REVISTA GC
GRANDES CONSTRUÇÕES
CONSTRUÇÃO, INFRAESTRUTURA, CONCESSÕES E SUSTENTABILIDADE
Nº 101 - NOV-DEZ/2022 | www.grandesconstrucoes.com.br

SOBRATEMA

ESPECIAL RODOVIAS

MANUTENÇÃO DA MALHA É DESAFIO PARA O PAÍS

TOP ENGENHARIAS 2022

BELO HORIZONTE

AEAEEUFMG
TOP ENGENHARIAS

ESTAS EMPRESAS FORAM HOMENAGEADAS* MELHORES FORNECEDORAS DOS DIVERSOS SETORES NACIONAIS

AEAEEUFMG
Associação dos Ex-Alunos da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais

ORGANIZAÇÃO

BISCONECTIV AWARDS
(31) 3950-5800

APOIO

UFMG · CREA-MG Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Minas Gerais · CONFEA

REALIZAÇÃO

AEAEEUFMG
Associação dos Ex-Alunos da Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais

CENTRO DA MEMORIA

*PESQUISA CONTEST.COM ENGENHEIROS ESPECIALIZADOS EM TODO O PAIS JUNHO DE 2022

SOBRATEMA
Conhecimento que Constrói

Associação Brasileira de Tecnologia para Construção e Mineração

Conselho de Administração

Presidente:
Afonso Mamede (Filcam)
Vice-Presidentes:
Carlos Fugazzola Pimenta (CFP Consultoria)
Eurimilson João Daniel (Escad)
Francisco Souza Neto (Alya Construtora)
Jader Fraga dos Santos (Ytaquiti)
Juan Manuel Altstadt (Herrenknecht)
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)
Marcos Bardella (Shark) – Permínio Alves Maia de Amorim Neto (Getefer)
Rissaldo Laurenti Jr. (Würth) – Rosana Rodrigues (Epiroc)

Diretoria Regional
Domage Ribas (PR) (CR Almeida) – Gervásio Edson Magno (RJ / ES) (Magno Engenharia e Consultoria) – Jordão Coelho Duarte (MG) (Skava-Minas) – José Luiz P. Vicentini (BA / SE) (Terrabrás) – Marcio Bozetti (MT) (MTSUL) – Rui Toniolo (RS / SC) (Toniolo, Busnello)

Diretoria Técnica
Adriano Correia (Wirtgen/Ciber) – Aércio Colombo (Automec) – Agnaldo Lopes (Consultor) Alessandro Ramos (Ulma) – Alexandre Mahfuz Monteiro (CML2) – Amadeu Proença Martinelli (W.P.X. Locações) – Américo Renê Giannetti Neto (Consultor) – Anderson Oliveira (Yanmar) – Benito Francisco Bottino (Minério Telas) – Carlos Eduardo dos Santos (Dynapac) Carlos Magno Cascelli Schwenck (Barbosa Mello) – Daniel Brugioni (Mills) – Daniel Poll (Liebherr) – Edson Reis Del Moro (Hochshild Mining) – Eduardo Martins de Oliveira (Santiago & Cintra) – Fabrício de Paula (Scania) – Felipe Cavalieri (BMC Hyundai) – Gustavo Rodrigues (Brasif) – Ivan Montenegro de Menezes (New Steel) – Jorge Glória (Comingersoll) – Luciano Rocha (Komatsu) – Luiz Carlos de Andrade Furtado (Consultor) – Luiz Gustavo Cestari de Faria (Terex) – Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira (Tracbel) – Luiz Marcelo Daniel (Volvo) Mariana Pivetta (Cummins) – Maurício Briard (Loctrator) – Paula Araújo (New Holland) Paulo Trigo (Caterpillar) – Renato Torres (XCMG) – Ricardo Fonseca (Sotreq) – Ricardo Lessa (Lessa Consultoria) – Rodrigo Domingos Borges (Sertrading) – Rodrigo Konda (Consultor) Roque Reis (Case) – Silvio Amorim (Schwing) – Thomás Spana (John Deere) – Walter Rauen de Sousa (Bomag Marini) – Wilson de Andrade Meister (Ivai)
Yoshio Kawakami (Raiz)

Gerência de Comunicação e Marketing
Renato L. Grampa

Gerência Comercial
Renato Tedesco

Assessoria Jurídica
Marcio Recco

Revista M&T – Conselho Editorial
Comitê Executivo: Silvimar Fernandes Reis (presidente)
Alexandre Mahfuz Monteiro – Eurimilson Daniel – Norwil Veloso
Paulo Oscar Auler Neto – Permínio Alves Maia de Amorim Neto

Produção
Editor: Marcelo Januário
Jornalista: Melina Fogaça
Reportagem Especial: Augusto Diniz
Revisão Técnica: Norwil Veloso
Publicidade: Evandro Risério Muniz , Felipe Sousa Baptista 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.

Endereço para correspondência:
Av. Francisco Matarazzo, 404, cj. 701/703 – Água Branca
São Paulo (SP) – CEP 05001-000
Tel.: (55 11) 3662-4159

REVISTA GC GRANDES CONSTRUÇÕES

www.grandesconstrucoes.com.br

ÍNDICE

EDITORIAL ____ 5
PRIORIDADE DE INVESTIMENTOS ____ 6
URGÊNCIA NA RETOMADA ____ 14
"O PAPEL DE INVESTIDOR DO GOVERNO É INSUBSTITUÍVEL" ____ 20
LEVANTAMENTO DE OBRAS EM RODOVIAS ____ 26
ARTERIS FERNÃO DIAS ____ 27
ARTERIS INTERVIAS ____ 28
ARTERIS LITORAL SUL ____ 30
ARTERIS PLANALTO SUL ____ 32
ARTERIS RÉGIS BITTENCOURT ____ 34
ARTERIS VIAPAULISTA ____ 35
CCR AUTOBAN ____ 36
CCR MSVIA ____ 37
CCR RIOSP ____ 38
CCR RODOANEL ____ 38
CCR SPVIAS ____ 40
CCR VIACOSTEIRA ____ 41
CCR VIALAGOS ____ 42
CCR VIAOESTE ____ 44
CCR VIASUL ____ 46
ECORODOVIAS ECO135 ____ 47
ECORODOVIAS ECOPISTAS ____ 48
ECORODOVIAS ECOPONTE ____ 49
ECORODOVIAS ECOVIAS DOS IMIGRANTES ____ 51
RENOVIAS ____ 52
ROTA DAS BANDEIRAS ____ 54
ROTA DO OESTE ____ 56
SPMAR ____ 57
TRIUNFO CONCER ____ 58

Capa: Malha rodoviária brasileira precisa urgentemente de manutenção, mas os investimentos estatais secaram e trechos sem viabilidade econômica não atraem a iniciativa privada (Imagem: Pixabay)

www.grandesconstrucoes.com.br

Seu leão pode colorir a vida de muitas crianças

ATÉ 29/12

Doe seu Imposto de Renda para o Hospital Pequeno Príncipe

No Brasil, apenas 3,15% do potencial de doação de IR da população foi destinado para instituições filantrópicas em 2020. Isso representa mais de R$ 8 bilhões que poderiam impactar o cenário da saúde no país.

E você, ao destinar até 6% do seu Imposto de Renda para os projetos do maior hospital pediátrico do Brasil, pode contribuir para mudar essa realidade, de forma fácil e sem custos.

Ajude a transformar a vida de milhares de crianças e adolescentes.
Acesse **doepequenoprincipe.org.br**, simule seu potencial de doação, preencha o formulário e solicite seu boleto.

Contamos com você!

(41) 2108-3886 **(41) 99962-4461**

doe**pequeno**principe**.org**.br

10 anos

HOSPITAL pequeno PRÍNCIPE

REDUÇÃO DE INVESTIMENTOS COMPROMETE A MALHA RODOVIÁRIA

O setor rodoviário representa 64,9% da matriz do transporte de carga nacional e mais de 90% do transporte de passageiros no país. No entanto, a má conservação dos ativos físicos rodoviários segue como um dos principais gargalos da infraestrutura brasileira, com impactos no transporte e na segurança, elevando o preço das mercadorias e, inclusive, agravando as mudanças climáticas, decorrente do maior consumo de combustível.

Como destaca a Confederação Nacional do Transporte (CNT), "promover uma infraestrutura de transporte eficiente deve ser uma política pública perene e cada vez mais integrada à agenda de responsabilidade ambiental brasileira". Todavia, a redução dos investimentos no setor, especialmente públicos, tem dificultado essa tarefa.

A concessão dos ativos para a iniciativa privada vem aliviando um pouco a pressão sobre o modal, mas não é suficiente, tendo em vista que a malha pública ainda é majoritária no estoque rodoviário nacional. A extensão da malha rodoviária pavimentada sob o regime de concessão é de cerca de 11%, enquanto a extensão sob a administração pública (federal e estadual) chega a aproximadamente 89%, com diversos trechos sem viabilidade econômica para transferência à iniciativa privada. "Atualmente, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é responsável por 53.270,4 km da extensão rodoviária pavimentada federal, mais de cinco vezes superior à extensão federal concedida (9.692,8 km)", destaca a CNT.

