

GRANDES CONSTRUÇÕES

CONSTRUÇÃO, INFRAESTRUTURA, CONCESSÕES E SUSTENTABILIDADE



Disponível para download - Nº 95 - Dezembro/2020 - www.grandesconstrucoes.com.br

ESPECIAL

RODOVIAS



Motoniveladoras John Deere

Do Brasil para o Brasil. Agora produzidas pela nossa gente.

Brasil. Esse país que, de tão grande, é um continente. Conhecemos seus relevos, suas encostas, sua paisagem precisa e exuberante. Falamos a sua língua, entendemos todos os seus sotaques, compreendemos o seu ritmo e seus anseios. E, agora mais do que nunca, somos 100% brasileiros.



JOHN DEERE

Construção



Sistema EBS de transmissão:

trocas de marcha suaves, mais agilidade e precisão no acabamento.

Sistema exclusivo de bloqueio automático do diferencial:

menos custos de manutenção, mais disponibilidade e segurança na operação.



JOHN DEERE

**Associação Brasileira de Tecnologia
para Construção e Mineração**

Conselho de Administração

Presidente:

Afonso Mamede (Filcam)

Vice-Presidentes:

Carlos Fugazzola Pimenta (Intech)

Eurimilson João Daniel (Escad)

Jader Fraga dos Santos (Ytaquiti)

Juan Manuel Altstadt (Herrenknecht)

Mário Humberto Marques (Consultor)

Múcio Aurélio Pereira de Mattos (Entersa)

Octávio Carvalho Lacombe (Lequip)

Paulo Oscar Auler Neto (Paulo Oscar Assessoria Empresarial)

Silvimar Fernandes Reis (S. Reis Serviços de Engenharia)

Conselho Fiscal

Carlos Arasanz Loeches (Eurobrás) – Everson Cremonese (Metso Outotec)

Marcos Bardella (Shark) – Perminio Alves Maia de Amorim Neto (Getefer)

Rissaldo Laurenti Jr. (Bercosul) – Rosana Rodrigues (Epiroc)

Diretoria Regional

Domage Ribas (PR) (CR Almeida) – Gervásio Edson Magno (RJ / ES) (Consultor)

Jordão Coelho Duarte (MG) (Skava-Minas) – José Dames Diógenes (CE / PI / RN) (VD Locação) – José Luiz P. Vicentini (BA / SE) (Terrabrás) – Luiz Carlos de

Andrade Furtado (PR) (Consultor) – Marcio Bozetti (MT) (MTSUL) – Rui Toniolo

(RS / SC) (Toniolo, Busnello)

Diretoria Técnica

Adriano Correia (Wirtgen/Ciber) – Aécio Colombo (Automec) – Agnaldo Lopes

(Consultor) – Alessandro Ramos (Ulma) – Alexandre Mahfuz Monteiro (CML2)

Américo Renê Giannetti Neto (Consultor) – Ângelo Cerutti Navarro (Consultor)

Arnoud F. Schardt (Caterpillar) – Benito Francisco Bottino (OEC) – Blás Bermudez

Cabrera (Serveng Civilsan) – Carlos Eduardo dos Santos (Dynapac) – Daniel

Brugioni (Mills Solaris) – Edison Yamamoto (Yanmar) – Edson Reis Del Moro

(Entersa) – Eduardo Martins de Oliveira (Santiago & Cintra) – Fabrício de Paula

(Scania) – Felipe Cavalieri (BMC Hyundai) – Guilherme Ribeiro de Oliveira

Guimarães (Andrade Gutierrez) – Gustavo Rodrigues (Brasif) – Ivan Montenegro

de Menezes (New Steel) – Jorge Glória (Comingersoll) – Luis Afonso D. Pasquotto

(Cummins) – Luiz Carlos de Andrade Furtado (Consultor) – Luiz Gustavo Cestari

de Faria (Terex) – Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira (Tracbel) – Luiz Marcelo

Daniel (Volvo) – Maurício Briard (Loctrator) – Paula Araújo (New Holland) – Paulo

Carvalho (Locabens) – Renato Torres (XCMG) – Ricardo Fonseca (Sotreq)

Ricardo Lessa (Lessa Consultoria) – Ricardo Zurita (Komatsu) – Richard Klemens

M. Stroebele (Liebherr) – Rodrigo Domingos Borges (Tadano)

Rodrigo Konda (Volvo) – Roque Reis (Case) – Sílvia Amorim (Schwing)

Thomas Spana (John Deere) – Walter Rauven de Sousa (Bomag Marini)

Wilson de Andrade Meister (Ivair) – Yoshio Kawakami (Raiz)

Gerência de Comunicação e Marketing

Renato L. Grampa

Assessoria Jurídica

Marcio Recco

Revista Grandes Construções – Conselho Editorial

Comitê Executivo: Perminio Alves Maia de Amorim Neto (presidente)

Alexandre Mahfuz Monteiro – Claudio Afonso Schmidt – Eurimilson Daniel

Norwil Veloso – Paulo Oscar Auler Neto – Silvimar Fernandes Reis

Produção

Editor: Marcelo Januário

Jornalista: Melina Fogaça

Reportagem Especial: Newton Chagas

Revisão Técnica: Norwil Veloso

Publicidade: Evandro Risério Muniz e Suzana Scotini Callegas

Produção Gráfica: Diagrama Marketing Editorial

A Revista Grandes Construções é uma publicação dedicada a obras de infraestrutura (transporte, energia, saneamento, habitação, rodovias e ferrovias), construção industrial (petróleo, papel & celulose, indústria, siderurgia e mineração), construção imobiliária (sistemas construtivos, programas de habitação popular), tecnologia da informação, telecomunicações e sustentabilidade ambiental na construção, entre outras. As opiniões e comentários de seus colaboradores não refletem, necessariamente, as posições da diretoria da SOBRATEMA.

Todos os esforços foram feitos para identificar a origem das imagens reproduzidas, o que nem sempre foi possível. Caso identifique alguma imagem que não esteja devidamente creditada, comunique à redação para retificação e inserção do crédito.

Circulação: Brasil

**GRANDES
CONSTRUÇÕES**

Endereço para correspondência:

Av. Francisco Matarazzo, 404, cj. 701/703 – Água Branca

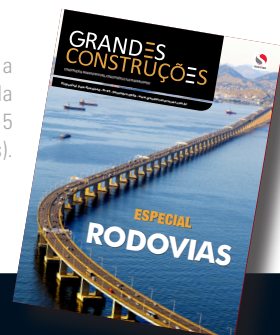
São Paulo (SP) – CEP 05001-000

Tel.: (55 11) 3662-4159 – Fax: (55 11) 3662-2192

www.grandesconstrucoes.com.br

EDITORIAL	5
URGÊNCIA NAS ESTRADAS	6
“TEREMOS UMA ONDA DE CONTRATOS NO FUTURO PRÓXIMO”	14
LEVANTAMENTO DE CONCESSÕES	20
AB COLINAS	21
AB NASCENTES DAS GERAIS	21
AB TRIÂNGULO DO SOL	22
CCR AUTOBAN	23
CCR NOVADUTRA	24
CCR RODOANEL	25
CCR RODONORTE	26
CCR SPVIAS	27
CONCER	29
ECO101	30
ECO135	31
ECOCATARATAS	33
ECONORTE	34
ECOVIA CAMINHO DO MAR	35
ECOVIAS DOS IMIGRANTES	36
ROTA DAS BANDEIRAS	37
ROTA DO ATLÂNTICO	38
ROTA DO OESTE	39
ROTA DOS COQUEIROS	40
VIALAGOS	41
VIAOESTE	42

Capa: Maior ponte do Hemisfério Sul, a Coponte Rio-Niterói é administrada pela concessionária EcoRodovias desde 2015 (Imagem: EcoRodovias).





Messe München

Connecting Global Competence

Há mais de 20 anos
impulsionando negócios
e o desenvolvimento
tecnológico das indústrias
de construção e mineração
na América Latina.

05-08 JULHO 2021

13h às 20h **SÃO PAULO EXPO**

O maior evento da América Latina, referência em:

- Equipamentos para Construção e Mineração
 - Concreto & Asfalto
- Elevação de Cargas e Pessoas
- Componentes, Peças e Serviços

Impulsione seu negócio.

Garanta seu espaço!

Contate nossa equipe comercial agora mesmo.

11 3868.6340 | info@mtexpo.com.br

M&T EXP 

PART OF **bauma** NETWORK



mtexpo.com.br

Construção vê recuo histórico em rodovias

De acordo com a 23ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, as atividades de construção – responsáveis pela ampliação e aperfeiçoamento da malha rodoviária – permaneceram relegadas no que se refere a investimentos, fechando 2018 com uma participação relativa de apenas 14,2% nas intervenções rodoviárias totais – a menor da série histórica.

Como se sabe, o investimento público em rodovias vem em trajetória de queda quase contínua desde 2012, ainda antes da recessão econômica no país. De acordo com pesquisa, a redução dos aportes federais em rodovias em relação ao PIB foi maior e mais prolongada que a própria recessão, entre 2014 e 2016. “A redução do investimento público foi um fator importante entre os determinantes da recessão e da crise econômica em que o país se encontra até hoje”, deduz o trabalho.

No contexto mais agudo da recessão, é bom lembrar, o governo focou aportes em ações de manutenção e recuperação das rodovias, que geram resultados mais imediatos a partir de menor investimento. De acordo com a pesquisa, essas ações subiram para 64,3% do investimento federal em rodovias em 2016, bem acima dos 47,4% em 2013.

Como contrapartida, as ações de adequação e construção

da malha rodoviária perderam participação entre as intervenções totais. “Somente a partir de 2017, período em que o PIB passou a crescer na faixa de 1%, as ações de adequação rodoviária recuperaram parte de sua participação relativa nas intervenções, saindo de 20,6% em 2016 para 29,6% em 2018”, constata a pesquisa.

Para superar esse quadro de estagnação e superar os problemas detectados nas rodovias brasileiras, a CNT estima que são necessários aportes de R\$ 38,6 bilhões. Apenas para reconstrução e restauração das vias, a projeção é de R\$ 38,6 bilhões em investimentos.

Já para manutenção dos trechos classificados como ‘desgastados’, o custo estimado é de R\$ 15,8 bilhões. “Esse esforço exige o engajamento do setor público, de investidores e transportadores na definição de um plano de ação”, recomenda o relatório, cujos principais resultados a **Revista Grandes Construções** traz nesta edição especial, junto a uma entrevista exclusiva com o superintendente de Concessões de Infraestrutura da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Renan Brandão, e a mais um levantamento de concessões rodoviárias em andamento no país, como já é tradição da publicação. Boa leitura.





URGÊNCIA NAS ESTRADAS

Com malha viária estagnada e frota de veículos dobrando nos últimos anos, país vê necessidade de obras se tornar mais aguda em uma infraestrutura vital ao seu desenvolvimento



Com extensão continental, o Brasil depende – e muito – das rodovias. Atualmente, o modal rodoviário é o que possui a maior participação na matriz de transporte, concentrando cerca de 61% da movimentação de mercadorias e 95% da de passageiros.

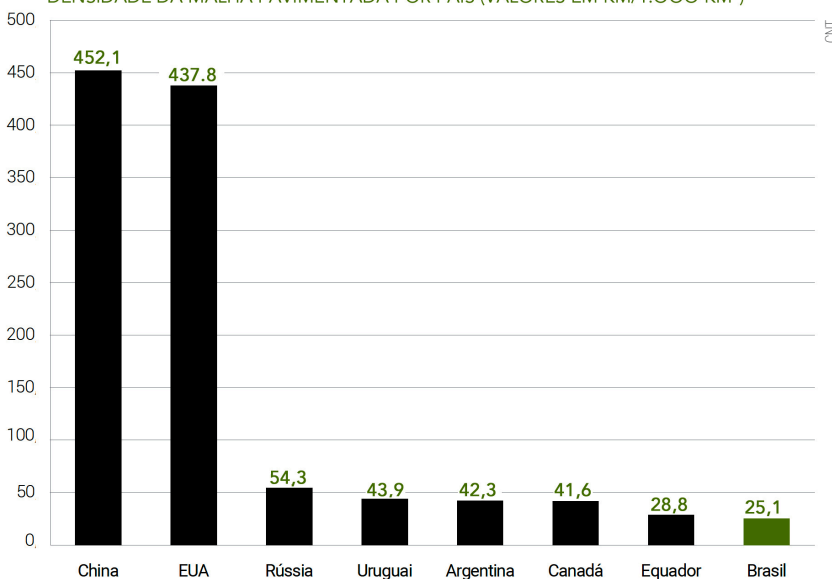
Apesar de sua importância, o país se vê na urgência de ampliar e otimizar os recursos destinados ao setor. Indicadores deixam isso claro. Com 141 países, o ranking de competitividade global do Fórum Econômico Mundial (WEF) aponta o Brasil na 93ª posição com relação à qualidade da infraestrutura rodoviária, atrás até mesmo de outros países da América Latina. O setor também é marcado pela baixa densidade da malha (25,1 km de rodovias pavimentadas por 1.000 km² de extensão territorial) e

ARTIFERS

baixa competitividade.

