de contratar todos os seguros necessários à consecução do objeto da Concessão Patrocinada e (ii) dispõe ou tem capacidade de obter os recursos para a integralização do capital social mínimo da SPE.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 28

PROPOSTA DE PREÇO

ANEXO XXVIII

PROPOSTA DE PREÇO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

Nos termos do Edital e seus Anexos, bem como das demais informações disponibilizadas no processo licitatório em Epígrafe, com os quais esta Licitante concorda integralmente, apresentamos nossa Proposta de Preço para a Concessão Patrocinada para a prestação dos serviços públicos de operação e manutenção de trecho da Rodovia SP 099, entre os quilômetros (km) 11+500 Km e 83+400 Km, das SPAs 032/099, 033/099, 035/099 e 037/099 e dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, bem como para a execução de obras civis no trecho entre os quilômetros 60+480 Km e 82+000 Km da Rodovia SP 099.

CONSIDERANDO QUE:

(i) esta Proposta de Preço reflete a intenção desta Licitante e é vinculante, irrevogável, irretratável e incondicional;

(ii) para a elaboração desta Proposta de Preço a Licitante considerou todos os investimentos, tributos, custos e despesas necessários à execução do Contrato de Concessão, observando-se o disposto nas Diretrizes do Plano de Negócios;

(iii) na elaboração da Proposta de Preço, esta Licitante tomou ciência, anuiu e considerou todos os riscos assumidos em eventual contratação, caso sagre-se vencedora desta Licitação;

(iv) a Proposta de Preço considerou o prazo de 30 (trinta) anos da Concessão Patrocinada;

(v) todos os investimentos necessários, serviços e demais características da Concessão Patrocinada foram considerados, bem como as informações divulgadas foram suficientes para a apresentação desta Proposta de Preços; e

(vi) para a elaboração da Proposta de Preço o Licitante não poderá considerar a incidência de Imposto sobre Serviços de qualquer natureza (ISS) sobre o valor desembolsado pelo Poder Concedente ao Parceiro Privado a título de Aporte de Recursos.

PROPOSTA DE CONTRAPRESTAÇÃO:

Esta Licitante, cujos dados estão apresentados abaixo vem, por seu representante legal, apresentar a seguinte Proposta de Preço para os fins da Licitação em epígrafe:

Contraprestação Ofertada:

R$ [•] (valor da CONTRAPRESTAÇÃO OFERTADA por extenso)

VALIDADE:

Esta Proposta de Preço terá validade de **[•] (período por extenso)**

DADOS DA LICITANTE:

Razão Social / Denominação do Consórcio: [•]

CNPJ/MF (em caso de Consórcio, utilizar CNPJ/MF da empresa líder): [•]

Composição Acionária / Participação Consorcial: [•]

Empresa líder (quando aplicável): [•]

Endereço: [•]

Telefones de contato: [•]

Fax: [•]

Representante da Licitante: [•]

E-mail: [•]

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 29

TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO

ANEXO XIX

TERMO DE CIÊNCIA E DE NOTIFICAÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

CONTRATANTE:

CONTRATADA:

CONTRATO N° (DE ORIGEM):

OBJETO:

ADVOGADO(S): (Facultativo. Indicar quando já constituído**)**

Na qualidade de Contratante e Contratado, respectivamente, do Termo acima identificado, e, cientes do seu encaminhamento ao TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO, para fins de instrução e julgamento, damo-nos por CIENTES e NOTIFICADOS para acompanhar todos os atos da tramitação processual, até julgamento final e sua publicação e, se for o caso e de nosso interesse, para, nos prazos e nas formas legais e regimentais, exercer o direito da defesa, interpor recursos e o mais que couber.

Outrossim, estamos CIENTES, doravante, de que todos os despachos e decisões que vierem a ser tomados, relativamente ao aludido processo, serão publicados no Diário Oficial do Estado, Caderno do Poder Legislativo, parte do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, de conformidade com o artigo 90 da Lei Complementar Estadual n° 709, de 14 de janeiro de 1993, iniciando-se, a partir de então, a contagem dos prazos processuais.