Evidentemente, a melhora da pavimentação, sinalização, densidade e manutenção das rodovias exige investimento, que tem se retraído tanto nos valores totais quanto nos valores por quilômetro, em uma queda progressiva que acende o sinal de alerta. Entre 2016 e 2020, o investimento médio no modal foi de R$ 7,1 bilhões por parte das concessionárias e de R$ 8,9 bilhões pelo governo federal. Considerando a malha pavimentada gerida, o cenário se inverte, com investimento médio privado por quilômetro muito superior ao público.

Como mostra a Pesquisa CNT de Rodovias, a infraestrutura permanece não apenas com qualidade insatisfatória, com buracos, trincas e falta de sinalização em grande parte da malha, como também em extensão pavimentada, insuficiente para as dimensões e os fluxos de cargas e pessoas do país. Assim, é crucial que os investimentos públicos federais e privados se complementem para a melhoria dessa infraestrutura.

Não há dúvida da importância e urgência dessa equalização, tendo em vista que a qualidade das rodovias afeta a própria competitividade da atividade econômica brasileira. "Estudos indicam que o transporte rodoviário de cargas pode influenciar indiretamente em até 29% do PIB do país", aponta a CNT. Baseado na Pesquisa CNT de Rodovias 2021, este especial da **Revista Grandes Construção** traz um panorama da situação, além das perspectivas de investimentos e obras no setor privado, acompanhadas por um levantamento mais detalhado das operações das concessionárias no modal. Boa leitura.

CCR VIA OESTE

PRIORIDADE DE INVESTIMENTOS

Infraestrutura rodoviária segue com condições estruturais ruins no país, o que requer confluência entre os setores público e privado para direcionamento de recursos ao modal

Em 2019, o Brasil ocupava o 116º lugar no quesito qualidade da infraestrutura rodoviária, em um ranking com 141 países elaborado pelo Fórum Econômico Mundial. De fato, segundo a 24ª Pesquisa CNT de Rodovias, conduzida pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), o modal rodoviário brasileiro segue com condições estruturais ruins, exigindo a reconstrução de 554 km com superfície destruída e restauração de 41.039 km com trincas, buracos, ondulações, remendos e afundamentos, além de manutenção de 51.118 km avaliados como desgastados. Para a restauração dessas vias, estima-se um investimento total acima de R$ 60 bilhões. Já para a manutenção dos trechos classificados como desgastados, o custo estimado ultrapassa R$ 20 bilhões.

A incômoda situação de deficiências acaba por se refletir em aumento de custos no transporte e, consequentemente, impactos no cenário econômico nacional, diz a entidade. Dentre os impactos específicos de transporte, destacam-se acidentes e custos operacionais ligados ao serviço. O diagnóstico é claro, mas para se melhorar a qualidade das rodovias, o caminho passa necessariamente por investimentos, tanto em construção de novas vias quanto na manutenção das existentes. E aqui está a dificuldade central. "Para isso, é preciso que haja uma confluência entre a participação pública e privada, com o contínuo aumento e melhoria dos programas de concessões, com maior direcionamento de recursos e execução pública para as rodovias sob sua responsabilidade", ressalta a CNT, que também traça propostas para o país superar o gargalo.

Para ampliar a atratividade do investidor privado, a entidade do setor de transporte sugere melhorias em termos de rentabilidade dos projetos, estudos de demanda bem-elaborados e rigor técnico no processo licitatório, assim como segurança jurídica de contratos, compartilhamento de risco bem-definida e orçamentos factíveis com o período de contrato. "Existe um potencial de atração de participação internacional no fornecimento de capital e no investimento em rodovias no país", elucida a pesquisa. "Nesse caso, é importante não só a continuidade de avanços no modelo de concessões nacional, como também que os contratos contemplem proteções à variação da taxa de câmbio, para que haja maior previsibilidade de custos e rentabilidade pelo investidor internacional."

RESPONSABILIDADE

Como se vê, o avanço da participação privada não exclui a responsabilidade pública, uma vez que a maior parte das rodovias pavimentadas – em muitos casos sem atratividade para ser concedida – ainda está sob sua gestão. Atualmente, a estimativa de custos com acidentes é superior ao orçamento executado. Entre 2016 e 2020, os acidentes causaram um custo médio ao país de R$ 12,9 bilhões, frente a um investimento médio de R$ 8,9 bilhões, em uma diferença que só vem aumentando desde então.

A CNT defende ainda que, caso o governo opte pelo critério de pagamento de outorgas em novas licitações, é imprescindível direcionar esses recursos para o investimento em infraestrutura rodoviária, de forma a beneficiar os usuários da via, uma vez que a empresa pode compensar o pagamento de outorga com o aumento da tarifa pelo uso da rodovia.

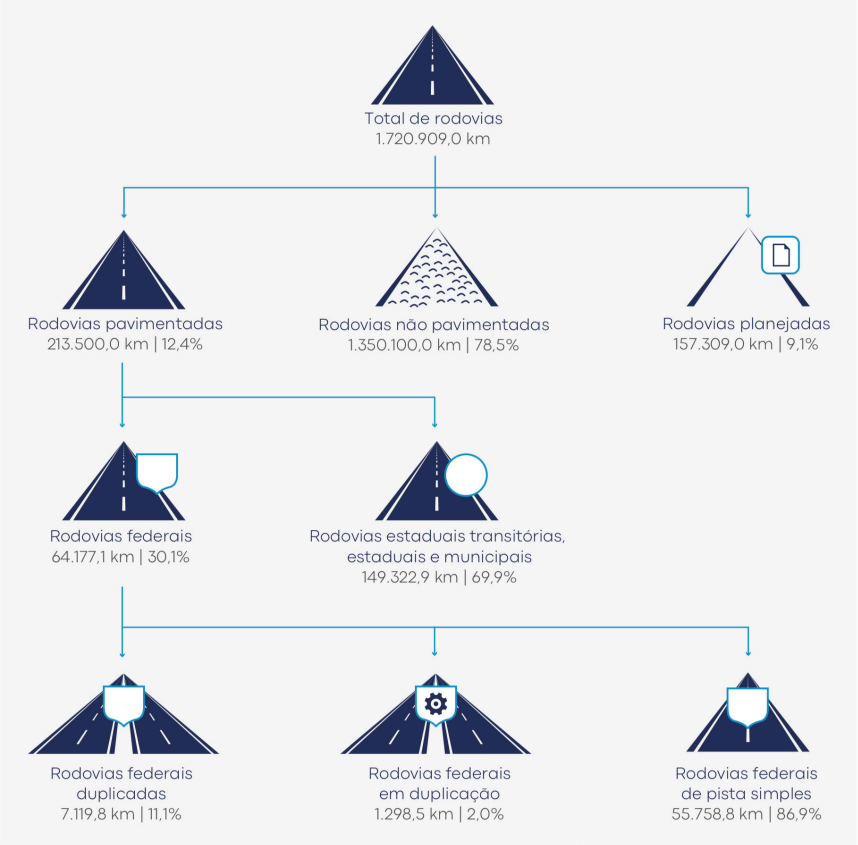
Isso exige a criação de instrumentos legais que determinem o direcionamento dos valores de outorgas para investimentos, mesmo antes da concessão, como a Proposta de Emenda à Constituição nº 1, de 2021, que visa determinar que ao menos 70,0% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços relativos ao transporte sejam reinvestidos no próprio setor. "Outra fonte importante de recursos que pode ser direcionada à recuperação e construção de rodovias é proveniente da CIDE-Combustíveis", acrescenta a CNT.

Outra linha de ação defendida pela entidade é o uso dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset) para intervenções e treinamento. "Frente à redução orçamentária progressiva direcionada para a infraestrutura de transporte no Brasil e à restrição fiscal atual, é necessário priorizar as intervenções em rodovias, de modo a preferenciar as necessidades mais urgentes", aponta a entidade.

Urgência essa que só aumenta. Com baixa densidade, apenas 12,4% da extensão total das rodovias brasileiras são pavimentados, o que corresponde a 213,5 mil km. A malha não pavimentada, por outro lado, representa a maior parte da extensão total da malha rodoviária nacional (78,5%).

No período de 2010 a 2020, a expansão da rede pavimentada foi de 9,1%, o que corresponde a 0,87% ao ano, em média. Muito pouco para um país com as características do Brasil. "Se considerarmos as desigualdades na ocupação do território e oferta de infraestruturas, isso implica que é preciso realizar uma quantidade muito significa-

A MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA



Fonte: Elaboração CNT, com dados de DNIT (2021) e Ministério da Infraestrutura (2020).

▲ No período de 2010 a 2020, a expansão da rede pavimentada foi de apenas 9,1%, o que corresponde a 0,87% ao ano, em média

tiva de deslocamentos em trechos não pavimentados em algumas regiões, ou mesmo percorrer uma maior extensão em vias pavimentadas para chegar ao destino desejado, devido à falta de disponibilidade de ligações mais diretas", avalia a pesquisa.

DETERIORAÇÃO

Em 2021, a Pesquisa CNT avaliou 109.103 km das rodovias pavimentadas (51,1% do total), conforme dados no Sistema Nacional de Viação (SNV), sendo 41.817 km de rodovias estaduais e 67.286 km de federais.