Para completar, dados do Sistema Nacional de Viação (SNV) mostram que atualmente apenas 213.453 km de rodovias são pavimentadas, o que corresponde a irrisórios 12,4% da extensão total (1.720.700 km). Considerando apenas as rodovias federais, houve um crescimento de apenas 6,7% da extensão pavimentada desde 2009 [cf. gráfico]. É muito pouco, tendo em vista que

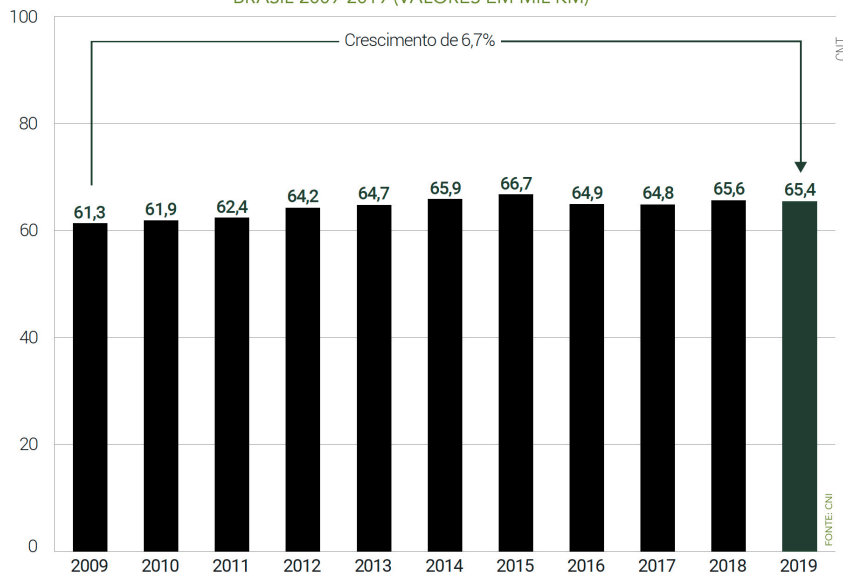
a malha não pavimentada representa 78,5% (1.349.938 km) do total. “Além de uma maior disponibilidade e melhor distribuição de rodovias pavimentadas no país, é necessário que o ativo seja mantido em bom estado de conservação”, adverte a Confederação Nacional do Transporte (CNT) na apresentação da 23ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, desenvolvida em parceria com o Serviço Social do Transporte (SEST) e

DENSIDADE DA MALHA PAVIMENTADA POR PAÍS (VALORES EM KM/1.000 KM²)

Fonte: Elaboração CNT a partir de The World Factbook e SNV de 2018

▲ A baixa disponibilidade de rodovias pavimentadas no Brasil se evidencia quando comparada a outros países de extensão territorial semelhante ou mesmo da América Latina, como mostra o Gráfico acima

EVOLUÇÃO DA EXTENSÃO DAS RODOVIAS FEDERAIS PAVIMENTADAS BRASIL 2009-2019 (VALORES EM MIL KM)



▲ Considerando apenas as rodovias federais, houve um crescimento de apenas 6,7% da extensão pavimentada desde 2009



ECOVIAS/ECORODOVIAS

o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).

Isso indica que, além de insuficiente, a malha vem se deteriorando. Após um período de relativa estabilidade na condição das rodovias – com alguns avanços, como em sinalização –, em 2019 houve uma ‘piora efetiva’ dos resultados em todas as características: pavimento, sinalização e geometria da via. Segundo o Modelo CNT de classificação, 59% (64.198 km) do total avaliado já apresentam condições inadequadas.

Esse é o tamanho da urgência. A pesquisa abrangeu 108.863 km (67.106 km de federais públicas e concedidas e 41.757 km de estaduais) de rodovias pavimentadas, em uma extensão que contempla trechos estratégicos para a movimentação de cargas e passageiros. A avaliação incluiu 22.079 km (20,3%) de rodovias concedidas e 86.784 km (79,7%) de rodovias sob gestão pública. Considerando as rodovias sob gestão pública, 58.616 km (67,5%) avaliados como regular, ruim ou péssimo no estado geral. Nas rodovias sob gestão concedida, esse percentual é bem menor, de 25,3% (5.582 km). “A crise fiscal aciona o sinal de alerta em relação à capacidade de o país manter e expandir a malha”, diz o relatório, que teve coordenação de Raul Viana, diretor de comunicação institucional da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias). “Nesse quadro, a priorização do setor nas políticas públicas e uma maior eficiência na gestão são imprescindíveis.”

INDICADORES

Da extensão avaliada pela Pesquisa CNT, 64.198 km (59%) apresentam algum tipo de problema no estado geral de conservação, enquanto 37.628 km são classificados apenas como regulares e quase 30 mil km como ruins ou péssimos.

Para a avaliação, também foi feita uma análise conjunta das características de sinalização e geometria da via. Em relação à sinalização, o percentual de regulares ou ruins foi de 48,1%, enquanto na geometria da via, esse índice chegou a 76,3%. Dessa forma, 59% das rodovias pesquisadas no país foram consideradas inadequadas, segundo o modelo adotado. O estado geral é considerado regular em 34,6% da extensão, ruim em 17,5% e péssimo em 6,9%.

O perfil predominante nas rodovias avaliadas é ondulado ou montanhoso, topografia presente em 69.617 km (63,9%). Nesses trechos, é comum que veículos pesados trafeguem em baixa velocidade, principalmente em subidas. Mas a maioria da malha ainda é de pista simples, em um total de 93.412 km – ou 85,8% do total. As pistas duplas, com canteiro central, barreira ou faixa, representam 14,2% (15.451 km).

Além de orientar, a sinalização é um item importante de regulamentação e advertência para os usuários. Não obstante, na avaliação realizada em 2019 uma extensão de 52.417 km (48,1% do total) apresentou problemas nesta característica, que foi considerada regular em 26,1% (28.460 km), ruim em

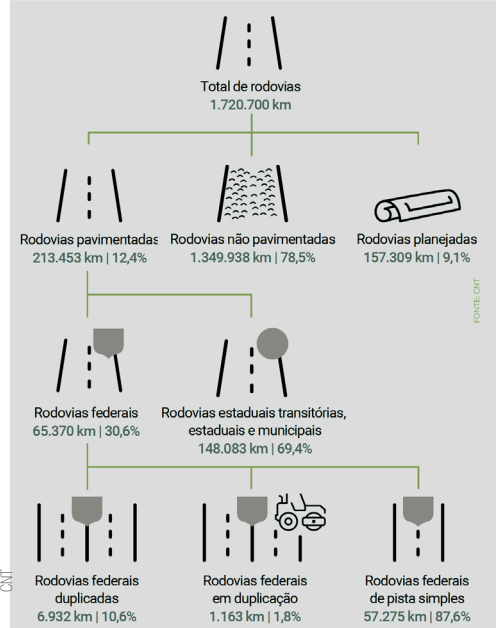
◀ Volume crescente de veículos tem pressionado a capacidade das rodovias, que vêm perdendo investimentos há anos

11,6% (12.677 km) e péssima em 10,4% (11.280 km).

Com o aumento do fluxo de veículos, também se verificou que 76,3% (83.031 km) apresentam algum tipo de problema na geometria, incluindo pontos sem acostamento, curvas perigosas sem defensas e falta de sinalização de advertência. Em relação ao pavimento – altamente relevante para a eficiência energética veicular –, 52,4% das rodovias apresentaram problemas e em 75% da extensão há sinais de desgaste, trincas, remendos, afundamentos, ondulações ou buracos.

Desse modo, apenas 24,1% (26.203 km) da superfície encontram-se em perfeito estado de conservação. “Estima-se que o péssimo estado do pavimento possa dobrar o custo operacional do transporte rodoviário de cargas, uma vez que o adicional pode chegar a até 91,5%”, relata o documento. “Assim, calcula-se que o país gaste, em média, 28,5% a mais do que deveria para transportar seus insumos, bens de produção e bens de

A MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA



▲ Levantamento da CNI é o principal e mais abrangente estudo sobre rodovias realizado no país

consumo por rodovias, em razão unicamente de problemas no pavimento.”

Esse impacto se distribui de forma desigual entre as regiões. De acordo com a Pesquisa CNT, 43% da extensão rodoviária pesquisada na região Sudeste apresentaram pavimento regular, ruim ou péssimo. No Norte, esse percentual foi de 70,3%, no Centro-Oeste de 57%, no Sul de 52% e no Nordeste de 51,5%. Assim, calcula-se que o transporte no Sudeste gaste, em média, 23,5% a mais em razão de problemas no pavimento, enquanto no Nordeste o índice vai a 27,3%, no Sul a 28,6%, no Centro-Oeste a 31% e no Norte a 38,5%.

CONDIÇÕES

O acostamento, outro elemento essencial, não existe em 45,5% da extensão avaliada. Onde existe, 6.017 km (10,1%) encontram-se em más condições, enquanto 822 km (1,4%) estão totalmente destruídos nesse item de segurança. Também há problemas de manutenção,

pois a faixa central não foi identificada em 7.212 km (6,6%), enquanto o desgaste dessa sinalização predomina em 28.165 km (25,9%). Com 69.617 km de perfil ondulado ou montanhoso, identificou-se a presença de faixa adicional em 14.626 km (21%), ao passo que 54.991 km (79%) não contam com essa faixa.

Em 56.901 km avaliados foram identificadas obras de arte especiais (OAE). Desse total, em 11,8% (6.726 km) não há acostamento ou defensas completas na estrutura. Na maior parte – 63,5% (36.132 km) –, um dos dispositivos está ausente. As pontes e viadutos possuem acostamento e defensas completas apenas em 24,7% (14.043 km) da extensão.

Na extensão pesquisada, as curvas perigosas estão presentes em 28.639 km (26,3%), sendo que em 41,7% (11.925 km) não há placas de advertência ou dispositivos de proteção como barreiras e defensas completas.

Em 40,8% delas falta um desses dispositivos, presentes em apenas 17,5%

do total (5.025 km). “A falta de investimentos implica piores condições das rodovias, o que, combinada ao crescente volume de tráfego, também favorece o aumento de acidentes, com impactos preocupantes para a sociedade e o poder público”, pontua o texto.

Os resultados da Pesquisa CNT, aliás, deixam claro que um dos fatores que mais contribui para o processo de degradação é o elevado fluxo de veículos, assim como a sobrecarga em pesados. Entre 2009 e 2019, houve aumento de 80,8% da frota no país, com maior concentração nas regiões Norte e Nordeste, onde a disponibilidade de rodovias é menor. E mais de 60% dos veículos foram fabricados de 2005 em diante, indicando um aumento acentuado da demanda sobre a infraestrutura nos últimos anos.

INVESTIMENTOS

Também há a questão da concentração da malha. O estudo indica ainda que



SOBRATEMA
CUSTO-HORÁRIO
DE EQUIPAMENTOS

**CONHEÇA O NOSSO
SIMULADOR DE CUSTO
HORÁRIO PARA
EQUIPAMENTOS**

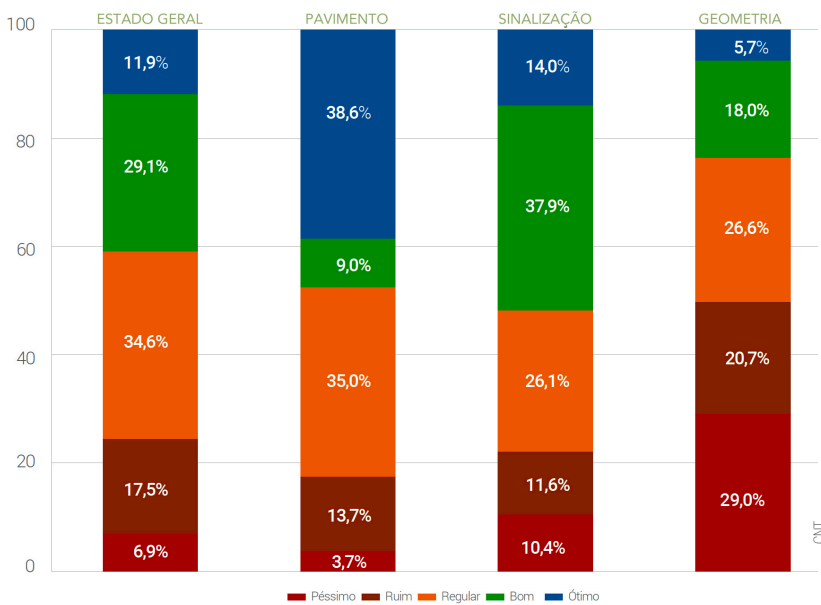
FORMATO DIGITAL

ACESSE AGORA!





RESUMO DAS CARACTERÍSTICAS Extensão Total



▲ Com índices apenas razoáveis de conservação, as infraestruturas rodoviárias ainda enfrenta distribuição desigual entre as regiões do país

31,2% da malha federal pavimentada estão concentrados na região Nordeste, seguida pelas regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste. A região Norte figura em último, com apenas 9.708 km, ou 14,9% da extensão total.

Mas quando se analisa a densidade da malha em cada região o cenário muda. Nesse caso, o Sul passa a ter a maior extensão rodoviária federal pavimentada em relação à área territorial, seguido por Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. O

Norte continua na última posição, com reduzida extensão pavimentada e território amplo. “Uma densidade mais elevada representa maior disponibilidade da infraestrutura e melhor integração do território”, ressaltam os pesquisadores. “Dessa forma, fica nítida a distribuição desigual dessa infraestrutura no país, o que pode ter impactos negativos nos potenciais de desenvolvimento regionais.”

Para superar essas distorções, o Plano CNT de Transporte e Logística 2018 es-

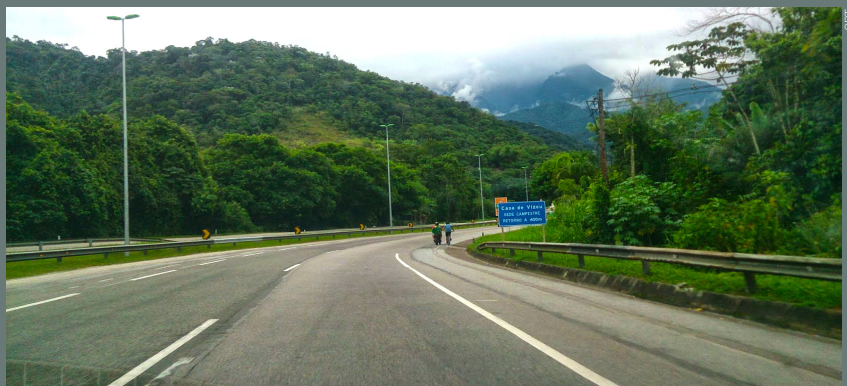
tima que seja necessário um investimento de R\$ 496,1 bilhões em 981 projetos, incluindo construção, pavimentação, duplicação, recuperação e demais adequações das vias. Considerando a baixa capacidade de investimento público, os governos estaduais e federal têm apostado na transferência da operação, manutenção e adequação das rodovias para o setor privado, por meio de concessões. De 2016 a 2018, o investimento privado por quilômetro foi quase três vezes maior do que o investimento público federal, ano a ano.