LOCAL e DATA:

CONTRATANTE: (nome, cargo e assinatura)

CONTRATADA: (nome, cargo e assinatura)

ANEXO 31

CARTA DE CREDENCIAMENTO

CARTA DE CREDENCIAMENTO

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

Prezados Senhores,

[LICITANTE], [QUALIFICAÇÃO], por seu representante legal, em atendimento ao disposto no Edital de Licitação referência à Concorrência Internacional em epígrafe, solicita o credenciamento dos seguintes Representantes da Licitante perante esta Comissão de Licitação:

Sr(a).[NOME], [QUALIFICAÇÃO]

E

Sr(a).[NOME], [QUALIFICAÇÃO]

Com o Credenciamento a [LICITANTE] tem ciência de que seus Representantes da Licitante, serão os responsáveis pela integral representação da Licitante na Concorrência Internacional em epígrafe, detendo os poderes necessários e suficientes para representação durante todo o processo licitatório.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[LICITANTE]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]

ANEXO 32

CARTA DE FIANÇA

CARTA DE FIANÇA BANCÁRIA

CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL n° 1/2014

CONCESSÃO PATROCINADA PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE TRECHO DA RODOVIA SP 099, ENTRE OS QUILÔMETROS (KM) 11+500 KM E 83+400 KM, DAS SPAS 032/099, 033/099, 035/099 E 037/099 E DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, BEM COMO PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM E 82+000 KM DA RODOVIA SP 099

(Local e Data)

À

[•]

Prezados Senhores,

Ref.: FIANÇA BANCÁRIA

1) Pelo presente instrumento e na melhor forma de direito, o BANCO [•], com sede na Cidade de [•] Estado de [•], na Rua [•], nº [•], inscrito no CNPJ do MF sob o nº [•], por seus representantes legais abaixo assinados, se declara fiador e principal pagador, até o limite de R$ [•] ([•]), da empresa [•], estabelecida na Cidade de [•], Estado de [•], na Rua [•], nº [•], inscrita no CNPJ do MF sob o nº [•], em garantia à fiel, completa, cabal e perfeita manutenção das condições da Proposta de Preço apresentada na Licitação - Concorrência Internacional nº[•]/[•], cujo objeto compreende a CONCESSÃO PATROCINADA DE TRECHO DA RODOVIA SP-099, RODOVIA DOS TAMOIOS, ENTRE OS QUILÔMETROS 11+500 KM AO 83+400 KME DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO (RODOVIA SP-055), CONTEMPLANDO A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO, BEM COMO A EXECUÇÃO DE OBRAS CIVIS NO TRECHO ENTRE OS QUILÔMETROS 60+480 KM AO 82+000 KM DA RODOVIA DOS TAMOIOS.

2) O valor limite acima estabelecido será automaticamente atualizado na mesma época, forma e periodicidade determinada no item 3.2 do Edital.

3) A fiança ora concedida visa assegurar, por parte da afiançada, todo e qualquer descumprimento das obrigações previstas no Edital da Concorrência Internacional em questão, da qual participa a Licitante, podendo o valor de tal fiança ser recebido por essa Comissão de Licitação ou pelo Poder Concedente, a qualquer tempo, independentemente de autorização ou mera concordância da afiançada, ou ainda de ordem judicial, bem como de qualquer prévia justificativa.

4) Esta fiança tornar-se-á exigível se:

a) a Licitante não mantiver sua proposta durante o período de validade estabelecido;

b) a Licitante incorra em alguma conduta passível de penalização, nos termos da legislação aplicável, do Edital e Anexos

c) a Licitante, se Adjudicatária, deixe de assinar o Contrato de Concessão por qualquer motivo a ela imputado.

5) O valor desta fiança poderá ser recebido por essa Comissão Especial de Licitação ou pelo Poder Concedente, a qualquer tempo, independentemente de autorização ou mera concordância da afiançada, ou ainda de ordem judicial, bem como de qualquer prévia justificativa.

6) Este Banco, neste ato, renuncia expressamente aos benefícios do artigo 827, 835 e 838 do Código Civil Brasileiro e, declara, sob as penas da Lei que:

(i) está legalmente autorizado a emitir a presente Carta de Fiança;

(ii) esta fiança se acha devidamente contabilizada, satisfazendo todas as exigências da legislação bancária e regulamentações do Banco Central do Brasil, aplicáveis;

(iii) o valor desta fiança está contido nos limites permitidos por aquela instituição federal.

7) Esta fiança bancária vigorará pelo prazo de [•] dias, após o prazo para apresentação das propostas estabelecidas no Edital, prorrogáveis automaticamente por iguais períodos, e serão devolvidas após a apresentação da Garantia de Execução contratual, estando sua liberação, em qualquer caso, condicionada a comunicação formal desta Comissão de Licitação ou do Poder Concedente.

[LOCAL], [DATA]

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

_____

[BANCO]

Por seu representante legal

RG nº [•]

CPF/MF sob o nº [•]