Os resultados apontam que em 61,8% (67.476 km) dessa extensão há algum tipo de problema, seja em Pavimento, Sinalização ou Geometria da via. No ano passado, a qualidade da Sinalização das rodovias mantidas pela União apontava problemas em 64,7% da extensão, praticamente voltando ao nível de 2014, quando 63,1% apresentavam dificuldades nesse quesito.

Em relação ao Pavimento, a Pesquisa identificou que 52,2% (56.970 km) da amostra pesquisada apresentaram algum tipo de problema, sendo que 33.405 km foram classificados como "Regulares", 17.285 km como "Ruins" e 6.280 km como "Péssimos". A avaliação positiva totalizou 47,8% (52.133 km), sendo 36.258 km classificados como "Ótimos" e 15.875 km, como "Bons". Na comparação com a sondagem anterior, isso representa uma piora em trechos anteriormente classificados como "Ótimos" (-5,3 pp) e aumento na extensão classificada como "Ruins" ou "Péssimos" (+5,1 pp).

Em relação às Condições de Sinalização, 58,9% (64.221 km) dos 109.103 km pesquisados foram avaliados como "Regulares", "Ruins" ou "Péssimos", tendo sido avaliados positivamente 44.882 km – ou 41,1% da extensão pesquisada –, sendo que 12,7% (13.895 km) foram avaliados como "Ótimos" e 28,4%, como "Bons" (30.987 km). A Geometria da via foi classificada como "Regulares", "Ruins" ou "Péssimos" em 62,1% da distância pesquisada (67.730 km), sendo apontada como "Ótima" em apenas 20,1% (21.915 km) e como "Bom" em 17,8% (19.458 km).

A condição da Superfície do Pavimento, por sua vez, foi avaliada como "Perfeita" somente em 15% dos trechos em análise, o que compreende a 16.385 km. Quase a metade da extensão avaliada (46,9%, ou 51.118 km) apresenta pavimento desgastado. "Além do próprio desgaste, ele pode conter trincas isoladas ou em malha, corrugação, exsudação, remendos e desagregação, entre outros", detalha a sondagem.

Aliás, trincas e/ou remendos foram identificados em 34.835 km (31,9%). Em 6% da extensão pesquisada predominaram pavimentos com afundamento, ondulação e buracos (6.204 km), com 0,5% (554 km) avaliados como "destruídos". Nas condições de rolamento, 93,8% (102.338 km) aparecem como adequadas, enquanto a condição moderada foi observada em 5,7%

▼ Situação de deficiências se reflete em aumento de custos no transporte e impactos no cenário econômico

CNT

TRANENGE CONSTRUÇÕES

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

Com 27 anos de atuação no mercado nacional, 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.

OBRAS DE INFRAESTRUTURA

305 OAEs-Obras de Arte Especiais de Pontes, Viadutos, Passarelas e Galerias, 16 Praças de Pedágio, 8 SAUs e 82km de Barreiras New Jersey, Barreiras Acústicas, Muros de Contenção, assim como 47,2km de pistas duplicadas com dispositivos de retorno, em consórcio com empresas parceiras, nas Rodovias das Concessionárias de São Paulo (ARTESP), nas Federais (ANTT) da BR-050, BR-116 e BR-381 e em Ramais Ferroviários e Obras Portuárias nos Estados de SP, MG, RJ, PR, RS, GO e BA.

CONTRATANTES: *ARTERIS/Autopistas Fernão Dias, Autovias, Centrovias, Intervias, Vianorte, Via Paulista e Régis Bittencourt; *AB CONCESSÕES /Colinas, Rodovias do Tietê e Nascentes das Gerais; *CCR /AutoBAn, NovaDutra, Renovias, RodoAnel, SPVias e ViaOeste: *ECORODOVIAS / Ecopistas, Ecovias e Eco050; *ROTA DAS BANDEIRAS; *BRVIAS/ViaRondon; *PÁTRIA/Entrevias e Eixo SP; *PREF. MUNIC. FEIRA SANTANA; *CPTM/CST: POYRY/Júlio Simões.

ESTRUTURAS PRÉ-MOLDADAS DE CONCRETO

Estruturas pré-moldadas de concreto, incluindo projetos, fundações, fabricação, transporte e montagem de elementos estruturais de concreto armado e protendido para obras de infraestrutura, industriais, edificações prediais comerciais, estádios e serviços complementares de estruturas no local, metálicas e mistas, restaurações e reforços estruturais nos Estados de SP, RS, DF, RJ, MA, MS e BA.

CONTRATANTES: Comperj/RJ, CMPC Celulose, Eldorado Celulose, Colégio Objetivo, Suzano Papel e Celulose, VCP Celulose, Veracel, Petrobrás Refinarias de Paulínia e São José dos Campos, Prefeituras de São Paulo e Paulínia/SP, Funcef , Shopping Plaza Avenida, em parceria com Construtoras Andrade Gutierrez, Arvek, Contern, Camargo Correia, Consórcio CST (Consbem, Serveng, Tiisa), Fortes Engenharia, HTB, Neopav, Odebrecht, Paulitec, Secol, OAS, Tarraf, Via Engenharia e outros.

OBRAS INDUSTRIAIS

Nos segmentos de Petróleo, Petroquímicas, Químicas, Siderúrgicas, Papel e Celulose, Refinarias, Fertilizantes, Alimentos, Bebidas, Têxtil, Gases e Embalagens nos Estados de SP, SC, BA, RJ e MG.

CONTRATANTES: Braskem Petroquímica, Monsanto do Nordeste, ABB Lummus Global, Michelin/RJ, Log-in Logística Intermodal, Pratigi Alimentos, Proquigel/Metacril Petroquímica, Rigesa Papel e Celulose, Ripasa Papel e Celulose, Fafen Petroquímica, Ipiranga Química, Rhodia Ster.

EDIFICAÇÕES PREDIAIS

Shoppings, Supermercados, Prédios Administrativos, Universidades, Colégios, Escolas, Depósitos, Restaurantes e Casas Populares nos Estados de SP, MG e BA.

CONTRATANTES: Shopping Fernandópolis, CEF, Enxuto Supermercados, Savegnago Supermercados, Home Center Ferreira Costa, Prefeitura Municipal de Camaçari/BA, Lojas Americanas, Colégio Objetivo, ISBA - Instituto Social da Bahia e outros.

TRANENGE CONSTRUÇÕES

ISO 9001 PBQP-H SiAC Nivel A BUREAU VERITAS Certification

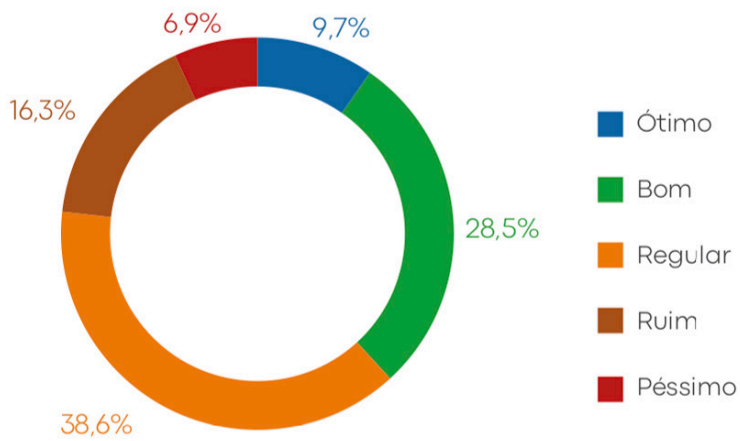
ISO 14001 BUREAU VERITAS Certification

ESCRITÓRIO SÃO PAULO:
Rua Alves Guimarães, 462
Cj. 102 - Jardim América
São Paulo / SP - CEP: 05.410-000
55 (11) 3082-7205

SEDE / UNIDADE PRÉ-MOLDADOS:
Avenida Nove, 520 - Distrito de Ajapi
Rio Claro / SP - CEP: 13.508-526
55 (19) 2112-3000

TRANENGE.COM.BR | TRANENGE@TRANENGE.COM.BR

ESTADO GERAL DAS RODOVIAS



CNT

Estado Geral	Extensão Total	
	km	%
Ótimo	10.586	9,7
Bom	31.041	28,5
Regular	42.232	38,6
Ruim	17.757	16,3
Péssimo	7.487	6,9
TOTAL	**109.103**	**100,0**

▲ Pesquisa mostra que em 61,8% (67.476 km) da extensão analisada há algum tipo de problema

(6.204 km) e inadequada em 0,5% (554 km) das vias analisadas.

CONDIÇÕES

No que tange às Condições das Faixas Centrais, foram identificados 63.957 km com pintura visíveis, o que corresponde a 58,6% da malha analisada pela pesquisa. As faixas estão desgastadas em 37.846 km (34,7%) e são inexistentes em 7.294 km (6,7%) dos trechos. Já as faixas laterais são visíveis em 56.561 km (51,9%), mas 38.641 km (35,4%) estão com faixas desgastadas e em 13.894 km (12,7%) são completamente inexistentes.