Em geral, a pesquisa anual mostra que os trechos concedidos têm apresentado melhores resultados, o que indica a efetividade de se investir na manutenção e adequação da capacidade das vias. Em 2019, 74,7% da extensão concedida foi classificada como ótimo ou bom no estado geral. Na característica de pavimento, 77,2% tiveram essa classificação, enquanto, na sinalização, esse percentual foi de 84,1%. O pior resultado foi percebido na geometria da via, que teve apenas 39,1% da extensão avaliada como adequada.

A majoração de custos também se diferencia de acordo com o tipo de gestão das rodovias brasileiras, resalta o estudo. “Nas rodovias sob administração do setor público, o custo adicional ocasionado por problemas no pavimento é de 32,6% em média, enquanto, nas rodovias concedi-

CARTEIRA DE PROJETOS SUPERA 17 MIL KM

Na carteira de projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) constam 4.502 km de novos trechos federais a serem concedidos e 4.100 km de trechos federais e estaduais a serem concedidos em parceria com governos. É o que aponta a 23ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias. Além desses, o estudo cita 1.557 km de rodovias concessionadas cujos contratos vencem em 2021: a concessionária Rio-Teresópolis (CRT), a companhia de concessão rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer) e a concessionária da Rodovia Presidente Dutra. Adicionalmente, mais 7.200 km de extensão ainda estão em es-



▲ Rio-Teresópolis está entre as rodovias concessionadas cujos contratos vencem em 2021

tudo, não qualificados no âmbito do PPI. Ou seja, no total são 17.359 km. Para fins de comparação, a extensão

federal concedida atual é de 9.684 km, segundo estimativa do Sistema Nacional de Viação (SNV).

das, essa média é de 12,1%”, aponta.

ESTRATÉGIA

Por tudo isso, a estratégia é estruturar um amplo programa de concessões, de modo a aumentar a participação da iniciativa privada na oferta dos serviços de infraestrutura rodoviária. De fato, os investimentos privados registraram um grande salto de 2007 a 2013. Descontada a inflação, o montante investido pelas concessionárias obteve crescimento acima de 250%.

Todavia, a CNT ressalva “a necessidade de uma revisão do modelo de concessões com incremento de rigor técnico de modo a garantir a viabilidade financeira e a exequibilidade dos contratos, sem comprometer a qualidade da rodovia”. Para a entidade, os dados corroboram os benefícios da participação privada no setor, mas também alertam para os “riscos inerentes à insegurança jurídica e falhas na qualidade dos estudos de demanda e viabilidade técnico-econômica

CONCESSIONÁRIA TAMOIOS



▼ Pesquisa mostra que trechos concedidos apresentam melhores resultados em manutenção e adequação das vias



APP SOBATEMA

*TODOS OS PROGRAMAS
EM UM SÓ LOCAL!*

BUSQUE POR SOBATEMA





utilizados nos processos licitatórios”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ainda está elaborando a norma definitiva que regulamentará a caducidade de concessões [leia entrevista nesta edição]. “Ou seja, o contexto ainda é de incerteza regulatória quanto aos termos de rescisão e relicitação dos contratos, somada à falta de perspectiva dos atuais concessionários quanto à possibilidade de reprogramar os seus investimentos, o que justifica a continuidade da tendência de queda dos investimentos privados em rodovias em 2019”, destaca o documento.

Há ainda de se considerar que, mesmo que a gestão privada avance nas rodovias no país, a participação do Estado continuará a ser fundamental para promover a integração da matriz rodoviária. De acordo com o SNV, em 2019 a extensão rodoviária pavimentada e não pavimentada sob administração do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) somou 66.557 km, ou seja, mais que o triplo da extensão concessionada de rodovias federais e estaduais. “Ainda que o Ministério da Infraestrutura realize todas as concessões rodoviárias previstas na carteira de projetos do governo federal, o setor público ainda terá uma malha extensa de rodovias para gerir”, avalia a pesquisa. “Isso significa que o investimento público federal ainda tem um papel importante a cumprir, seja na manutenção e adequação das rodovias pavimentadas, seja na implantação e pavimentação das rodovias não pavimentadas e planejadas.”

PROPOSTAS

Dentre as propostas da CNT para dinamizar o setor estão a ampliação do programa de investimentos, a reformulação da modelagem das concessões (para evitar um descolamento excessivo entre os parâmetros de viabilidade econômica e o cronograma de investimentos previsto em contrato) e uma maior celeridade nas intervenções de manutenção e

TRANSPORTE RODOVIÁRIO TEM PAPEL RELEVANTE

Considerando os modais aéreo, aquaviário, ferroviário e rodoviário, o transporte tem participação de 24,4% nas emissões globais de CO₂ resultantes do consumo de combustíveis, o que o torna o segundo maior emissor da cadeia produtiva, atrás somente da atividade de geração de calor e eletricidade. E o modal rodoviário responde por 74,4% dessas emissões de CO₂ do setor transportador, o que corresponde a 18,1% das emissões globais. Segundo o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários (MMA), os caminhões pesados são responsáveis por 50% das emissões de dióxido de carbono (CO₂), 31% das emissões de óxido nitroso (N₂O) e 24% das emissões de metano (CH₄). Os dados estão na 23ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias.

Por sua vez, o Balanço Energético Nacional (BEN 2019) indica que o setor de transporte também lidera o uso de energia no Brasil, com participação de 32,7% no consumo total em 2018, ultrapassando a produção industrial. E, mais uma vez, o maior responsável é o modal rodoviário, com consumo de 93,3% da energia destinada ao transporte.

Os combustíveis fósseis, não renováveis e poluentes, correspondem a mais de 75% do consumo de energia no transporte rodoviário nacional. O diesel ainda se destaca como a principal fonte de energia utilizada no modal, com 45,3% do consumo, seguido da gasolina (27,6%) e etanol (20,1%). E o setor rodoviário é o que mais utiliza esse combustível fóssil no país, sendo responsável por 85,5% da demanda em 2018.



▲ Segundo maior emissor da cadeia produtiva, o transporte rodoviário lidera o uso de energia no Brasil

adequação de capacidade, respeitando os limites da viabilidade financeira dos projetos.

Também propõe novas concessões sem pagamento de outorgas, adotando o critério de menor tarifa de pedágio, rigor técnico no processo licitatório, estudos de demanda bem-elaborados e definição clara da matriz de compartilhamento de riscos, além de análises robustas de viabilidade econômico-financeira dos projetos. “No caso de outorga, é imprescindível que os recursos sejam vinculados ao investimento em rodovias”, prossegue.

Para a entidade, o processo de re-

cuperação econômica do país está relacionado diretamente à retomada do investimento em infraestrutura de transporte e à redução dos custos produtivos adicionais dos transportadores, advindos das deficiências nas rodovias brasileiras. “Nesse sentido, entende-se que deve ser facilitada a participação da iniciativa privada, seja nacional ou estrangeira, por meio da adoção de mecanismos que confiram maior credibilidade aos contratos firmados, bem como maior estabilidade de regras para uma adequada avaliação de risco por parte dos investidores”, conclui a pesquisa. ●

06 e 07 de Julho
de 2021

São Paulo Expo

Smart.Con
Construction of Tomorrow
Technology and Innovation

As **tecnologias e inovações** que transformarão o **futuro da Indústria da Construção**, reunidas em um único lugar.



Conteúdo relevante para o setor

Congressos de alto calibre e apresentações especiais sobre temas atuais oferecem informações relevantes com oportunidades para se desenvolver em diversos setores.



Termômetro da indústria

Os principais palestrantes da indústria compartilharão experiências e fornecerão informações valiosas sobre as últimas tendências da indústria global de construção.



Networking 360°

A inteligência construtiva em um só local, conectando os principais tomadores de decisão da indústria da construção civil.

O futuro da construção está chegando e sua marca merece se destacar nele!

SEJA UM PATROCINADOR

Fale conosco!

+55 11 3868-6340 | info@exposmartcon.com.br
www.exposmartcon.com.br

APOIO



MÍDIA OFICIAL



APOIO MÍDIA



ORGANIZADOR



LOCAL

SÃO PAULO EXPO
EXHIBITION & CONVENTION CENTER

PARCEIRO INSTITUCIONAL





“TEREMOS UMA ONDA DE CONTRATOS NO FUTURO PRÓXIMO”

Por Newton Chagas



▲ Segundo Brandão, esforço em concessões é feito para compensar a falta de investimento público e melhorar o estoque de infraestrutura rodoviária

Economista graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com MBA em finanças pelo Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração (COPPEAD/UFRJ), o novo superintendente de concessões de infraestrutura da Subsecretaria de Contabilidade (SUCON), órgão da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Renan Brandão, tem importante e espinhosa missão pela frente.

Nomeado em maio, o economista lidera o trabalho de estruturar as novas outorgas de concessões rodoviárias no país, coordenando um esforço em múltiplas frentes para melhorar a se-

gurança jurídica e criar um ambiente mais propício para atrair novos players interessados em investir no modal rodoviário brasileiro.

A própria SUCON – criada para cuidar exclusivamente da concessão de rodovias – é um sinal da atenção que se pretende dar à privatização e parcerias no setor. Nesta entrevista exclusiva para o Especial Rodovias da **Revista Grandes Construções**, Brandão comenta o estágio atual do programa de concessões, a nova modelagem regulatória e as perspectivas de novos leilões no próximo ano. “Há um estoque de problemas que a agência

está resolvendo”, diz ele. “Em algum momento vamos ligar o botão e os projetos virão, pois já estabelecemos o modelo regulatório.”

Acompanhe.

Grandes Construções – O governo tem uma proposta liberalizante, no sentido de aumentar a participação do capital privado nos investimentos. Nesse sentido, o que já se obteve nesses quase dois anos de gestão?

Renan Brandão – Já fizemos mudanças regulatórias, normativas, jurídicas, legislativas e institucionais. As necessidades de mudanças e melhorias eram enormes. Precisávamos mexer em várias direções, como as inovações contratuais. Nessa linha, estamos elaborando dispositivos para reduzir as incertezas dos investidores e criar uma metodologia da indenização. Também existem iniciativas legislativas, com rediscussões sobre linhas de concessões de PPPs e fontes de financiamento para infraestrutura. Há um estoque de problemas que a agência está resolvendo. Já obtivemos vitórias em arbitragens, evitando a judicialização e dando celeridade à questão, estabelecendo uma boa jurisprudência. Tivemos ainda alterações institucionais, refletindo o preparo que a agência vem fazendo. Além disso, há um longo tempo de maturação dos

projetos, que demandam estudos de campo, levantamento de dados de tráfego, contagem nas rodovias, pesquisas com usuários, mapeamento de rede e comportamento de tráfego com pedágio, dentre outros. Tudo isso leva muito tempo e precisa ser estudado. Fora as necessidades de investimento, os aspectos do meio ambiente e operacionais da rodovia, a questão do pavimento, serviços ao usuário, dimensionamento jurídico e regulatório. Quando superarmos tudo isso, em algum momento vamos ligar o botão e os projetos virão, pois já estabelecemos o modelo regulatório. Uma onda de contratos deve ser assinada no futuro próximo. Queremos ter um estoque de contratos muito maior e temos uma boa base para avançar. Em 2021, devemos ter um grande número de leilões de rodovias.

GC – Qual é a situação da malha rodoviária brasileira atualmente?

RB – A malha é inadequada para nossas necessidades. Temos diversas deficiências, como a qualidade do pavimento, que resulta em mais emissões de poluentes e em aciden-

tes de trânsito. Isso tem um custo social e econômico, pois são vidas que se perdem, despesas médicas e hospitalares, renda perdida etc. A extensão da malha também é insatisfatória. Precisamos de mais rodovias em melhores condições, só que isso é muito custoso. Nos anos 90, a lógica se concentrava em investimentos públicos. Com o tempo, incentivaram-se as concessões e, dadas às restrições fiscais, que ficam cada vez mais graves, mais esforço é feito em concessões para compensar a falta de investimento público e melhorar o estoque de infraestrutura rodoviária. Precisamos alavancar mais investimentos nas concessões para superar esse déficit.

GC – Qual é a necessidade do Brasil em termos de rodovias?

RB – Só para cobrir as deficiências mais graves e gastos mais imediatos, a expectativa de investimento é de R\$ 38 bilhões. O próprio número da carteira de projetos do governo soma hoje quase R\$ 150 bilhões em novas concessões, em um horizonte maior. Isso já sinaliza para a necessidade de investimentos nos contratos de con-

cessão. É dinheiro para recuperação, manutenção e ampliação de capacidade – com duplicações, por exemplo. Se considerarmos os investimentos do estoque de concessões vigentes, assim como os do poder público em estradas não concedidas, os recursos são maiores. Hoje, são 75,8 mil km de rodovias federais, sendo 10,134 km concedidos.

GC – A insegurança jurídica sempre foi uma queixa do setor privado. Ainda não temos instrumentos adequados de regulação e contratos que deem conta disso?

RB – A segurança jurídica não se resume ao contrato de concessão. É muito mais. Tem a ver com os ambientes regulatório, jurídico e institucional. Dependemos do aparato legislativo, de leis adequadas, contratos muito bem-redigidos, pois são de longo prazo e incompletos por natureza. Temos de tratar das contingências que surgem ao longo do tempo, contar com instituições com competências claras e que funcionem harmonicamente, sem superposições. A própria mudança no regimento da ANTT é um esforço



▲ País precisa estimular boas práticas nas concessões, incorporando aprendizados passados, diz especialista



VALORES DE INVESTIMENTOS

Projetos de parcerias

R\$ 248,9 bi

Carteira de projetos 2019-2022

Realizado 2019*
R\$ 16,75 bi

Planejado 2020-2022
R\$ 232,15 bi

 R\$ 3,52 bi


 R\$ 11,41 bi

 R\$ 1,11 bi

 R\$ 7,12 bi

 R\$ 9,40 bi

 R\$ 138,49 bi

 R\$ 2,72 bi

 R\$ 75,13 bi

*Leilão + Contrato

FONTE: MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

institucional, mostrando sua força e independência na regulação dos contratos. Temos ainda de estimular boas práticas nas concessões, incorporando aprendizados passados. Com a experiência da crise em 2013 e 2014, por exemplo, que não poupou contratos, comprometendo os resultados das concessões nesse ambiente. Os anos iniciais das concessões são importantes para a longevidade do contrato, para que sejam sustentáveis e deem resultados de longo prazo. As concessões foram pegadas no contrapé e tiveram questões contratuais que, hoje percebemos, mereciam um tratamento diferente. Isso demandou um enorme esforço de diagnóstico, contratual, institucional e legislativo.

GC – Qual será o desdobramento disso?

RB – O congresso vem discutindo alterações no marco regulatório das concessões e PPPs. Mas o diagnóstico leva tempo. São questões múltiplas, não foram questões exclusivas da Lava Jato. Também precisávamos tratar as melhorias de forma extensa, mudando a forma como se estruturava, para atrair players diferentes. Foi feita uma ruptura para mudar a forma como o mercado se estrutura. E precisamos de um esforço contra-

tual para liberar barreiras de entrada que ainda subsistem, para atrair mais players nacionais e internacionais, com outros perfis, incluindo financiadores públicos e privados, compondo uma solução de funding das concessões. Tudo tem a ver com a segurança jurídica e a forma como se viam os contratos. Mas mudanças também geram um grau de incerteza. A segurança jurídica vai se estabelecendo quando todas as condições forem definidas e tivermos jurisprudência para compor um ambiente mais robusto. Temos agora mais inovações em menos tempo. É tentar trazer correções e incentivos para melhorar o arcabouço dos contratos e acelerar o processo de cura do mercado de concessões rodoviárias.

GC – O número de concessões e de licitações está aumentando?

RB – Sim. Em 2013 e 2014 tivemos um número grande de concessões. Desde então, houve uma baixa grande, com anos sem fazer. O mercado ficou mais apertado, com menos participantes, limitando o esforço de concessões. Tivemos então um período de diagnóstico e melhoria para atrair novos players, tornar o ambiente amigável ao investidor. A oferta de bons projetos vai formar esse novo merca-

◀ Em um horizonte mais amplo, carteira de projetos soma quase R\$ 150 bilhões em novas concessões no modal e rodoviário

do, com grande espaço para os entrantes. No ano passado, já tivemos trechos nas BRs 101, 386, 290 e 448. Outros acontecerão no início de 2021. Por mais que não tenhamos tido leilões, o ritmo acelerou, temos muito mais projetos perto da concessão. Temos uma modelagem nova, com muitas inovações contratuais. Temos o relatório final da unidade técnica do TCU, bastante elogioso às inovações. Agora vai a plenário. Quando isso acontecer, teremos um modelo consolidado e aprovado para tocar. Quando superarmos a fase de estabelecer o novo modelo, conseguiremos ligar a esteira de produção. A expectativa é que, com vários projetos já estudados, com demandas de engenharia e a modelagem financeira, com um modelo contratual bem-resolvido, interagindo com o mercado, com boa receptividade das inovações contratuais, teremos um ritmo muito mais acentuado de concessões a partir de 2021.

GC – Quais são essas inovações implementadas?

RB – Um conjunto vasto, de ordem contratual, jurídica e regulatória, além de inovações tecnológicas. São várias medidas iniciais de alinhamento de incentivos para a boa execução do contrato. No final das contas, queremos escolher o melhor operador para determinado projeto e podermos dar condições para que efetivamente faça os investimentos acontecerem. Uma inovação, por exemplo, foi a diferenciação de tarifa para pista simples e dupla. A tarifa parte de um patamar mais baixo e só é aumentada se a concessionária de fato entregar as obras de duplicação. Ela não começa a receber antecipadamente pela duplicação. Só vai receber a remuneração pelo investimento se de fato entregar. É feita a verificação da entrega e aí o patamar tarifário sobe para remunerar os investimentos realizados.

TRANENGE

CONSTRUÇÕES

EXPERIÊNCIAS E TECNOLOGIAS QUE SE RENOVAM SÃO OS
ALICERCES DA NOSSA HISTÓRIA

A TRANENGE Construções, com sede e unidade industrial de pré-moldados de concreto em Rio Claro/SP e Certificações ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 e PBQP-H SIAC Nível A, consolida-se como uma empresa de referência na realização de mais de 400 contratos de obras civis de relevante importância, nos segmentos de infraestrutura, estruturas pré-moldadas de concreto, edificações industriais e comerciais.



Atentos às rigorosas normas técnicas e com uma especial atenção ao meio ambiente, nosso sistema oferece alto padrão de qualidade.

Somos especialistas na construção de pontes, passarelas, viadutos e rodovias.

Estamos presentes no dia a dia de milhares de brasileiros em obras comerciais e industriais.

Agilidade, eficiência, segurança e respeito com os nossos clientes são premissas da nossa empresa, que é reconhecida por prestar serviços de excelência e qualidade em tudo o que produz.

Se tem **obra de qualidade**, tem **Tranenge!**

ISO 9001
PBQP-H SIAC Nível A
BUREAU VERITAS
Certification



ISO 14001
BUREAU VERITAS
Certification





GC – Quais são as outras novidades?

RB – O modelo de leilão híbrido, eu diria. Sempre se trabalhou com a menor tarifa. Era o único critério do leilão, lances muito agressivos, de 50% a 60% de desconto da tarifa. Perdia-se um tempo enorme para achar a tarifa adequada ao investimento. E para remunerar o investimento pegava essa tarifa estabelecida. Chegava o leilão e jogava a tarifa 60% abaixo. Aí se questionava de onde vinha o desconto. Será que os participantes estão contando que não vão fazer os investimentos, ou será que a expectativa de tráfego é muito maior do que se viu nos estudos? Era difícil ter essa sensibilidade. A conclusão é que esses investimentos não estão sendo feitos num ritmo satisfatório. É preciso impedir essa lógica de o player primeiro entrar no negócio para ver o que vai acontecer depois. Tem de entrar ciente de que vai fazer investimentos, não pode usar a variável de leilão sem comprometimento. O lance sobre a tarifa é uma questão futura. Não havia comprometimento imediato, só aposta em algo futuro.

Mudamos ainda a lógica do leilão, para que também contemple a outorga, que é toda paga à vista. Essa nova lógica traz um comprometimento financeiro imediato. Para se fazer uma aposta, tem de colocar dinheiro do bolso na hora. Aí os players têm igualdade de condições, mas terão de se comprometer financeiramente com o projeto já no momento da entrada.

GC – Como isso funcionará na prática?

RB – Para não afetar os ganhos do leilão, que podem ser revertidos ao usuário, fizemos uma primeira etapa do modelo que prevê descontos na tarifa. Mas os descontos não podem ser em níveis que comprometam a sustentabilidade do negócio no longo prazo, como se desconfiava estar ocorrendo antes. Descontos de 60% talvez tornem o negócio insustentável e inviável, econômica e financeiramente. Não temos elementos para dizer: “olha você apostou demais ou menos”. Assim, vamos trabalhar com os incentivos de quem está entrando, fazer as perguntas certas e colocar o próprio capital em risco, dando o des-

conto para o usuário. A primeira variável é o desconto na tarifa, mas ele não é ilimitado. Vai até um certo percentual que, acreditamos, não comprometa a sustentabilidade do projeto, para depois passar-se à outorga, que é paga à vista. É mais um incentivo ao cumprimento do contrato. Temos ainda mitigadores de risco.

GC – Que tipo de mitigadores?

RB – Se o projeto apresenta mais riscos de demanda, por exemplo, como estar paralelo a uma ferrovia. Existe o mecanismo de compartilhamento de risco de receita. Não é qualquer variação da receita ou de qualquer ordem que vai ser integralmente absorvida pela concessionária, pois isso afastaria interessados no leilão. Logo, estabelecemos uma banda. A primeira variação de receita é absorvida pela concessionária, para cima e para baixo. Se essa variação extrapolar a banda aceitável, aí o poder concedente começa a compartilhar esse risco.

Trouxemos também um mecanismo de outorga variável, no qual um percentual da receita fica retido. São os recursos vinculados, gerando um col-

▼ Esforço contratual pode liberar barreiras de entrada que ainda subsistem, diz superintendente



ECOPONTE



▲ Modelo de leilão híbrido, mecanismo de outorga e acordo tripartite variável estão entre as inovações incorporadas aos leilões

chão de liquidez para lidar com eventos ao longo do contrato. Um deles, que pode ser acionado ou não, é o mitigador de risco cambial. Se a concessionária precisar se financiar em moeda estrangeira, com mais possibilidade de funding, pode atrelar a dívida em moeda estrangeira. Se houver esse descasamento, comprometendo a saúde financeira, ela conta com o colchão de liquidez no contrato para equilibrar a dívida em dólar.

Temos agora um acordo tripartite, para envolver os financiadores na relação concessionária-regulador. Antes, era só a concessionária e a ANTT. O financiador ficava fora, com grande assimetria de informações, pois não tinha dados suficientes do risco e precificava na hora de cobrar. Diminuindo a assimetria, o financiador acompanha o dia a dia da concessão, vê o negócio menos arriscado e o custo de capital tende a reduzir. Outro grande problema que tínhamos eram as regras de término antecipado dos contratos, que não estava bem-regido, só fazendo remissão ao texto da lei. Os contratos tinham uma lacuna sobre as formas de indenizar a concessionária, caso fosse necessário. Agora temos uma forma muito mais clara em complementação à resolução da agência sobre indenização, tratando em níveis contratual e normativo.

GC – Trata-se da norma que regulamentará a caducidade das concessões?

RB – Essa norma trouxe a metodologia de cálculo da indenização em caso de término antecipado. A caducidade é uma dessas hipóteses, se um contrato caducar e os investimentos não amortizaram no prazo. Se ela sai antes – e

teve investimentos vultosos – pode ter uma indenização. Aí, precisa-se de critérios para o cálculo dessa indenização. Havia uma lacuna sobre isso. A agência viu a necessidade de estabelecer critérios claros, e desenvolveu uma metodologia de cálculo de indenização nessas hipóteses.

GC – Os usuários reclamam dos preços do pedágio. O que fazer para baixar os preços e, ao mesmo tempo, manter a rentabilidade?

RB – Não tem milagre, não tem mágica. A solução é a incorporação de alternativas mais baratas. É trazer eficiência, soluções tecnológicas, meios mais econômicos para atingir os resultados estabelecidos no contrato. O contrato tem essa vantagem: ele estabelece o que a gente quer de resultado e a concessionária tem liberdade de estabelecer os meios dela, com soluções de engenharia e financeiras com um custo

de capital mais baixo. É um choque de oferta e de serviços. Estimamos que o mercado, olhando essas oportunidades de concessão, fique mais profundo, tenha mais fornecedores de serviços de engenharia e de construção pesada, com mais fontes de financiamento para competir e custos financeiros mais baratos, compatíveis com o risco do negócio. A competição traz a incorporação de soluções mais eficientes. No fim das contas, vamos ver tarifas mais baixas, sem comprometer a rentabilidade dos investidores.

GC – A pandemia está atrasando os projetos de concessão?

RB – O cronograma não foi muito afetado. Adiantamos diversos estudos de projetos e já tínhamos feito muito trabalho de campo, como estudos de tráfego, por exemplo. Além disso, boa parte do período da pandemia foi de interação com o TCU para aprovar a nova modelagem. Talvez tenha atrasado o cronograma em dois meses. Havia uma expectativa de alguns leilões para este ano, mas as reanálises necessárias deslocaram os leilões do final de 2020 para o início de 2021. Agora, a expectativa é publicar os editais no final deste ano, no mais tardar no início de 2021, para que no primeiro trimestre a gente faça os leilões. ●

▼ Expectativa é que o mercado fique mais profundo, com maior demanda para serviços de engenharia e construção pesada





LEVANTAMENTO DE CONCESSÕES

Concessionárias revelam seus investimentos em curso e ainda por iniciar, detalhando as obras que estão sendo tocadas para aprimorar a malha de rodovias no país

Acompanhe nas próximas páginas a 10ª edição do 'Levantamento dos Investimentos das Concessionárias Rodoviárias no Brasil', publicado com exclusividade pela **Revista Grandes Construções** e que se propõe a identificar os investimentos privados em curso no modal rodoviário brasileiro, com dados de algumas das mais importantes e atuantes concessionárias atualmente em operação no país.

O material é composto por informações fornecidas pelas próprias concessionárias, com detalhes sobre seus investimentos recentes realizados em obras de manutenção, ampliação, duplicação e adequação da malha concedida, incluindo ainda fontes de financiamento, estágio dos trabalhos e distribuição das verbas por tipo de obra.



AB Colinas

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Construção de passarela de pedestres no km 133 da Rodovia SP-300.

Local: Porto Feliz (SP)

Investimento: R\$ 2,6 milhões

Tipo: Implantação

Avanço físico: 35% concluídos (previsão de conclusão em março de 2021)

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- 2019: R\$ 58,4 milhões
- 2020: R\$ 44,9 milhões

FATOS MARCANTES

- Em abril de 2019, a AB Colinas recebeu da Artesp (Agência Reguladora do Estado de São Paulo) a premiação como 3ª colocada no Prêmio Concessionárias do Ano 2018. Além disso, a concessionária ficou com o 2º lugar na categoria Relacionamento com o Usuário e com o 5º lugar na categoria Eficiência dos Serviços Operacionais.

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	2019	2020
Manutenção de vias	82%	58%
Ampliação ou duplicação de vias	9,5%	23%
Novas Obras de Arte Especiais	—	4,5%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	3%	3%
Segurança e atendimento ao usuário	5,5%	11,5%



AB Nascentes das Gerais

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Duplicação do perímetro urbano do km 355,5 ao 360,7, incluindo a duplicação de 5,2 km de rodovia, implantação de interseção em nível para retornos operacionais e para acesso ao Distrito Industrial, ao Aeroporto de Passos e ao município de Fortaleza de Minas, além de 450 m de faixa adicional (sentido Belo Horizonte) e dispositivo de acesso e retorno da MG-050 com a Av. Arlindo Figueiredo.

Local: Passos (MG)

Investimento: R\$ 42 milhões

Avanço físico: Em fase de conclusão

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Reformulação do acesso a São Gonçalo do Pará, com a construção de uma interseção alongada em nível com pistas duplas no km 114,5 da Rodovia MG-050.