Em Sinalização Vertical, as placas de regulamentação estão presentes em 69.940 km (64,6%) das rodovias pesquisadas, estando ausentes em menos de 50% dos locais onde são requeridas – 32.819 km (30,3%). A pesquisa constatou ainda que em 85% da extensão avaliada as placas de advertência não são requeridas. Assim, foram identificados 7.292 km (6,7%) de rodovias sinalizados conforme a necessidade. Em outros 7.897 km (7,3%), a sinalização está presente em menos de 50% dos locais onde são requeridas.

No que se refere às Placas de Indicação, estão presentes sempre que necessário em 26,1% (28.276 km) da extensão avaliada. Em 4,4% (4.794 km), estão na maioria dos locais onde são necessárias e, em 15,5% (16.761 km), estão ausentes em menos de 50% dos locais onde a sinalização é exigida. O quesito Visibilidade das Placas mostra que foram identificados 94.438 km (87,3%) nos quais não havia vegetação cobrindo as placas. A interferência do mato na visibilidade das placas foi verificada em 10.964 km (10,1%), enquanto em 2.837 km (2,6%) sequer havia placas.

Uma extensão de 83.537 km (88,5%) possui placas legíveis, que estão desgastadas em 10.027 km (10,6%) e ilegíveis em 874 km (0,9%). Quanto aos Dispositivos Auxiliares, as defensas/barreiras estavam presentes sempre que necessário em 8.130 km (7,5%) avaliados. Em 15.350 km (14,1%), os dispositivos de proteção estavam presentes em pelo menos 50% das áreas exigidas.

Porém, a maioria das rodovias do país avaliadas pela CNT não possui tais dispositivos em todas as situações em que são requeridos. Em 26.941 km (24,6%), os dispositivos estão presentes em menos de 50% das áreas perigosas, sendo inexistentes em outros 50.266 km (46,1%).

PERFIL

A pesquisa constata que a maioria das rodovias do Brasil é de pista simples de mão dupla (93.056 km, ou 85,3%). Há uma parcela muito reduzida de rodovias construídas em pista simples de mão única – correspondendo a 460 km (0,4%) da extensão avaliada – e em pista dupla com faixa central como divisor do tráfego (662 km, ou 0,6%). Já as rodovias de pista dupla com canteiro central representam 13,7% da extensão

COLINAS

▲ Pesquisa mostra que a parcela de rodovias com pista dupla e faixa central é de apenas 0,6% do total

pesquisada (14.925 km).

Entre as rodovias de pista dupla com canteiro central, 31,3% (4.671 km) possuem mais de dez metros de largura. Em 11% (1.648 km), o canteiro possui entre três e dez metros e barreira central. Em 21,3% (3.184 km), é menor que três metros, mas possui barreiras de proteção. Rodovias de pista dupla que não possuem barreira central e têm o canteiro central com largura entre três e dez metros somam 4.801 km (32,2%), enquanto canteiros menores que três metros são a minoria, com 621 km (4,2%).

Ao avaliar o perfil das rodovias, a pesquisa identificou que predominam rodovias de perfil ondulado e/ou montanhoso em 54,9% da extensão pesquisada, o que corresponde a 59.898 km. As rodovias de perfil plano representam 45,1% (49.205 km). A presença e condição da faixa adicional de subida foi constatada apenas em rodovias de pista simples de mão dupla e onde o perfil foi avaliado como ondulado e/ou montanhoso, que totalizam 49.401 km avaliados.

Considerando essa extensão, 70,1% (34.609 km) não possuem faixas adicionais e 29,9% (14.792 km) possuem pelo menos uma faixa adicional de subida por unidade de pesquisa

Dos trechos onde foram identificadas faixas adicionais de subida, 80% (11.839 km) estão em boas condições, 16,8% estão em estado deficiente (2.487 km) e em 3,2% estão destruídas, ou seja, não têm mais serventia para suportar o tráfego de veículos mais lentos e pesados.

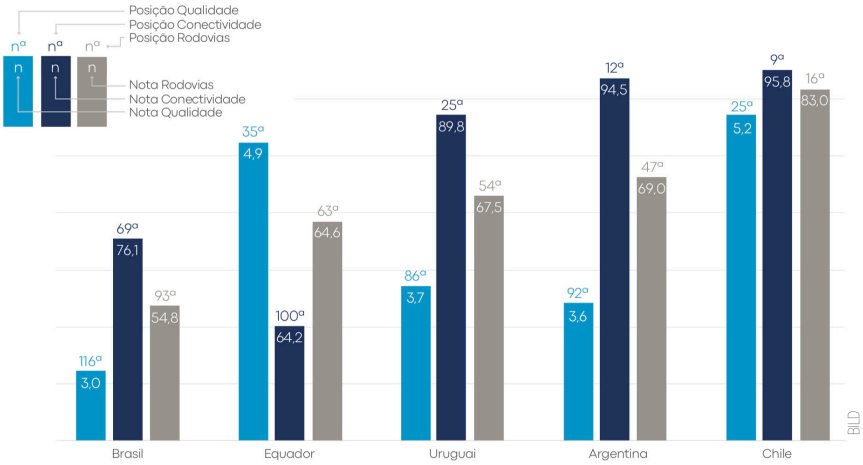
Também a presença e a condição de pontes e viadutos foram avaliadas, revelando que 56.990 km (52,2%) contam com obras de arte especiais, que estão ausentes em outros 52.113 km (47,8%). Além disso, somente 25,6% (14.584 km) da extensão com pontes e/ou viadutos possuem acostamento. Já as proteções de cabeceira são encontradas em 70,1% (39.933 km) dos trechos pesquisados com obras de arte. Em 49.724 km (87,3%) dos trechos que possuem pontes e/ou viadutos há proteção lateral, reduzindo as chances de que, em uma colisão, o veículo saia da plataforma da rodovia.

A CNT ressalta que a sinalização de curvas perigosas está presente em 26,2% (28.565 km) da extensão avaliada. Em 73,8% (80.538 km) da extensão, as curvas não apresentam raios e ângulos reduzidos, não sendo consideradas perigosas. Predominam curvas sinalizadas em 42,5% (12.144 km) da extensão. Nos demais 57,5% (16.421 km), não há placas, o que aumenta o risco de acidentes.

Além disso, 57,6% (62.838 km) da extensão avaliada possuem acostamento – sendo 61.915 km pavimentados e 923 km não pavimentados. Apesar de a presença de acostamento ser predominante, a elevada extensão sem esse elemento (mais de 46 mil km) é notadamente importante quando se verifica que predominam as pistas simples de mão dupla no país.

Quando existentes, os acostamentos estão predominantemente em boas

RANKING DE COMPETITIVIDADE EM RODOVIAS



BILD

Fonte: Elaboração CNT, com dados do Fórum Econômico Mundial (2019).

▲ Com economia mais dinâmica, o Brasil ainda se encontra atrás de outros países da América do Sul em relação à malha rodoviária

EXTENSÃO DA MALHA PAVIMENTADA POR TIPO DE GESTÃO

Fonte: Elaboração CNT, com dados do DNIT (2021).

CNT

▲ Malha sob gestão pública ainda é majoritária nas rodovias brasileiras

condições (87,1%, ou 54.704 km). Em 11,6% da extensão são avaliados em más condições, com a presença de mato, buracos e/ou desníveis que dificultam a utilização. Em 844 km (1,3% da extensão), estão totalmente destruídos.

A pesquisa também identifica 1.739 pontos críticos, com destaque para buracos grandes (maiores que o pneu de um veículo padrão), com 1.363 ocorrências. Outros pontos críticos identificados incluem queda de barreira (40), ponte caída (5), erosão na pista (303), pontes estreitas (18) e outras situações que interferem na fluidez da via (10).

COMPARATIVO

Em 2021, foi avaliado um total de 23.636 km de rodovias sob gestão concedida e 85.467 sob gestão pública. Comparativamente, as rodovias sob concessão apresentam melhores resultados, das quais 74,2% (17.549 km) da extensão avaliada apresentam condições satisfatórias de qualidade, sendo classificados como "Ótimos" ou "Bons" no Estado Geral, enquanto 25,8% (6.087 km) estão em situação "Regulares", "Ruins" ou "Péssimos".

Nas rodovias sob gestão pública a situação é inversa – 28,2% (24.078 km) da extensão avaliada foram classificados como "Ótimos" ou "Bons" e, em 71,8% (61.389 km), como "Regulares" (43%), "Ruins" (20,1%) ou "Péssimos" (8,7%) no Estado Geral.

No caso de rodovias concedidas, embora continuem apresentando condições superiores às rodovias sob gestão pública, há problemas de modelagem que culminaram em processos de caducidade, devolução e/ou relicitação. Todavia, enquanto as rodovias sob gestão pública apresentam problemas em 71,8% de sua extensão, nas rodovias concedidas esse percentual é de 25,8%. Nos trechos concedidos, a Sinalização é considerada "Ótima" ou "Boa" em 75,9% da extensão, enquanto nas rodovias sob gestão pública essa porcentagem é de 31,5%. O mesmo acontece com o Pavimento, com 73,8% classificados como "Ótimos" ou "Bons" nas concedidas e 40,6% nas públicas.

De acordo com o modelo de gestão, o custo operacional para o transporte também apresenta discrepâncias. "Tendo em vista as condições do Pavimento, estima-se que haja um incremento de 16% no custo operacional, enquanto nos trechos sob gestão pública o percentual chega a 35,2%", destaca a pesquisa.