Local: São Gonçalo do Pará (MG)

Investimento: R\$ 3,3 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 90% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação do km 114,7 ao 117,7 da Rodovia MG-050 (3 km de duplicação), com correção de curvas reversas e construção de

interseção em dois níveis no km 116,5 para retornos operacionais e acesso a empreendimentos.

Local: Carmo do Cajuru (MG)

Investimento: R\$ 29,6 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 65% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação do km 117,7 ao 118,9 da Rodovia MG-050 (1,2 km de duplicação), com a construção de interseção em dois níveis para retorno operacional no km 118,7, para melhoria de acesso ao Distrito Industrial.

Local: Divinópolis (MG)

Investimento: R\$ 18,9 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 80% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação do km 128,5 ao 130,5 da Rodovia MG-050 (2 km de duplicação), com a construção de um novo viaduto sobre a linha férrea FCA no km 128,7 e alargamento de viaduto existente para comportar a ampliação das plataformas.

Local: Divinópolis (MG)

Investimento: R\$ 15,2 milhões

Tipo: Ampliação



Avanço físico: 7% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação do km 131 ao 132,9 da Rodovia MG-050 (1,9 km de duplicação), com a construção de interseção em dois níveis para retorno operacional no km 132,8.

Local: Divinópolis (MG)

Investimento: R\$ 10,4 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 75% concluídos

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	10%
Ampliação ou duplicação de vias	67%
Novas Obras de Arte Especiais	12%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	1%
Segurança e atendimento ao usuário	9%
Outros	1%

FATOS MARCANTES

- Obras de duplicação e interseção da Rodovia MG-050 com a Av. Juscelino Kubitschek, no perímetro urbano de Divinópolis (MG), no km 122,9.
- Obra na MG-050 (que oferece acesso aos bairros Alvorada e Serra Verde, em Divinópolis), com passagem inferior a veículos e pedestres na interseção da rodovia com a Avenida Ibirité, no km 124+500.



AB Triângulo do Sol

PRINCIPAL OBRA

A concessionária já concluiu o cronograma de obras.

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

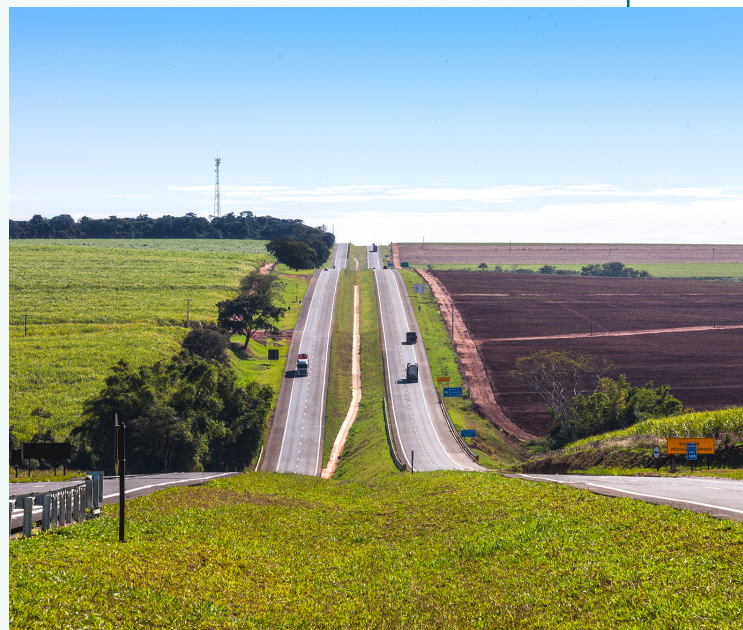
Manutenção de vias	R\$ 11,4 milhões
Manutenção de Obras de Arte Especiais	R\$ 1,8 milhões
Segurança e atendimento ao usuário	R\$ 4,8 milhões
Outros	R\$ 2,6 milhões

FATOS MARCANTES

- A AB Triângulo do Sol, concessionária do Grupo AB Concessões, teve lugar de destaque no Prêmio Concessionária do Ano em 2018, promovido pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Em evento realizado no dia 23 de abril de 2019, em São Paulo, a AB Triângulo do Sol conquistou o 2º lugar no ranking geral das concessionárias do estado de São Paulo. A concessionária foi avaliada em seis categorias: Relacionamento com a Sociedade / Segurança Rodoviária / Eficiência dos

Serviços Operacionais / Melhorias nas Rodovias / Inovação / Escolha do Usuário.

- Além do 2º lugar no ranking geral, a AB Triângulo do Sol ainda obteve a 4ª colocação na categoria Relacionamento com a Sociedade.



CCR AutoBAn

Concessionária do Sistema Anhanguera-Bandeirantes

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Implantação de faixa adicional do km 91+500 ao 95+000 da pista Norte – sentido interior – da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348).

Local: Campinas (SP)

Investimento: R\$ 8,3 milhões (base janeiro de 2020)

Empregos gerados: 148 vagas

Benefícios: Maior fluidez, conforto e segurança aos usuários da rodovia

Avanço físico: 55% concluídos (até novembro de 2020)

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Implantação de pista marginal do km 53 ao 56 da pista Norte – sentido Interior – da Rodovia Anhanguera (SP-330).

Local: Jundiaí (SP)

Investimento: R\$ 22,8 milhões

Empregos gerados: 357 vagas

Benefícios: Reordenação do tráfego urbano e de longa distância, com aumento da capacidade e fluidez, proporcionando melhoria no deslocamento dos usuários e moradores da região.

Avanço físico: N/A

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume financiado: 100% (mercado financeiro)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	56%
Ampliação ou duplicação de vias	16%
Novas Obras de Arte Especiais	15%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	3%
Segurança e atendimento ao usuário	9%
Outros	1%

PLANO DE INVESTIMENTO

- Além da obra de implantação de pista marginal na Via Anhanguera (SP-330), em Jundiaí, o plano de investimentos da CCR AutoBAn inclui obras de conservação/manutenção previstas no contrato de concessão.

FATOS MARCANTES

- Em 2019, a CCR AutoBAn conquistou o Prêmio Concessionária do Ano, da Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) como melhor concessionária do ano em 2018.





CCR NovaDutra

Concessionária da Rodovia Presidente Dutra

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Recuperação de contenção no km 218+300 (Marginal Sul).

Local: Guarulhos (SP)

Investimento: R\$ 1,4 milhão

Tipo: Manutenção

Benefícios: A obra visa à recuperação da contenção do talude no local, onde houve rompimento no início de 2020 em decorrência de fortes chuvas.

Avanço físico: N/A

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de terrapleno no km 186+700 (Pista Norte).

Local: Santa Isabel (SP)

Investimento: R\$ 961,8 mil

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Fase inicial (terraplanagem e início do muro de contenção)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de terrapleno no km 216+800 (Pista Sul).

Local: Guarulhos (SP)

Investimento: R\$ 1,8 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento (execução de contenção e terraplanagem)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de drenagem no km 169+750 (Pista Marginal Norte).

Local: São João de Meriti (RJ)

Investimento: R\$ 1,4 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento (recuperação dos bueiros BSTM e BSCC)

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	84%
Novas Obras de Arte Especiais	1%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4%
Segurança e atendimento ao usuário	11%

FATOS MARCANTES

- Em 2020, foram entregues 39,4 km de barreiras de concreto e 64,1 km de defensas metálicas ao longo de todo o trecho da rodovia, visando à melhoria da segurança dos usuários.



CCR RodoAnel

Concessionária do Rodoanel Oeste

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Execução dos serviços de Implantação de vias marginais Padroeira-Raposo entre os km 19+700 e 24+400, pistas interna e externa, no rodoanel Mário Covas (SP-021).

Local: Osasco e Carapicuíba (SP)

Investimento: R\$ 58 milhões

Tipo: Implantação

Avanço físico: 60% concluídos

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Continuidade dos serviços de implantação de vias marginais Padroeira-Raposo entre os km 19+700 e 24+400, pistas interna e externa, no RodoAnel Mário Covas (SP-021).

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação do pavimento rígido do RodoAnel Mário Covas (SP-021).

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo

Investimento: R\$ 5,5 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação do pavimento flexível do RodoAnel Mário Covas (SP-021).

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo

Investimento: R\$ 20,8 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS

Recuperação de Obras de Arte Especiais do RodoAnel Mário Covas (SP-021).

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo

Investimento: R\$ 6,6 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Concluído

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 95,1%
- Volume financiado: 4,8%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

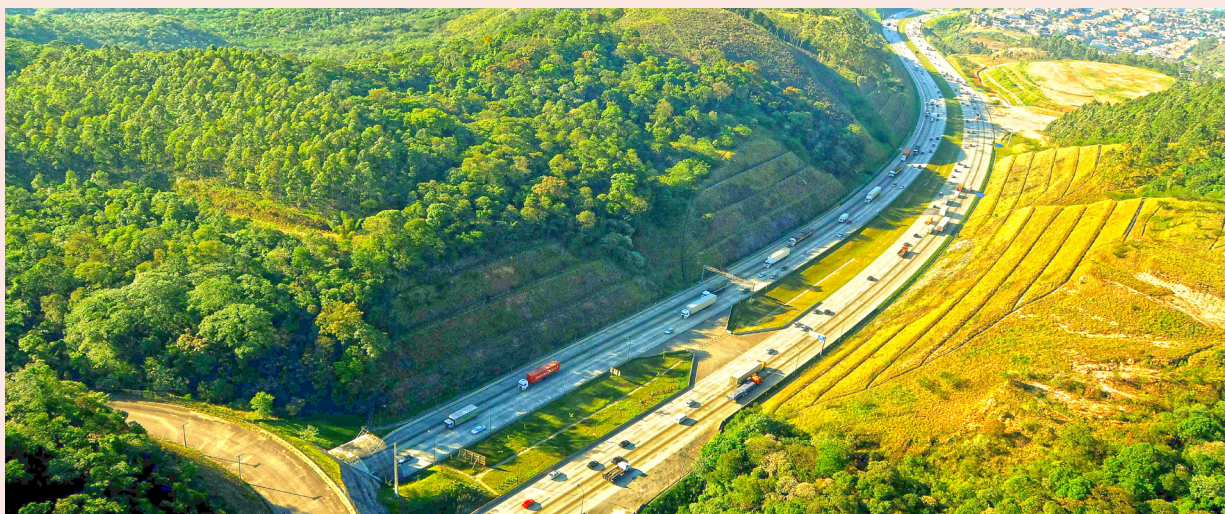
Manutenção de vias	59%
Ampliação ou duplicação de vias	34%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	6%
Segurança e atendimento ao usuário	1%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Seguir o planejamento contratual firmado junto ao poder concedente de entregas de obras, conduzindo as ampliações, melhorias e serviços de manutenção, garantindo a qualidade requerida dos serviços prestados para a melhor experiência do usuário ao trafegar pelo RodoAnel Oeste.

FATOS MARCANTES

- Entrega de 17 mil m² de pavimento flexível recuperado em 2019, com substituição de 428 placas de concreto por pavimento flexível.
- Entrega de 13 Obras de Arte Especiais recuperadas em 2019, atendendo aos padrões e critérios requisitados pelo poder concedente.





CCR RodoSul

RodoSul Concessionária de Rodovias

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Duplicação da Rodovia do Café (BR-376).

Local: Ponta Grossa e Apucarana (PR)

Investimento: R\$ 428,4 milhões

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo I-04 na BR-277 (km 104).

Local: Campo Largo (PR)

Investimento: R\$ 17,9 milhões

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo I-06 na BR-277 (km 109).

Local: Campo Largo (PR)

Investimento: R\$ 19,7 milhões

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo I-19 na PR-151 (km 289).

Local: Castro (PR)

Investimento: R\$ 30,5 milhões

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo I-09 na PR-151 (km 256).

Local: Piraí do Sul (PR)

Investimento: R\$ 20,3 milhões

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo na BR-373 (km 173).

Local: Ponta Grossa (PR)

Investimento: R\$ 27,7 milhões

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo na BR-373 (km 180).

Investimento: R\$ 22 milhões

Local: Ponta Grossa (PR)

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo I-27 na PR-151 (km 318).

Investimento: R\$ 24 milhões

Local: Ponta Grossa (PR)

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo I-60 na BR-376 (km 499).

Local: Ponta Grossa (PR)

Investimento: R\$ 23,8 milhões

Tipo: Obra de Arte Especial

Avanço físico: Em andamento

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: R\$ 347,4 milhões
- Volume financiado: R\$ 99,2 milhões (com aumento do capital social do acionista)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

No entendimento da Gestão da Unidade, o orçamento é muito dinâmico, com diversas alterações, sendo inviável apontar proporção exata





CCR SPVias

Rodovias Integradas do Oeste

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Recuperação estrutural da Ponte Carvalho Pinto – km 278 da Rodovia João Mellão (SP-255).

Local: Avaré e Itai (SP)

Investimento: R\$ 14 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Concluído (junho de 2020)

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

- Recuperação do pavimento das rodovias (Pista e Trevos), com previsão de início das obras em janeiro e conclusão em setembro de 2021:
 - o SP-280 – Rodovia Castelo Branco: 33,1 km
 - o SP-258 – Rodovia Francisco Alves Negrão: 11,7 km
 - o SP-270 – Rodovia Raposo Tavares: 10,5 km
 - o SP-127 – Rodovia Francisco Alves Negrão: 4,9 km
 - o SP-127 – Rodovia Antonio Romano Schincariol: 1,2 km
 - o SP-255 – Rodovia João Mellão: 5,1 km
- Recuperação estrutural do 1º (km 204+990) e 2º viaduto (km 205+915) da Serra de Botucatu – Rodovia Castelo Branco (SP-280), com início em setembro e previsão de conclusão em setembro de 2021.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de taludes e terraplenos.

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo

Investimento: R\$ 1,5 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de Obras de Arte Especiais.

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo

Investimento: R\$ 1,3 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS

Recuperação do pavimento das rodovias (Pista e Trevos): SP-280 – Rodovia Castelo Branco (entre os km 129 e 315) / SP-258 – Rodovia Francisco Alves Negrão (entre os km 222 e 342) / SP-127 – Rodovia Antonio Romano Schincariol (entre os km 105 e 148) / SP-255 – Rodovia João Mellão (entre os km 237 e 288).