Além disso, ao se comparar o investimento entre 2016 e 2020, observa-se que o montante foi de R$ 7,16 bilhões nas rodovias concedidas e de R$ 8,90 bilhões sob gestão federal. "Para que esse valor seja comparável, é importante que seja feita uma análise do investimento por quilômetro gerido", ressalta a CNT, destacando que o investimento por quilômetro nas rodovias sob concessão é quase 2,4 vezes maior do que o investimento público federal. "Por quilômetro, esse valor foi de R$ 381,04 mil em rodovias concedidas e de R$ 162,92 mil sob gestão pública", detalha a pesquisa. Essa diferença mostra o caminho para a infraestrutura rodoviária brasileira, que ademais permanece repleto de obstáculos pela frente.

▼ Investimento privado por quilômetro gerido já é quase o mesmo da malha federal

ARTERIS

OBTENHA DESCONTO EXCLUSIVO NA AQUISIÇÃO DO MAIS COMPLETO SISTEMA PARA GERENCIAMENTO DE MANUTENÇÃO DE FROTA DO MERCADO.

A **SOBRATEMA** fez uma parceria com a **ASSISTE**, desenvolvedora do sistema para gerenciamento de manutenção de frota – **SISMA**, para auxiliar sua empresa na solução de problemas de custo e gerenciamento de manutenção das suas frotas automotivas. Esta cooperação visa proporcionar maior rentabilidade, controle e segurança para sua gestão de frota. Solicite uma demonstração do **SISMA** no portal da **SOBRATEMA** e ganhe um desconto exclusivo na aquisição e utilização desta completa ferramenta.

SISMA

SOBRATEMA

WWW.SOBRATEMA.ORG.BR/SISMA

URGÊNCIA NA RETOMADA

Após anos sem projetos de relevo em execução, concessões rodoviárias formatadas e já realizadas reforçam as expectativas do setor para o destravamento das obras em 2023

Por Augusto Diniz

Blocos de rodovias federais formatados para serem licitados somados a estradas estaduais integradas a programas de concessão regionais totalizam 27.178 km de segmentos rodoviários. A extensão representa pouco mais do que o dobro do total de rodovias já concedidas no país atualmente, que chega a 25.035 km, de acordo com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

O volume de investimentos a serem feitos no setor é bastante representativo, uma vez que essas concessões têm como principal contrapartida reformas e ampliações da malha, exigindo um expressivo volume de obras. Somente em 2021, as concessionárias associadas à ABCR investiram R$ 6,19 bilhões em melhorias das rodovias (capex) e R$ 5,41 bilhões na manutenção, operação e prestação de serviços aos usuários.

IMPULSO

A concessão de segmentos rodoviários federais ganhou novo impulso a partir 2018, após três longos anos sem novos projetos. Naquele ano, foi realizado o leilão da Rodovia de Integração do Sul (RIS), um sistema composto por quatro estradas no Rio Grande do Sul. Na ocasião, o certame foi vencido pela CCR.

Depois, ocorreram leilões de mais seis lotes de estradas federais. "Depois da criação do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), em 2016, o nível de qualidade na estruturação dos projetos, análise de viabilidade e instrumentos de retorno e mitigação do risco melhorou muito", avalia Venilton Tadini, presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib). "Isso possibilitou que esses leilões tivessem resultados bastante positivos."

Em 2019, a EcoRodovias arrematou 437 km da BR-364 e da BR-365, entre Minas Gerais a Goiás. As obras envolvem duplicação de 44 km, construção de 160 km de terceira faixa e 20 km de vias marginais, além da implantação de 88 km de acostamento. No ano seguinte, a CCR ganhou a concessão da BR-101/SC, no litoral sul catarinense, com sinergia à concessão conquistada em 2018 no Rio Grande do Sul. No caso, as obras também são significativas, incluindo 70,3 km de vias marginais e 98,3 km de faixas adicionais, além de 31 melhorias de

MINFRA

▲ Cerca de 20% da malha federal pavimentada já foram transferidos para a iniciativa privada

acessos, entre outras intervenções.

Já o conjunto de rodovias BR-153/TO/GO, BR-080/GO e BR-414/GO passou a ser administrado pela EcoRodovias em 2021. O chamado Programa de Exploração da Rodovia (PER) inclui a duplicação obrigatória de 622,5 km, sendo 357,8 km do 3º ao 10º ano de concessão. Há ainda 27,5 km de faixas adicionais e 89,9 km de vias marginais a serem executadas, além do contorno na cidade de Corumbá de Goiás, com 6 km de construção.

CONTRATOS ASSINADOS

As quatro concessões citadas já entraram no período de obras mais pesadas, após um primeiro momento de manutenção e trabalhos emergenciais. Outras concessões, listadas a seguir, são indicações de demanda significativa de obras futuras, no curto e médio prazo, já que os leilões foram realizados recentemente, com contratos assinados neste ano. "Havia uma recuperação pelo crescimento privado em concessões de serviços públicos, mas quando começou a acelerar, veio a pandemia", lembra Tadini, destacando que a recuperação começou no ano passado, puxando os investimentos e, consequentemente, favorecendo a indústria da construção e sua cadeia de valor, incluindo insumos, máquinas e equipamentos.

Na nova licitação da concessão da BR-116/RJ/SP, por exemplo, a CCR levou o certame e segue operando o sistema, que agora tem no escopo 625,8 km (e não mais 402 km, como era na concessão anterior, da mesma CCR), já que inclui trecho da rodovia Rio-Santos, em boa parte no estado do Rio de Janeiro. Os investimentos somam cerca de R$ 15 bilhões.

Entre as obras, destaca-se a construção de nova via – com quatro pistas de rolamento – de subida da Serra das Araras (BR-116), que conta com viadutos e um túnel de 400 m de extensão, perfazendo um total de 16,2 km de extensão. Só nesse trecho, o custo está orçado em R$ 1,2 bilhão. No trecho da BR-116, na região metropolitana de São Paulo, estão previstos 366 km de 3ª e 4ª faixas, 10 km de novas marginais, seis novas alças de acesso, uma ponte e 12,6 km de faixa reversível. Em parte, o objetivo de tanta obra é facilitar o acesso ao Aeroporto de Guarulhos.

No interior do estado, está prevista a construção de, pelo menos, 100 km de vias marginais – mas também existem obras previstas em trechos urbanos de cidades como, por exemplo, Taubaté, Caçapava e São José dos Campos. Já no trecho da BR-116 no estado do Rio de Janeiro serão executados 203 km de 3ª e 4ª faixas, 26 km de faixas adicionais e 80 km de duplicações. Há ainda prevista no contrato a duplicação de 80,2 km na BR-101.

▼ Concessões têm reformas e ampliações da malha como principal contrapartida

MINFRA

De acordo com informações da CCR, os trabalhos iniciais de pavimento na BR-116 têm sido feitos pela Serveng. Na região Metropolitana de São Paulo, os trabalhos estão a cargo da Acciona. Por sua vez, as obras no interior de São Paulo, ligadas a faixas adicionais e vias marginais, também estão sob responsabilidade da Serveng. Já na Serra das Araras, o trabalho é da Engetec (empresa do grupo Queiroz Galvão). Na BR-101, o trabalho inicial na pavimentação está a cargo do consórcio Craft e Motta Sul.

Recentemente, a EcoRodovias assinou a concessão do sistema rodoviário envolvendo as rodovias BR-116/493/465/RJ/MG, totalizando 724,8 km. A previsão de investimentos chega a R$ 11,3 bilhões em obras, que envolvem 308,9 km de duplicações, sendo 91,2 km na BR-116/RJ, 192,1 km na BR-116/MG e 25,6 km na BR-493/RJ. Há ainda a necessidade de construção de 255,2 km de faixas adicionais (todas na BR-116) e 85,5 km de vias marginais.

Pelo projeto, existe ainda a necessidade de construção de 154 dispositivos, entre trevos, viadutos, passagens inferiores, alças e retornos. Também estão previstas três rampas de escape na Serra de Teresópolis e duas áreas de descanso para caminhoneiros no sistema rodoviário.

No meio do caminho dos leilões ocorridos recentemente, também foi feita a licitação do sistema rodoviário da BR-163/230/MT/PA, compreendendo um total de 1.009 km de extensão, ligando Sinop, em Mato Grosso, a terminais portuários do rio Tapajós, no Pará, para escoamento da produção agrícola daquela região. O tempo de concessão é de 10 anos, menor que o usual, mas cobrindo o período até que o projeto Ferrogrão entre em operação, caso saia finalmente do papel.

Os investimentos na concessão são estimados em R$ 1,76 bilhão, tendo como principal intervenção a construção dos acessos definitivos aos terminais portuários de Mirituba, Santarenzinho e Itapacurá. O consórcio Via Brasil BR-163, formado pelas empresas Conasa infraestrutura, Zeta Infraestrutura, Construtora Rocha Cavalcante, Engenharia de Materiais e M4 Investimentos e Participações, foi a vencedora do leilão.

PROGRAMAS ESTADUAIS

Em setembro, a EcoRodovias venceu o leilão de concessão do Lote Noroeste Paulista, em São Paulo. Compreendendo 601 km de rodovias estaduais, o projeto do Lote Noroeste Paulista prevê investimentos de R$ 10 bilhões. Entre as obras, há 123 km de duplicações, 147 km de

▼ Alguns trechos já entraram no período de obras mais pesadas

faixas adicionais, 26 km de marginais e 75 km de ciclovias, entre outras. Além disso, está prevista a construção de três áreas de descanso para caminhoneiros.

O lote faz parte de um programa de concessões estaduais que cresceu bastante nos últimos anos – antes, era muito mais concentrado no estado de São Paulo. Nessa linha, há programas de concessões rodoviárias em pelos menos 11 estados, informa a ABCR, incluindo Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pernambuco e Pará.

Pelas análises da entidade, os programas estaduais são capazes de gerar cerca de R$ 60 bilhões de reais em investimentos em infraestrutura. "Os programas de concessão estaduais foram um efeito direto do PPI, com exceção de São Paulo, que começou as concessões rodoviárias antes mesmo do governo federal", explica Tadini, lembrando que o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e a Caixa têm dado forte apoio às iniciativas estaduais de concessão.

MINFRA

▲ Programa de concessões estaduais cresceu consideravelmente nos últimos anos

MINFRA

Em Minas Gerais, recentemente foram realizados três leilões de segmentos de estradas. A empresa italiana Inc SPA venceu o leilão para a concessão rodoviária do Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Um consórcio formado pela Equipav e a gestora Perfin venceu outros dois lotes: um no Triângulo Mineiro, com 647 km de rodovias, e outro no sul de Minas, com 627 km de estradas.

Também o Piauí assinou no ano passado a concessão de dois trechos (Transcerrados e Estrada Palestina), perfazendo um total de 273 km de estradas no sul do estado nordestino. O consórcio vencedor é liderado pela CS Infra, empresa do grupo Simpar, companhia listada na B3 e que tem no portfólio a empresa de logística JSL e a locadora de veículos Movida. Nesse projeto, os investimentos previstos são de aproximadamente R$ 800 milhões.

CONCESSÕES FEDERAIS

Os projetos rodoviários federais com chances mais concretas de licitação para breve envolvem três sistemas de estradas. O primeiro é a concessão da BR-381/MG, que liga Belo Horizonte a Governador Valadares, com 304 km de extensão. Antes, o projeto também era integrado pela BR-262/ES, mas o segmento acabou sendo excluído depois de licitações fracassadas em conjunto com a BR-381.

Já as Rodovias Integradas do Paraná envolvem seis lotes de rodovias no estado. A previsão de investimento total passa de R$ 40 bilhões. Por fim, a

INVESTIMENTO PRIVADO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE TAMBÉM VEM SE REDUZINDO

Frente à redução da participação pública nos investimentos em rodovias, as concessões vêm sendo progressivamente adotadas quase como uma necessidade no país. Entre 2004 e 2013, o investimento privado em rodovias apresentou um crescimento substancial de aproximadamente 321,1%, apontando um potencial saída para os gargalos no modal.

Entretanto, como mostram dados da pesquisa CNT, nos anos posteriores houve uma inversão na tendência, de modo que desde 2014 os investimentos privados em rodovias têm sido constantemente menores, com várias concessões em fim de contrato e investimentos em final de ciclo. "Considerando o período entre 2013 e 2020, o investimento total se reduziu em cerca de 52,1%", afirma a entidade.

Além disso, entre 2019 e 2020 – quando, segundo dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), a participação privada alcançou 16.461 km – houve uma significativa diminuição no número de associadas da ABCR e, portanto, na extensão concedida e no investimento total.

▼ Visto como necessidade no país, investimento via concessões vem diminuindo desde 2013

concessão da BR-040/495/MG/RJ faz a ligação rodoviária entre Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Ao todo, são 450,70 km de estradas. Hoje, essa operação é feita pela Concer no trecho entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora, na BR-040, que inclusive terá um trecho relicitado.

O executivo da Abdib vê grandes chances de continuidade no processo de concessão desses sistemas rodoviários já formatados. Porém, ele destaca a importância de fortalecimento financeiro dos projetos já concedidos, como a criação de debêntures de infraestrutura, atualmente em análise no Congresso Nacional e que permitem que concessionárias de serviços públicos façam emissão de títulos de crédito para levantar recursos e equacionar funding para os investimentos.

Segundo a Abdib, o governo federal já transferiu para a iniciativa privada de 18% a 20% da malha pavimentada. "O primeiro passo era melhorar a malha rodoviária existente", observa Tadini. "De fato, isso foi um passo importante para a logística e o transporte."

Por outro lado, o executivo ressalta que o investimento estatal retraiu muito na malha, que precisa urgentemente de manutenção e que conta com uma parte que – sem viabilidade econômica – não será possível transferir para iniciativa privada. "Essa é uma grande preocupação", afirma o dirigente.

Segundo Tadini, em 2014 o DNIT (Departamento de Nacional de Infraestrutura de Transportes) contava com R$ 30 bilhões para investimento em rodovias, sendo que no orçamento de 2023 esse valor não chega a R$ 6 bilhões. "Com esse valor, não dá", ele reconhece. "Só para manter e conservar o que existe, o investimento precisava ser de, no mínimo, R$ 12 a R$ 15 bilhões."

ANUNCIE

REVISTA GC
GRANDES CONSTRUÇÕES

MAIOR ALCANCE DO MERCADO EDITORIAL DE CONSTRUÇÃO E ENGENHARIA

MÉDIA DE LEITORES POR EDIÇÃO 19 MIL

REVISTA DIGITAL ACERVO COMPLETO NO SITE E ISSUU

SITE + 10 MIL VISITANTES ÚNICOS/MÊS

@revistagc1

@revista_gc

@revistagc1

MAIS INFORMAÇÕES (11) 3662-4159
PUBLICIDADE@SOBRATEMA.ORG.BR

"O PAPEL DE INVESTIDOR DO GOVERNO É INSUBSTITUÍVEL"

CNT

Principal modal de transporte no Brasil, a malha a rodoviária segue apresentando diversos tipos de problemas, especialmente relacionados às condições do pavimento, resultando em um maior custo operacional do transporte, como mostra a matéria de capa desta edição especial. Em entrevista exclusiva à Revista Grandes Construções, o diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, acentua a necessidade urgente de o país voltar a investir no setor, tanto na esfera pública quanto privada.

Graduado em Engenharia Civil (Universidade Federal de Goiás) e Bacharel em Direito (Faculdade Anhanguera), o especialista também tem mestrado em Transportes pela Universidade de Brasília (UnB), com MBA Executivo em Gestão Empresarial pela Fundação Dom Cabral.

Com ampla experiência no setor, Batista atualmente é responsável pelo planejamento e execução de mais de 450 pesquisas, estudos e projetos técnicos, econômicos e ambientais de âmbito nacional, em um trabalho realizado pela CNT desde 2001. Anteriormente, foi engenheiro do Consórcio Rodoviário Intermunicipal de Goiás, com atuação em planejamento e execução de obras. "O percentual de investimentos públicos em rodovias no Brasil é extremamente baixo. Em 2020, foi apenas de 0,09% do PIB e, em 2021, caiu ainda mais, para 0,07% do PIB", diz ele. "Com um nível de investimento tão baixo, é difícil prever algum tipo de melhoria. Por outro lado, isso acaba gerando custo considerável para toda a economia, na medida em que o transporte rodoviário é o mais utilizado em nosso país."

Acompanhe.

- **Recebendo menos da metade do investimento que seria necessário, como resume a situação da malha rodoviária atual?**

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) tem um estudo muito tradicional, que é a Pesquisa CNT de Rodovias. Executada há mais de 20 anos, esse estudo permite perceber a evolução, as carências e as grandes dificuldades em se ter

REPRODUÇÃO

▶ Malha rodoviária brasileira passou por decréscimo de qualidade em um período muito curto, diz o especialista

uma malha rodoviária de qualidade no Brasil. Um número que traduz de maneira bastante clara essa situação – que infelizmente não é muito boa – é o resultado comparativo da última edição, que foi a de 2021 em relação à 2019. Em 2019, 59% da malha rodoviária pavimentada apresentavam algum tipo de problema, sendo considerada regular, ruim ou péssima. Já em 2021, esse número saltou para 62%, ou seja, estamos falando de um decréscimo de qualidade de 3% em um período muito curto. Isso acaba traduzindo a grande dificuldade que o Brasil tem, sobretudo a malha gerada pelo poder público, tanto federal quanto estadual, na locação de investimentos. O percentual de investimentos públicos em rodovias no Brasil é extremamente baixo. Em 2020, foi apenas de 0,09% do PIB e, em 2021, caiu ainda mais, para 0,07% do PIB. Com um nível de investimento tão baixo, é difícil prever algum tipo de melhoria. Por outro lado, isso acaba gerando custo considerável para toda a economia, na medida em que o transporte rodoviário é o mais utilizado em nosso país.