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo

Investimento: R\$ 210 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Concluído (fevereiro de 2020)

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 97,1%
- Volume financiado: 2,8%



ESTRUTURANDO O CAMINHO PARA O FUTURO



Fresagem de Pavimento



Usina de Asfalto Móvel



Pavimentação

Há duas décadas investindo em equipamentos de última geração e uma equipe altamente qualificada, nos tornamos uma empresa especializada em obras de infraestrutura rodoviária. Executamos serviços de recuperação de pavimento, implantação de duplicações e faixas adicionais nas regiões Sudeste e Sul do país.



Duplicação SP 191 / SP 330



Duplicação SP 270



Duplicação SP 127



Duplicação SP 258



www.gruposanson.com.br

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	70%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	14%
Segurança e atendimento ao usuário	16%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Os principais investimentos previstos no Contrato de Concessão (Lote 20) já foram cumpridos, dentro dos prazos estabelecidos. Os investimentos futuros estão voltados para a manutenção das condições do pavimento e demais elementos das rodovias, a fim de garantir o atendimento aos parâmetros do Contrato de Concessão, além da segurança e conforto ao usuário.

FATOS MARCANTES

- Conclusão da obra de recuperação estrutural da ponte Carvalho Pinto

- Metodologia executiva inovadora que possibilitou execução da obra sem a paralisação total do tráfego, mantendo interligação dos municípios de Avaré e Itaí, bem como a conexão entre as Rodovias Presidente Castelo Branco e Raposo Tavares.
- Ponte com 1 km de extensão sobre a Represa Jurumirim, contendo 25 vãos com extensão de 40 m cada.
- Mais de 2.000 horas trabalhadas, proporcionando mais de 100 empregos diretos e indiretos.
- 80 toneladas de aço CA-50.
- 1.466 toneladas de concreto.
- Utilização de 1 rebocador, 2 balsas e 1 lancha para apoio náutico.
- Utilização de treliça especial e macaco hidráulico tipo 'Strand-Jack' proporcionando a execução.
- Obra iniciada em junho/2019 e concluída em junho/2020.

Concer

Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio

PRINCIPAL OBRA

A Concer está em vias de completar 25 anos de concessão, já tendo executado todas as grandes obras na BR-040, inclusive as que não estavam previstas no contrato original. Destacam-se nesta relação a ampliação do trecho da Baixada Fluminense e a duplicação do trecho mineiro da rodovia, perfazendo um total de 76 km de rodovia ampliada. A exceção foi a Nova Subida da Serra, cuja execução foi paralisada quando a obra estava com 50% de conclusão, tendo sido interrompida por razões alheias à concessionária.

Local: Diversos municípios do estado do Rio de Janeiro

Investimento: Ao todo, os investimentos acumulados superam

em 190% o valor original previsto no Programa de Exploração da Rodovia

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Concluído (parte paralisada em 50%)

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

- Continuidade da operação, obras de manutenção, serviços de conservação e demais obrigações contratuais, além de reequilíbrio do contrato de concessão, seja por via administrativa ou judicial.

FATOS MARCANTES

- Campanha de recuperação de pavimentos flexível e rígido.
- Serviços de recuperação estrutural no Viaduto VI (km 83 – Petrópolis), tendo também implantado as passarelas do km 104 (Duque de Caxias) e do km 79 (Petrópolis).





Eco101

PRINCIPAL OBRA

A concessionária entregou em setembro mais 9 km de duplicação na BR-101. Com a obra, o trecho conta agora com 24 km com duas faixas em cada sentido, separadas por canteiro central ou barreira de concreto.

Local: Viana, Vila Velha e Guarapari (ES)

Investimento: R\$ 150 milhões

Tipo: Duplicação

Avanço físico: Concluído

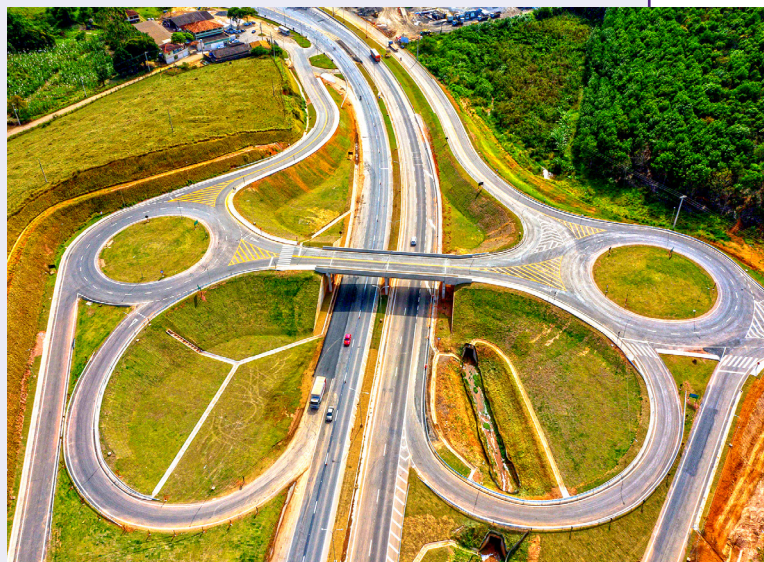
FATOS MARCANTES

- Além da duplicação das pistas, a Eco101 construiu dois viadutos para aumentar a segurança e trafegabilidade aos usuários. Um deles fica na entrada de Guarapari e o outro fica no distrito de Amarelos e permite retornos e acesso seguro aos bairros.
- Ao todo, o trecho entre Viana e Guarapari contará com 30 km de pistas duplicadas, iniciando no viaduto localizado no km 305, na interseção da BR-101 com a BR-262 – entregue em fevereiro de 2020 – até o km 335, onde fica o viaduto do trevo de Guarapari. As equipes finalizam os 6 km restantes, até o final deste ano.
- A obra contou gerou, em média, 400 novos postos de trabalho.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Em agosto, iniciou a duplicação de Guarapari a Anchieta (km 335 ao 357), dando continuidade às obras do trecho Sul.

- Com a duplicação deste trecho, a concessionária construirá duas novas interseções em Anchieta. A primeira será na altura do km 354, permitindo os movimentos de acesso ao bairro Jabaquara e conexão à rodovia estadual ES-146, que permite o acesso às praias de Anchieta, Ubu e ao Porto da Samarco. A segunda será no km 357,7, dando acesso ao município de Alfredo Chaves pela rodovia estadual ES-146.
- As duas interseções serão dotadas de viadutos, que permitirão os movimentos de entrada, saída e cruzamento da BR-101/ES/BA de maneira segura sem a necessidade de parar ou cruzar com os veículos que estiverem viajando pela rodovia.
- Também serão construídas quatro pontes neste trecho: uma no km 337,2 (sobre o Rio Conceição com 18,4 m de extensão); outra no km 339,3 (sobre o Rio Jabuti, com 70,51 m de extensão); a terceira estrutura no km 347,9 (sobre o Rio Grande, com 11,90 m de extensão); e, por último, a ponte no km 354,7 (sobre o rio Benevente, com 94 m de extensão). Nestes pontos, as pontes existentes na rodovia também passarão por obras de restauração e modernização.
- Após a conclusão da obra, todo o trecho contará com duas faixas em cada sentido, separadas por canteiro central ou barreira de segurança de concreto. A previsão é de que os serviços sejam concluídos em cerca de 24 meses.



PRINCIPAIS PROJETOS PARA 2021

- Para 2021, a Eco101 prevê entregar a duplicação do trecho Guarapari a Anchieta, iniciado em agosto de 2020, dando continuidade às obras do trecho Sul. Nesse trecho, serão investidos mais R\$ 122 milhões e a expectativa é de geração de 400 a 500 empregos diretos e a mesma proporção em indiretos.
- Também serão entregues as três últimas passarelas previstas por contrato. A Eco101 já implantou 16 passarelas de pedestres ao longo da BR-101/ES/BA. Em julho de 2020, a Concessionária iniciou a implantação das três novas estruturas em Viana, totalizando as 19 passarelas previstas no Contrato de Concessão. Vale destacar que estas três últimas passarelas foram antecipadas do 20º ano de concessão (ano 2033) para o 8º ano concessão (2021).
- Ainda em 2021, a Concessionária deve concluir os trabalhos nas interseções em desnível dos km 293 e 293,8, em Cariacica, trazendo maior segurança nos cruzamentos e fluidez no trânsito local. Obra retomada em outubro de 2020, compreende a execução de dois viadutos, sendo uma passagem inferior à rodovia no km 293 e outra superior, no km 293,8, além de melhorias e ampliações das vias marginais.
- Outra obra de grande destaque, que deve ser iniciada no segundo semestre de 2021, é a duplicação do trecho entre Anchieta e Iconha, com cerca de 39 km de extensão.

FATOS MARCANTES

- Entre 2019 e 2020, a Eco101 entregou oito passarelas – sendo uma na Serra, localizada no km 262, e outras sete no Contorno de Vitória, em Cariacica, localizadas nos km 285,8; 286,1; 287,3; 288,3; 292,6; 295,2 e 295,4. Para essas obras, foram investidos R\$ 9,5 milhões.
- Além dessas, outras oito estruturas também já foram implantadas pela Eco101 – Conceição da Barra (km 32,4),

São Mateus (km 68,3), Ibirapu (km 219,6), Serra (km 263,1 e 271,9), Cariacica (km 289,8) e Viana (km 299,2 e 300,5) –, sendo que já existiam três estruturas no trecho – Linhares (km 148,9 e 149,3) e João Neiva (km 149,3).

- Os locais são definidos com base em estudos que detalham o fluxo de travessia de pedestres e de veículos nas regiões. Além disso, os projetos e a execução da obra são autorizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).
- Dentro do cronograma de obras e investimentos da Eco101, incluindo Viana a Guarapari (km 305 ao 335) e Guarapari a Anchieta (km 335 ao 357), já foram entregues trechos duplicados em Anchieta (km 363 ao 366), Ibirapu (km 215,9 ao 220,4) e João Neiva (km 205,4 ao 208,1), além do Contorno de Iconha (km 373,4 ao 379,5).

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Obra de restauração do pavimento na BR-101/ES/BA. Serviços de recuperação estrutural e restauração do pavimento de 60 km de rodovia no antigo traçado das pistas existentes, após a entrega dos novos trechos duplicados no segmento Sul da BR-101 (Viana a Guarapari).

Local: Viana e Alfredo Chaves (ES)

Investimento: R\$ 45 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Interseções em desnível no km 293 e no 293,8. Ampliação visa eliminar os conflitos existentes nos cruzamentos em nível no trecho de Cariacica, com alto volume de tráfego.

Local: Cariacica (ES)

Investimento: N/A

Tipo: Melhorias

Avanço físico: Em andamento

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 87,7%
- Volume financiado: 12,3% (BNDES)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	37,3%
Ampliação ou duplicação de vias	53,4%
Novas Obras de Arte Especiais	3%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	1%
Segurança e atendimento ao usuário	1%
Outros	4,3%

FATOS MARCANTES

- A Eco101, concessionária que administra a BR-101 no Espírito Santo e na Bahia, ficou em 3º lugar no prêmio 'Via Viva 2020', concedido pelo Ministério da Infraestrutura às empresas do setor de rodovias que desenvolvem as melhores ações para reduzir os impactos da operação e gerar um ambiente de negócios mais sustentável.
- A premiação leva em consideração o desempenho das concessionárias de rodovias federais no Índice de Desempenho Ambiental (IDA), elaborado e analisado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A participação no processo de avaliação ocorre por adesão voluntária, conforme portaria, sendo que o índice é medido anualmente, compreendendo o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro.
- As ações realizadas pela concessionária no estado Boas envolvem práticas ambientais como recolhimento de resíduos, utilização de asfalto-borracha nas obras, programa de proteção à fauna, resgate de flora, carbono neutro e monitoramento de recursos hídricos.

Eco135

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Implantação de 110 km de faixas adicionais (2020 a 2038) na BR-135 (entre os km 488+100 e 546+800)

Local: Diversos municípios do estado de Minas Gerais

Investimento: R\$ 131 milhões

Tipo: Implantação

Avanço físico: Em andamento (em outubro de 2020, foram entregues 14,5 km de faixas adicionais entre o km 488+100 e o 546+800 da BR-135, com previsão de construção de mais 40,5 km de faixa adicional até 2023, perfazendo um total de 55 km)

Benefícios: Destinada ao tráfego de veículos lentos, a faixa adicional é uma faixa extra implantada do lado direito da faixa

de rolamento, possibilitando maior fluidez, segurança e conforto aos usuários da rodovia.

PRINCIPAIS PROJETOS PARA 2021

136 km de duplicações na BR-135 (entre os km 367,6 e 668,8).

Local: Diversos municípios do estado de Minas Gerais

Investimento: R\$ 442 milhões

Tipo: Duplicação

Benefícios: Os serviços de duplicação a serem executados proporcionarão condições para a fluidez do tráfego, gerando segurança e conforto para os usuários, bem como durabilidade para a rodovia existente. Além disso, serão implantadas pistas novas que atendam a essas mesmas características.

Avanço físico: N/A



DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação do sistema rodoviário nos elementos (pavimento, Obras de Arte Especiais e correntes, sinalização horizontal e vertical, terraplenos e estruturas de contenção e elementos rodoviários de proteção e segurança).

Local: Diversos municípios do estado de Minas Gerais (Montes Claros, Bocaiúva, Engenheiro Navarro, Joaquim Felício, Buenópolis, Augusto de Lima, Corinto, Curvelo, Inimutaba, Cordisburgo, Paraopeba e Caetanópolis)

Investimento: R\$ 77.000.000

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios:
 - o 2019: R\$ 117,7 milhões
 - o 2020: R\$ 51,1 milhões (primeiros 9 meses)
- Volume financiado: R\$ 106,6 milhões (BNDES)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	R\$ 1 bilhão
Ampliação ou duplicação de vias	R\$ 980 milhões
Novas Obras de Arte Especiais	R\$ 27 milhões
Manutenção de Obras de Arte Especiais	R\$ 27 milhões
Segurança e atendimento ao usuário	R\$ 270 milhões
Trabalhos iniciais	R\$ 39 milhões
Gestão ambiental	R\$ 15 milhões
Veículos, equipamentos e sistemas	R\$ 99 milhões

Nota: Os valores de manutenção das vias e trabalhos iniciais são referentes aos demais elementos rodoviários. As obras de arte especiais estão apartadas em tópico próprio. Demais elementos: pavimento, sinalização horizontal e vertical, elementos de proteção e segurança, terraplenos e estruturas de contenção, drenagem e obras de arte corrente.