- **Quanto seria necessário investir para sanar esses problemas? Como atrair recursos complementares?**

O Brasil precisará investir, para sanar o problema e entrar no ritmo de retomada de construção, em torno de 2% a 3% do PIB anualmente por um período longo, de mais de 10 anos. Então, uma forma para atingir esse objetivo seria atrair a iniciativa privada. E para que a iniciativa privada possa fazer locação de recursos, em primeiro lugar será preciso estabelecer bons projetos e definir boas rodovias. Mas, para isso, temos um limite. O papel da iniciativa privada é fundamental, mas complementar. Por outro lado, é imprescindível a locação de recursos públicos, dado em volume de investimento necessário, sobretudo em um país com uma dimensão territorial tão grande quanto o Brasil. Esse papel de investidor do governo é insubstituível.

- **Por que os investimentos das concessionárias vêm decrescendo desde 2013, segundo o levantamento da CNT?**

O país entrou em uma situação bastante crítica. A partir de 2014 e 2015, passamos por uma crise que ainda não foi superada totalmente. Nos últimos anos, entramos em uma crise fiscal muito grande, sobretudo por causa da pandemia, ou seja, a capacidade de investimento acabou sendo reduzida. Mas, quando se analisa o orçamento de maneira geral, percebe-se que o volume disponível para investimento no Brasil é muito baixo; e essa é uma pendência que precisa ser revertida rapidamente, sobre pena de a infraestrutura disponível se deteriorar de uma forma irreversível. O estoque de capital de infraestrutura foi construído a duras penas no Bra-

REPRODUÇÃO

▶ Segundo Batista, deixar o estoque de capital de infraestrutura se deteriorar vai sair muito mais caro para o país

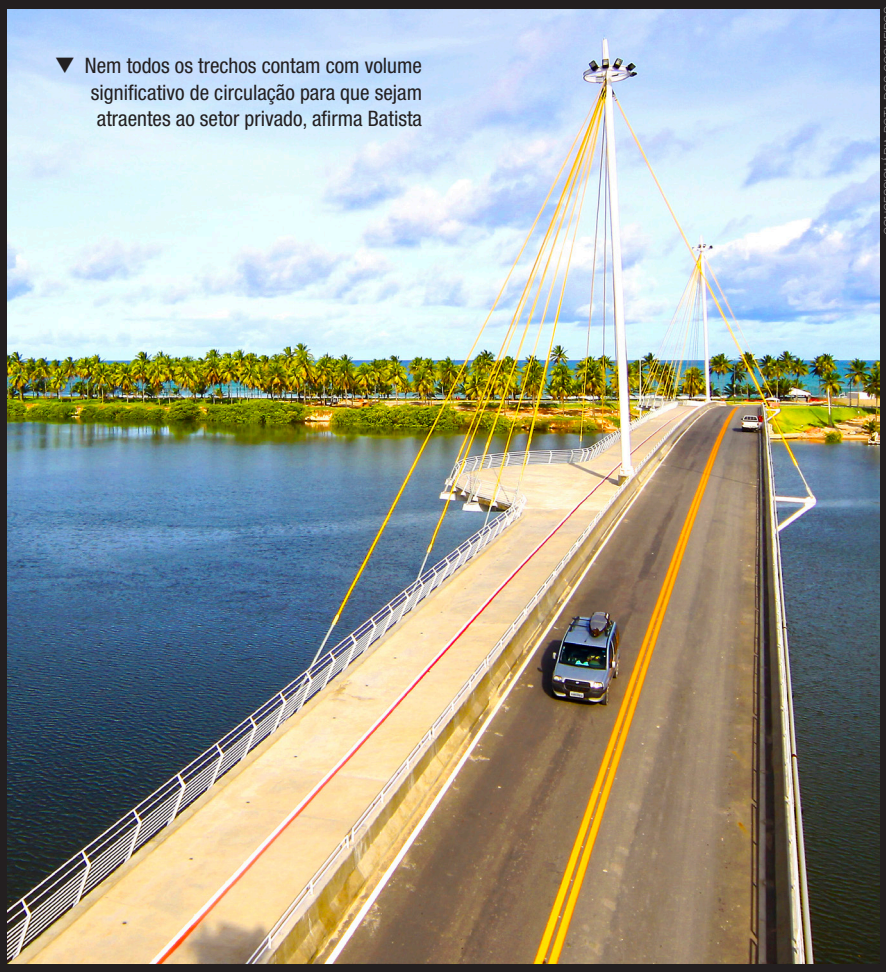
sil – que nunca foi um país rico em investimentos em infraestrutura de transporte, sempre foi muito regrado –, e deixar esse volume de infraestrutura se deteriorar vai sair muito mais caro para o país tanto em termos de reconstrução quanto de oneração dos setores produtivos, visto que tudo passa em um momento ou outro pelo setor de transporte rodoviário.

- **A queda dos investimentos públicos tem sido compensada adequadamente pelo setor privado?**

Não. Primeiro, a capacidade de investimento privado vai ser sempre menor, mais restrita. O que percebemos é que o processo de concessão de rodovias no Brasil foi muito bem-sucedido. O próprio histórico da Pesquisa CNT de Rodovias mostra que existe um nível de qualidade muito melhor nas rodovias concedidas em relação às rodovias públicas. Por outro lado, o volume de capital investido pelo setor privado é insuficiente, pois estamos falando de uma malha muito grande para ser recuperada. E é importante notar ainda que nem todos os trechos contam com volume significativo de circulação para que sejam atraentes ao setor privado. Por isso, o papel do setor público como investidor é essencial.

- **As concessões que estão para vencer representam risco ou oportunidade?**

Os processos de concessão de rodovias no Brasil tiveram início na década de 1990. De maneira geral, é normal que esse ciclo seja concluído em 25 ou 30 anos. Do nosso ponto de vista, é importante que essas concessões sejam renovadas, pois quando analisamos o volume de investimentos por quilômetros, fazendo uma comparação com o setor público e privado, o investimento privado é bem mais alto. Então, isso acaba explicando o nível de qualidade que as rodovias concedidas possuem. Não se pode abrir mão de rodovias de melhor qualidade no Brasil, dada a situação crítica que encontramos como característica média das rodovias no país. É preciso renovar esses contratos, dentro do possível, naqueles trechos que forem possíveis implementar uma concessão.



▼ Nem todos os trechos contam com volume significativo de circulação para que sejam atraentes ao setor privado, afirma Batista

CONCESSIONÁRIA ROTA DOS COQUEIROS

- **Quais são as alternativas em trechos que não se sustentam nesse modelo?**

O Brasil pode experimentar parcerias público-privadas. Outros modelos de financiamento precisam ocorrer e, para que isso aconteça, o Brasil necessita priorizar políticas de transporte. No entanto, estamos vivendo o período mais baixo de investimentos dos últimos 20 anos e isso mostra uma falta de priorização de políticas públicas setoriais do transporte, o que afeta toda a cadeia logística, gerando uma sobrecarga de custos desnecessários. Na pesquisa CNT do ano passado, avaliamos o custo incremental médio necessário por conta das condições do pavimento e chegamos à conclusão que esse custo girava em torno de 30%. Ou seja, esse fator acaba onerando o transporte e, ao não se fazer o investimento necessário, acaba transferindo o custo para a operação; e esse custo vai sendo repassado para toda a cadeia produtiva, traduzindo-se em um maior consumo de combustível, maior necessidade de manutenção, menor durabilidade do veículo e custos desnecessários, que acabam entrando na corrente produtiva de uma forma muito prejudicial para o país.

- **Mesmo frente a esses desafios, em que aspecto o Brasil mais avançou nos últimos anos neste modal?**

Existem dois cenários no Brasil. O da iniciativa privada, com as rodo-

Cursos IN COMPANY Instituto Opus

Supervisor de Rigging
Carga Horária 32h

Formação de Rigger
Carga Horária 40h

Movimentação de Carga para Técnicos em Segurança do Trabalho
Carga Horária 32h

O Instituto Opus capacita seus profissionais na sua empresa.

Peça um orçamento >> **www.opus.org.br**

vias concedidas, onde há um avanço maior no nível de qualidade e segurança, menor número de acidentes e de óbitos. E existe outro cenário que são as rodovias públicas, com baixíssimo nível de investimento, qualidade caindo ano a ano e onerando os setores produtivos. Essa situação precisa ser revertida, sob pena de o país perder grande parte da sua competitividade.

- **A entidade avalia que os Estados podem absorver rodovias federais? De que maneira isso pode destravar as obras?**

Essa é uma situação bem delicada, pois os estados de forma geral têm menos recursos, com raras exceções, para fazer a gestão rodoviária. Quando analisamos os estados dentro da pesquisa CNT de Rodovias, as rodovias estaduais apresentam nível qualidade ainda mais baixo que as federais. Os estados contam com menos recursos e existe uma dependência muito grande do financiamento por parte de recursos repassados pela União. É preciso criar uma política de transporte nacional, que abranja tanto uma rede de financiamento pelo governo federal quanto pelos estaduais. Quando acontece esse desequilíbrio, se o estado investe e melhora um trecho paralelo a uma rodovia federal em condição ruim, o fluxo acaba indo todo para esse trecho, até como consequência da melhor qualidade. E o que acontece é que essa rodovia, que deveria durar mais tempo, durará menos pelo excesso de fluxo.