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Responsável pelo "Lote BR-135": constituído pelas Rodovias BR-135 (km 367,6 ao 668,8), MG-231 (km 41 ao 63,6) e LMG-754 (km 2,8 ao 42,9), a concessionária investirá um montante de R\$ 2,2 bilhões em 30 anos, em frentes de recuperação e manutenção, frentes de melhorias operacionais e de ampliação da capacidade e manutenção de nível de serviço, frentes de conservação e frentes de serviços operacionais.

FATOS MARCANTES

- Nos primeiros nove meses de concessão, no período de julho 2018 a março 2019, foi realizado um extenso pacote de melhorias que levou aos 364 km da BR-135, MG-231 e LMG-754, de Montes Claros a Curvelo, as mesmas condições de segurança e trafegabilidade já verificadas nas demais rodovias administradas pelo Grupo EcoRodovias.
- Inauguração das Praças de Pedágio: a cobrança dos pedágios foi autorizada após a conclusão integral dos trabalhos iniciais.
- Nova sede: no dia 5 de maio de 2020, foi inaugurada a nova sede da ECO135.
- Implantação de 14,460 km de faixas adicionais entre o km 488+100 e o 546+800 da BR-135.
- Em outubro 2020, a ECO135 inaugurou 11 segmentos de faixas adicionais, distribuídos em dois trechos homogêneos da BR-135, abrangendo os municípios de Augusto de Lima, Buenópolis e Joaquim Felício.

INVESTIMENTOS	TOTAL (em R\$)
Trabalhos iniciais	41,9 milhões
Recuperação	406,5 milhões
Manutenção	686,3 milhões
Obras de ampliação	988,5 milhões
Gestão ambiental	16,4 milhões
Veículos, equipamentos e sistemas	100,4 milhões
Desapropriações	28,3 milhões
TOTAL	2,2 bilhões





Ecocataratas

Rodovia das Cataratas

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Obras no pavimento, com objetivo de manutenção preventiva e corretiva da rodovia em quesitos de serventia e função estrutural (extensão total de 119,3 km).

Local:

- km 372+800 ao 393+400 – Pista Simples
- km 395+200 ao 399+600 – Pista Simples
- km 422+000 ao 427+000 – Pista Simples
- km 430+000 ao 431+000 – Pista Simples
- km 433+380 ao 445+080 – Pista Simples
- km 454+550 ao 460+000 – Pista Simples
- km 568+686 ao 573+000 – Pista Simples
- km 669+400 ao 674+879 – Pista Dupla Oeste
- km 660+500 ao 674+879 – Pista Dupla Leste
- PR-180 (acesso a Juvinópolis): km 335+550 ao 372+840 – Pista Simples
- km 586+192 ao 589+400 – Pista Simples (FCM 8,01%) Marginal DNIT BR 277 – Pista Simples Oeste
- km 592+347 ao 594+658 – Pista Simples (FCM 8,01%) Marginal DNIT BR 277 – Pista Simples Oeste
- km 587+062 ao 589+400 – Pista Simples (FCM 8,01%) Marginal DNIT BR 277 – Pista Simples Leste
- km 592+485 ao 594+365 – Pista Simples (FCM 8,01%) Marginal DNIT BR 277 – Pista Simples Leste

Investimento (pavimento): R\$ 58,7 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 50,2% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Obras de sinalização, com objetivo de manutenção preventiva e corretiva da rodovia em quesitos de serventia e função estrutural (226,839 km de extensão).

Investimento (sinalização): R\$ 4,3 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 66,9% concluídos

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Obras no pavimento e sinalização, com o objetivo de manutenção preventiva e corretiva da rodovia em quesitos de serventia e função estrutural.

Local:

- km 372+800 ao 393+400 – Pista Simples
- km 395+200 ao 399+600 – Pista Simples
- km 422+000 ao 427+000 – Pista Simples
- km 430+000 ao 431+000 – Pista Simples
- km 433+380 ao 445+080 – Pista Simples
- km 454+550 ao 460+000 – Pista Simples
- km 568+686 ao 573+000 – Pista Simples
- km 669+400 ao 674+879 – Pista Dupla Oeste
- km 660+500 ao 674+879 – Pista Dupla Leste
- PR-180 (acesso a Juvinópolis): km 335+550 ao 372+840 – Pista Simples

Manutenção do pavimento (extensão total de 109,612 km)

Investimento: R\$ 96,5 milhões

Manutenção da sinalização (extensão total de 329,287 km)

Investimento: R\$ 8,2 milhões (base 2020)

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO EM 2020

Manutenção de vias	87,6%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	0,02%
Segurança e atendimento ao usuário	7,5%
Outros	4,9%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Os programas de manutenção do pavimento e sinalização fazem parte do programa de investimentos da concessionária, conforme contrato de concessão.



EcoNorte

Empresa Concessionária de Rodovias do Norte

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Obra de duplicação (entre os km 90+840 e 125,2), abrangendo 34,3 km.

Local: Cornélio Procópio e Jataizinho (PR)

Investimento: R\$ 250 milhões

Tipo: Duplicação

Avanço físico: 63% concluídos (já foram executados e entregues ao tráfego 9,58 km e estão em execução outros 12,05 km, que serão finalizados até o final do ano de 2020, totalizando um total de 63% da obra. Os demais 37% restantes serão finalizados em 2021)

Benefícios: O objetivo da obra de duplicação é proporcionar maior fluidez de tráfego, segurança e conforto aos usuários e durabilidade à rodovia existente.

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Obras de duplicação entre Cornélio e Jataizinho (km 90+840 ao 125), em um total de 12,7 km e valor previsto de R\$ 100 milhões.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Obras de manutenção na PR-445.

Local: Cambé (PR)

Investimento: R\$ 3 milhões

Tipo: Manutenção do pavimento

Avanço físico: 90% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Obras de manutenção na PR-323.

Local: Sertanópolis (PR)

Investimento: R\$ 1 milhão

Tipo: Manutenção do pavimento

Avanço físico: 20% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Obras de manutenção na BR-369.

Local: Ibiporã, Jataizinho, Cambará e Bandeirante (PR)

Investimento: R\$ 7 milhões

Tipo: Manutenção do pavimento

Avanço físico: 66,5% concluídos

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	7%
Ampliação ou duplicação de vias	77%
Novas Obras de Arte Especiais	14%
Segurança e atendimento ao usuário	2%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Duplicação de 34,365 km, com a construção de 8 Obras de Arte Especiais
- Pontes sobre os rios Jataizinho, Couro de Boi, Congonhas e Macuco
- Trincheiras – Interseção no km 100+800 m
- Trincheira – Interseção no km 110
- Viaduto – Interseção no km 106+795 m
- Viaduto – Interseção no km 93+900 m
- Muros de Contenção
- Manutenção das Rodovias PR-323, BR-369 e BR-153, totalizando 107,22 km
- Interseção em desnível na rodovia PR-323 – km 9 e 32
- Viaduto e marginal na rodovia BR-153 – km 17
- Terceira faixa na rodovia PR-445

FATOS MARCANTES

- Foram entregues dois segmentos de obras de duplicação entre as cidades de Jataizinho (PR) e Cornélio Procópio (PR), além de um viaduto na cidade de Santo Antônio da Platina (PR).



Ecovia Caminho do Mar

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Programa de recuperação por etapas, abrangendo a manutenção do trecho da Rodovia PR-508, do km 23+680 ao 27+460 (Pista Dupla). Programa de recuperação por etapas que abrange a manutenção do trecho da Rodovia BR-277, do km 74+000 ao 84+200 (Pista Esquerda e Direita).

Local: Matinhos (PR)

Investimento: R\$ 8 milhões (base 2020)

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

PRINCIPAIS PROJETOS PARA 2021

- Programa de recuperação por etapas que abrange a manutenção do trecho da Rodovia BR-277, km 44+000 ao 66+500 – Pista Direita
- Programa de recuperação por etapas que abrange a manutenção do trecho da Rodovia BR-277, km 51+000 ao 44+000 – Pista Esquerda
- Programa de recuperação por etapas que abrange a manutenção do trecho da Rodovia BR-277, km 30+000 ao 20+000 – Pista Esquerda
- Programa de recuperação por etapas que abrange a

manutenção do trecho da Rodovia PR-407, km 3+500 ao 19+000

- Programa de recuperação por etapas que abrange a manutenção do trecho da Rodovia PR-508, km 13+360 ao 23+680
- Programa de recuperação por etapas que abrange a manutenção do trecho da Rodovia PR-508, km 27+460 ao 29+300PR-508, do km 23+680 ao 27+460 – Pista Dupla

Local: Diversos municípios do estado do Paraná

Investimento: R\$ 16,7 milhões (base 2020)

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO EM 2020

Manutenção de vias	73,8%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4,1%
Segurança e atendimento ao usuário	9,7%
Outros	12,2%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Os programas de restauração por etapas do pavimento e sinalização fazem parte do programa de investimentos da concessionária, conforme contrato de concessão.





Ecovias dos Imigrantes

PRINCIPAL OBRA

Melhorias entre os km 59 e 65 – Conexão Porto/Cidade – Sistema Binário

Local: Santos (SP)

Investimento: R\$ 270 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Concluído

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Manutenção do pavimento.

Local: Sistema Anchieta Imigrantes

Investimento: R\$ 10 a 15 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Construção de caixas de contenção de líquidos perigosos.

Local: Cubatão (SP)

Investimento: R\$ 2 a 3 milhões

Tipo: Implantação

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação e contenção de encostas.

Local: Sistema Anchieta Imigrantes

Investimento: R\$ 5 milhões

Tipo: Recuperação

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Manutenção e reabilitação de sinalização horizontal.

Local: Sistema Anchieta Imigrantes

Investimento: R\$ 5 a 10 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Obras de ampliação da capacidade e outras melhorias	61,3%
Programas de conservação especial	23,2%
Programas de sistemas e equipamentos do sistema rodoviário	8,4%
Programas de gestão socioambiental do sistema rodoviário	4%
Outros	3%

FATOS MARCANTES

- Conclusão e entrega da reformulação da entrada de Santos, que inclui três viadutos (nos km 62, 64+560 e 65), duas novas passarelas (nos km 62 e 64+350), 5 km de ciclovia, entre o bairro Jardim Casqueiro, em Cubatão, ligando à malha cicloviária de Santos, além de 1.200 m de galeria de drenagem de águas pluviais.



Rota das Bandeiras

PRINCIPAL OBRA

Implantação do trecho final das Marginais da Rodovia D. Pedro I (SP-065), entre os km 143 e 145+500, e remodelação do Trevo dos Amarais, no km 143 da rodovia.

Local: Campinas (SP)

Investimento: R\$ 106 milhões (base julho de 2020)

Tipo: Implantação

Avanço físico: Concluído (dezembro de 2020)

Benefícios: Os investimentos garantem mais segurança e fluidez no trecho de maior VDM em todo o Corredor Dom Pedro, com 125 mil veículos/dia. As marginais, agora contemplando um trecho com 32 km de extensão, em todo o perímetro urbano de Campinas, ampliam em 66% a capacidade de tráfego na região. Já o Trevo dos Amarais, agora com dez alças e movimentos completamente independentes, sem qualquer interferência com o viário municipal, acaba com os congestionamentos diários na região, atendendo a uma antiga demanda da comunidade local.

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Conclusão da segunda etapa das obras de prolongamento do Anel Viário Magalhães Teixeira (SP-083), no trecho entre as Rodovias dos Bandeirantes (SP-348) e Miguel Melhado Campos (SP-324).

Local: Valinhos e Campinas (SP)

Investimento: R\$ 93,2 milhões

Tipo: Ampliação

Benefícios: Este novo trecho do anel viário tem 3,8 km de extensão e facilitará o acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

Avanço físico: 82% concluídos (restam a pavimentação de um trecho com cerca de 800 metros de extensão e a construção do dispositivo que garantirá a conexão da nova Rodovia com a Miguel Melhado Campos – SP-324).

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação da Rodovia Prof. Zeferino Vaz (SP-332).

Local: Engenheiro Coelho e Conchal (SP)

Investimento: R\$ 59 milhões

Tipo: Duplicação

Avanço físico: 85% concluídos (previsão de conclusão em fevereiro de 2021)

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação da perimetral.

Local: Itatiba (SP)

Investimento: R\$ 135,1 milhões

Tipo: Implantação

Tipo: 22% concluídos

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- 2019: R\$ 283,7 milhões (100% com caixa próprio)
- 2020: R\$ 233,8 milhões (23,5% com caixa próprio e 76,5% financiados)



DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO EM 2020

Manutenção de vias	5,8%
Ampliação ou duplicação de vias	52,4%
Novas Obras de Arte Especiais	15,7%
Manutenção de obras de Arte Especiais	0,8%
Segurança e atendimento ao usuário	2,7%
Outros	22,7%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- O plano de investimentos prevê recursos de R\$ 3,5 bilhões em obras de modernização e ampliação das rodovias do Corredor Dom Pedro durante os 30 anos de concessão, dos quais R\$ 2,6 bilhões foram investidos até dezembro/2019. Entre as principais obras já realizadas, destacam-se os seguintes investimentos:
 - o Conclusão das Marginais da Rodovia D. Pedro I (SP-065), entre os km 129+200 e 145+500, em Campinas.
 - o Conclusão das obras de duplicação da Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra (SP-360), entre os km 67 e 81, nos municípios de Itatiba e Jundiá.
 - o Prolongamento do Anel Viário Magalhães Teixeira (SP-083), entre as rodovias Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348), entre Campinas e Valinhos.
 - o Conclusão das obras de remodelação do Trevo dos

Amarais, no km 143 da Rodovia D. Pedro I (SP-065), em Campinas.

- o Conclusão da duplicação de 2,4 km da SPA-067/360, em Jundiá.
- o Conclusão das obras de remodelação dos Trevos Galleria (km 131), Carrefour (km 133) e Barão Geraldo (km 139), na Rodovia D. Pedro I (SP-065), em Campinas.
- o Conclusão das obras de duplicação da Rodovia Romildo Prado (SP-063), entre os km 0 e 2+300, em Louveira.
- o Duplicação de 4,2 km de pistas na SPA-122/065 (Rodovia dos Agricultores), em Valinhos.
- o Entrega da primeira fase das obras de duplicação da Rodovia Prof. Zeferino Vaz (SP-332), entre os km 175 e 180, em Conchal.
- o Conclusão das obras de canalização do Córrego Invernada, em Valinhos.

FATOS MARCANTES

Em 2019, a Rodovia D. Pedro I (SP-065) – principal rodovia administrada pela Rota das Bandeiras e que garante a ligação entre a Região Metropolitana de Campinas e o Vale do Paraíba – foi eleita de forma inédita a melhor do país na Pesquisa CNT de Rodovias, promovida pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).



Rota do Atlântico

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Conserva especial de pavimento: obras realizadas ao longo de toda rodovia concessionada, tendo como foco a melhoria dos parâmetros do pavimento. As obras consistem em execução de reparo profundo, reparos superficiais e preenchimentos na rodovia.

Local: Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca (PE)

Investimento: R\$ 2,9 milhões

Tipo: Manutenção

Conserva de rotina: Atividades preventivas englobam roçadas, manutenção de drenagens e de OAEs, limpeza, reparos e manutenção em dispositivos de segurança (defensas, balizadores, barreiras new Jersey), manutenção de pavimento (buracos e deformações plásticas pontuais), sinalização horizontal e vertical.

Avanço físico: 88% concluídos (de avanço previsto para 2020)

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

- Obra de conservação especial do pavimento: investimento

estimado em R\$ 3,2 milhões.

- Conserva de rotina: investimento estimado em R\$ 3,5 milhões.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Conserva especial do pavimento.

Local: Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca (PE)

Investimento: R\$ 2,9 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 88% concluídos

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Conserva de rotina.

Local: Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca (PE)

Investimento: R\$ 3,4 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 92% concluídos

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Conserva especial do pavimento, no montante de R\$ 3,2 milhões, além de outras obras no montante de R\$ 700 mil e gastos com máquinas e equipamentos, na ordem de R\$ 2,7 milhões. No total, estão previstos investimentos em torno de R\$ 6,6 milhões.

- O plano de investimentos inclui ainda implantação de postos de pesagem em 2022 (R\$ 12 milhões), expansão da rotatória da Curva do Boi em 2025 (R\$ 34,9 milhões), implantação de telemática no trecho de Cocaia em 2023 (R\$ 4,4 milhões) e recomposição do parque de máquinas e equipamentos ao longo da concessão, totalizando R\$ 77,8 milhões.

FATOS MARCANTES

2019

- Pesquisa CNT Rodovias: conceito ótimo em condições gerais, geometria, sinalização e bom pavimento.
- Pelo 5º ano consecutivo, listada entre as melhores empresas para se trabalhar em Pernambuco, na pesquisa 'Great Place to Work'.

2020 (ações relacionadas à pandemia)

- Pit Stop contra o Coronavírus: atendimento a cerca de três mil caminhoneiros, com a realização de blitzes educativas (prevenção, sintomas e tratamento da covid-19) e distribuição de kits de higiene e lanches.
- Doação de 5 toneladas de alimentos, comprados de comerciantes locais, para atender famílias em situação de vulnerabilidade social.
- Transporte de 20 mil litros de etanol entre usinas de cana de açúcar e indústrias fabricantes de álcool, para abastecimento de hospitais de Pernambuco.

Rota do Oeste

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Plano Anual de Recuperação das rodovias abrangendo os municípios de Várzea Grande, Jangada e Rosário Oeste, na BR-364, Sorriso e Sinop (MT), na BR-163.

Local: Diversos municípios do estado de Mato Grosso

Investimento: R\$ 30 milhões

Tipo: Manutenção, recuperação e sinalização do pavimento

Benefícios: Foco na melhoria das condições de trafegabilidade e segurança dos usuários

Avanço físico: Em andamento

Inovação: Na BR-364, a concessionária utiliza asfalto reciclado (RAP – Reclaimed Asphalt Pavement). Esta é a primeira vez no Brasil que a tecnologia é utilizada em grande escala. O material é resultado de dois anos de pesquisa desenvolvida pela Concessionária Rota do Oeste e a Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT).

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Retomada das obras de grande porte por parte da Concessionária Rota do Oeste.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Construção da passarela para travessia de pedestres.

Local: Rondonópolis (MT)

Investimento: R\$ 1,8 milhão

Tipo: Implantação

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Construção da passarela para travessia de pedestres.

Local: Sinop (MT)

Investimento: R\$ 1,8 milhão

Tipo: Implantação

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS

Recuperação da estrutura submersa da ponte sobre o Rio Vermelho (BR-364).

Local: Rondonópolis (MT)

Investimento: R\$ 800 mil

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Concluído

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 100%



DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Ampliação ou duplicação de vias	33%
Novas Obras de Arte Especiais	16%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	3%
Segurança e atendimento ao usuário	8%
Outros	3%

FATOS MARCANTES

- A Rota do Oeste foi uma das cinco concessionárias brasileiras mais bem avaliadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA), que afere as boas práticas socioambientais em rodovias federais. O resultado foi divulgado em 2020, mas o título alcançado é referente ao trabalho desenvolvido na BR-163 em 2019.



Rota dos Coqueiros

PRINCIPAL OBRA

O sistema viário concessionado corresponde ao trecho 6,5 km da rodovia estadual PE-024. As obras de implantação do sistema viário foram finalizadas em maio de 2010, correspondendo aos 3,5 primeiros anos de contrato de concessão. A construção da concessão inclui via litorânea, Ponte Wilson Campos Junior, duas praças de pedágio, um posto de SAU (Serviço de Atendimento ao Usuário) e edificação da Sede/CCO. Com 100% do CAPEX previsto concluído.

Local: Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho (PE)

Investimento: R\$ 106 milhões

Tipo: Implantação

Avanço físico: Concluído

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Para 2021, a CRC prevê a execução de obras de manutenção do pavimento e da estrutura em concreto e metálica da OAE, com valor estimado de R\$ 2 milhões.

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: R\$ 5,4 milhões

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	R\$ 2,1 milhões
Manutenção de Obras de Arte Especiais	R\$ 360 mil
Segurança e atendimento ao usuário	R\$ 2,1 milhões
Outros	R\$ 800 mil

PLANO DE INVESTIMENTOS

- As obras de implantação (CAPEX) do sistema viário concessionado ocorreram nos 3,5 primeiros anos de Contrato de Concessão. Com 100% do CAPEX efetivado, foi

iniciada a fase de operação do sistema viário, período em que os investimentos da concessionária são relacionados à manutenção, conservação e operação do sistema (OPEX). Não há neste período previsão de ampliações, duplicações ou novas construções.

FATOS MARCANTES

- Em 11 de junho de 2020, a Concessionária Rota dos Coqueiros celebrou 10 anos de operação.
- Em 2019 e 2020, a CRC manteve a certificação da ISO 9001:2015, por meio da renovação por auditoria externa.
- Pesquisa de satisfação realizada em 2019 teve nota espontânea de 8,5, com destaques positivos em relação à qualidade da via e sua manutenção, beleza da paisagem, segurança da via e conforto do tráfego.
- Em outubro de 2020, a concessionária superou o recorde anterior de 1.043 dias sem acidentes de trabalho com afastamento.
- A concessionária atingiu 12 meses de nota de desempenho superior a 9, numa faixa de 0 a 10, garantindo o desempenho excepcional previsto em contrato. A nota é atribuída por um verificador independente que analisa indicadores operacionais, financeiro e socioambientais em frequência mensal.





ViaLagos

Concessionária da Rodovia dos Lagos

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Recuperação de talude nos km 5+200 M e 5+700 Norte, com implantação de solo grampeado.

Local: Rio Bonito (RJ)

Investimento: R\$ 1,1 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 18% concluídos

Obras concluídas em 2020

- Estabilização de talude no km 9+800 – Norte
- Reparo de bueiros nos km 7+925 e 9+370 – Sul

PRINCIPAL PROJETO PARA 2021

Recuperação da pavimentação entre os km 0 e 57+300.

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 10,3 milhões

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Estabilização de talude no km 15+700 – Sul.

Local: Rio Bonito (RJ)

Investimento: R\$ 3,2 milhões

Tipo: Contenção de terrapleno (cortina atirantada)

Avanço físico: Inicial

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Revitalização do pavimento 2020.

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)

Investimento: R\$ 1,3 milhão

Tipo: Manutenção do pavimento, fresagem e recomposição de camada asfáltica

Avanço físico: Inicial

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Estabilização de talude no km 1+300 – Norte.

Local: Rio Bonito (RJ)

Investimento: R\$ 200 mil

Tipo: Contenção e terrapleno, grama armada

Avanço físico: Inicial

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume financiado: 100% do valor investido nos anos de 2019 e 2020 (Banco Bradesco, na modalidade debêntures).

Valores investidos (em reais)	2019	2020	Total
Obras + TI	8,8 milhões	3,9 milhões	12,7 milhões
Somente em obras	5,6 milhões	3 milhões	8,6 milhões

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

Manutenção de vias	60,1%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	6,4%
Segurança e atendimento ao usuário	11%
Outros (equipamentos e frotas)	22,4%

FATOS MARCANTES

A ViaLagos (RJ-124) foi destaque na avaliação da 23ª Pesquisa CNT de Rodovias 2019, da Confederação Nacional do Transporte (CNT). A via foi a única, dentre todas as rodovias que cortam o estado do Rio de Janeiro, com o status "ótimo" em todos os quesitos avaliados: Estado Geral, Pavimento, Sinalização e Geometria.



ViaOeste

Concessionária de Rodovias do Oeste de São Paulo

PRINCIPAL OBRA EM ANDAMENTO

Duplicação de 39 km da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), nos trechos do km 46+700 ao 63+000 e do km 67+00 ao 89+700. O projeto contempla a implantação de seis novos dispositivos de entroncamento/retorno ao longo do trecho duplicado e beneficiará diversos municípios.

Local: São Roque, Alumínio, Mairinque e Sorocaba (SP)

Investimento: R\$ 351 milhões

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação do pavimento flexível nas rodovias no sistema Castelo-Raposo.

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo (incluindo Barueri, Sorocaba e São Roque)

Investimento: R\$ 22,7 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de Obras de Arte Especiais da CCR ViaOeste.

Local: Diversos municípios do estado de São Paulo (incluindo Barueri, Osasco, Sorocaba, Itu, Alumínio e São Roque)

Investimento: R\$ 17 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação do pavimento rígido das Marginais da SP-280.

Local: Osasco e Barueri (SP)

Investimento: R\$ 12,4 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS

Implantação de passarela no km 75+800 da Rodovia Raposo Tavares (SP-270).

Local: Alumínio (SP)

Investimento: R\$ 2 milhões

Tipo: Implantação

Avanço físico: Concluído

VALORES INVESTIDOS EM 2019/2020

- Volume de recursos próprios: 93,3%
- Volume financiado: 6,6%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

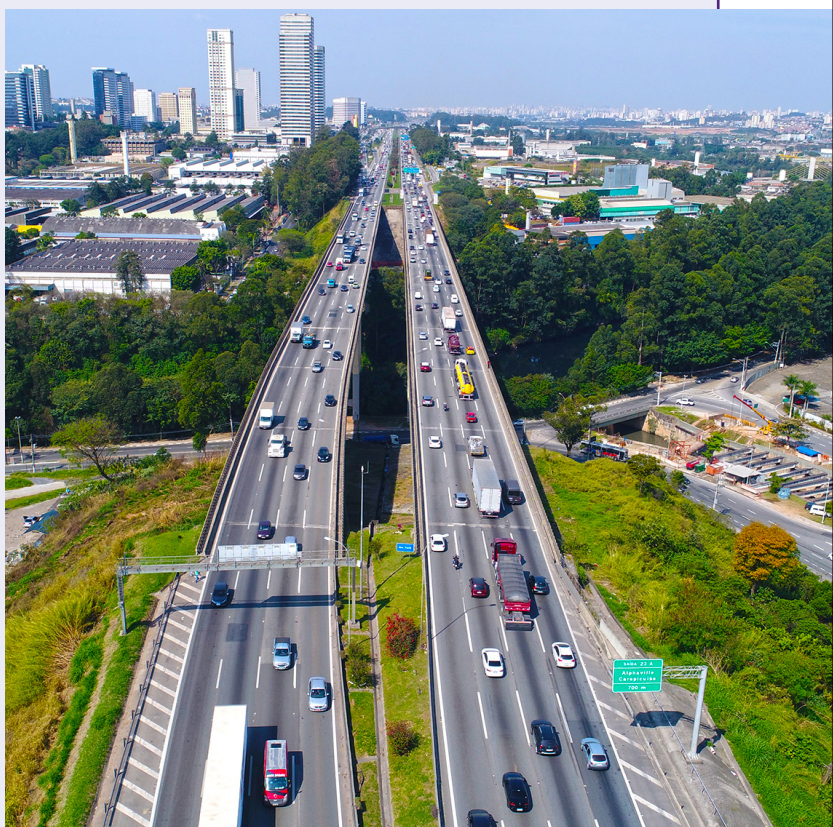
Manutenção de vias	56%
Novas Obras de Arte Especiais	4%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	27%
Segurança e atendimento ao usuário	10%
Outros	3%

PLANO DE INVESTIMENTO

- Para os próximos dois anos, o plano consiste principalmente na conclusão das obras contratuais da duplicação da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), nos trechos do km 46+700 ao 63+000 e do km 67+00 ao 89+700.

FATOS MARCANTES

- Executados cerca de 650 reparos localizados em placas de concreto de pavimento rígido.
- Recuperados 106 mil m² de pavimento flexível nas rodovias do Sistema Castelo-Raposo.
- Entregues 109 Obras de Arte Especiais recuperadas, atendendo aos parâmetros e critérios requisitados pelo poder concedente.



SIGA-NOS NAS REDES SOCIAIS



REVISTA_MT



INSCREVA-SE



SOBRATEMA
Canal do **YouTube**