- **Quais são as perspectivas para os próximos anos em termos de ampliação da malha e investimentos?**

Esperamos que os governantes, independentemente da natureza política, retomem os investimentos. É preciso deixar claro que é necessário distribuir recursos para a infraestrutura de transporte, inclusive de rodovias, pois com uma melhor qualidade o número de acidentes será reduzido e, por consequência, baixará a sobrecarga do sistema público de saúde, além de diminuir o consumo de combustível no Brasil, sobretudo do diesel, que está com o preço muito alto e reflete a questão inflacionária do país.

- **Quais são as propostas defendidas pela CNT para melhorar as rodovias brasileiras?**

A CNT divulgou um estudo recente em que são contempladas as principais opções que a Confederação acredita ser prioritárias para o país. E alguns desses projetos prioritários para garantir o bom funcionamento da malha rodoviária brasileira incluem propostas de financiamentos. Elencamos alguns pontos críticos que precisam ser sanados de forma imediata, como as ações voltadas para as desburocratizações, pois sem confiança jurídica, o investidor não colocará recursos no país,

- **Como a tecnologia pode impulsionar o avanço das rodovias?**

Fizemos um trabalho há quatro anos para avaliar porque os pavimentos do Brasil não perduram. E percebemos que, desde o início, existe um problema na norma brasileira de dimensionamento de pavimentos. Trata-se de uma norma antiga, que estava sendo remodelada apelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), mas que ainda não foi concluída. Dessa maneira, a norma precisa ser aprimorada. Contamos com profissionais capacitados e com tecnologia de ponta para a execução de pontes e rodovias no país, ou seja, conseguimos entregar trabalhos com nível de qualidade elevada. Por outro lado, o governo não fiscaliza de forma adequada. O Tribunal de Contas da União (TCU), por exemplo, mostra que as rodovias começam a apresentar problemas após apenas sete meses de finalização, o que acaba evidenciando que a dificuldade na fiscalização, manutenção e utilização de materiais corretos contribuem para que o setor não avance. A gestão precisa ser aprimorada, tanto da construção quanto da manutenção. Mas percebemos que as novas tecnologias estão sendo incorporadas aos poucos, sobretudo na pavimentação, com a utilização de asfalto borracha, por exemplo, um pavimento com maior durabilidade e abrasão, além da utilização de pavimentos rígidos em locais em que há predominância de circulação de veículos pesados.

▶ Período mais baixo de investimentos mostra a falta de priorização de políticas públicas setoriais do transporte

M&T EXPO
PART OF bauma NETWORK

SEJA UM EXPOSITOR

Faça parte da maior Feira de Máquinas e Equipamentos para Construção e Mineração da América Latina

23 a 26 de abril 2024
São Paulo Expo

Vantagens

- Road Show
- Planta setorizada
- Vitrine de negócios
- Webinars M&T Expo
- Notícias do mercado
- Arena de demonstração
- Aplicativo exclusivo para expositores
- Público qualificado de toda América Latina
- Formatos diferenciados de exposição de marca
- Oportunidades de negócios e ampliação de network

E muito mais

Condições especiais para pagamento e valores de lançamento por tempo limitado.

Equipamentos para Construção e Mineração

Elevação de Cargas e Pessoas

Componentes e Serviços

Concreto e Asfalto

Conectados 365 dias no ano

Garanta o melhor espaço!

Entre em contato através do email **info@mtexpo.com.br**

Acesse todos os nossos canais escaneando o QR code

@feiramtexpo

mtexpo.com.br

Parceiro institucional
SOBRATEMA

Realização
MESSE MÜNCHEN

LEVANTAMENTO DE OBRAS EM RODOVIAS

Sondagem inédita destaca os esforços do setor privado para melhorar a malha sob sua gestão, em um contexto de dificuldades ocasionado pela pandemia e pela conjuntura

O Plano CNT de Transporte e Logística 2018 estima que seja necessário um investimento no valor de R$ 496,1 bilhões em 981 projetos para a expansão e melhoria da infraestrutura rodoviária brasileira, incluindo intervenções de construção, pavimentação, duplicação, recuperação e demais adequações. No período de 2011 a 2020, todavia, o governo federal investiu apenas 21,3% desse montante estimado no Plano.

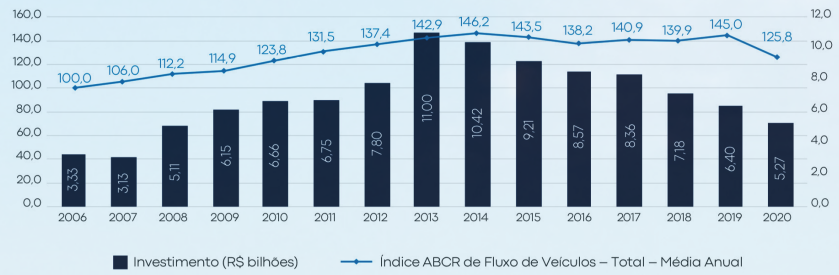
Considerando a baixa capacidade de investimento público ao longo dos anos, uma das alternativas adotadas pelos governos tem sido a transferência da operação, manutenção e adequação da capacidade das rodovias para o setor privado, por meio de concessões rodoviárias que garantem a realização de investimentos e um nível de serviço adequado aos usuários.

Atualmente, informa a CNT, a malha rodoviária pavimentada sob o regime de concessão é de cerca de 11% do total, enquanto a extensão sob a administração pública (federal e estadual) chega a aproximadamente 89% da malha. "Não obstante, os trechos concedidos têm apresentado continuamente resultados melhores na avaliação da Pesquisa CNT de Rodovias, o que comprova a efetividade de se investir na manutenção e na adequação da capacidade das vias", aponta a entidade do transporte.

Neste 12º levantamento, a **Revista Grandes Construções** mais uma vez traz uma sondagem dos investimentos e obras realizadas via concessões nos últimos anos em diferentes regiões e rodovias do país, destacando os esforços para melhoria da malha em um contexto de dificuldades ocasionado pela pandemia, seriamente agravado pelo baixo afluxo de aportes públicos e, ainda, pela queda continuada dos investimentos das próprias concessionárias desde 2013, em contraste com o constante aumento do fluxo de veículos observado no período.

Os dados são fornecidos espontaneamente pelas concessionárias, destacando as principais obras em execução, objetivo, local, valor investido, origem e distribuição dos recursos e estágio de avanço físico, assim como fatos marcantes relacionado às operações.

Investimentos em rodovias no Brasil pelos concessionários e Índice ABCR de Fluxo de Veículos – 2006 a 2020 – Número-Índice (2006 = 100) e R$ bilhões*



*Valores atualizados pelo IPCA de outubro de 2021.
Fonte: Elaboração CNT, com dados de ABCR e IBGE.

Arteris Fernão Dias

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Implantação de vias marginais e acessos em contorno

Local: Betim (MG)

Investimento: R$ 10,5 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo:

Realizada entre os km 1,567 e 3,155 – Pistas Norte e Sul, a obra tem como finalidade aprimorar e ampliar a capacidade das vias existentes para facilitar o tráfego e dividir o fluxo de veículos no Contorno de Betim

Benefício:

Proporcionar mais segurança à rodovia e usuários

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recuperação de terrapleno no km 75+000, no canteiro central da rodovia Fernão Dias (BR-381)

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R$ 4,7 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 71% concluídos

Escopo:

A obra tem por objetivo estabilizar o talude de corte por meio da execução de solo grampeado e concreto projetado, implantação de dispositivos superficiais de drenagem e revestimento vegetal

Benefício:

Prover estabilidade ao talude e segurança às margens da rodovia

Execução: Eiras

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Implantação de trevo em desnível, com alças, em pista dupla completa no km 515+370 da rodovia Fernão Dias (BR-381/MG)

Local: Igarapé (MG)

Investimento: R$ 24,3 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Implantação de aproximadamente 48 km de faixas adicionais divididos em seis segmentos descontínuos entre os km 22+300 e 65+800, nas Pistas Norte e Sul da rodovia

Benefícios:

A obra tem como objetivo melhorar a fluidez e operação do tráfego local, dividir o fluxo de veículos e aumentar a segurança dos usuários da via, proporcionando opção de retorno e/ou acesso para os moradores locais e usuários da rodovia

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de aproximadamente 48 km de faixas adicionais, divididos em seis segmentos descontínuos entre os km 22+300 e 65+800, nas Pistas Norte e Sul

Local: Bragança Paulista, Atibaia e Mairiporã (SP)

Investimento: R$ 281,5 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo:

A obra contempla serviços de levantamentos topográficos, limpeza e terraplenagem, obras de contenção e alargamento, pavimentação, execução de dispositivos de drenagem, execução de sinalização horizontal e vertical e implantação de elementos de proteção e segurança

Benefícios:

A obra de implantação de faixas adicionais visa à ampliação da capacidade da rodovia, com a implantação de mais uma faixa de rolamento, melhorando o nível de serviço, dividindo o fluxo de veículos e proporcionando maior fluidez ao tráfego e segurança aos usuários.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de sinistro em talude de corte no km 637+700, na Pista Sul da rodovia Fernão Dias (BR 381/MG)

Local: Santo Antonio do Amparo (MG)

Investimento: R$ 1,8 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 83% concluídos

Escopo:

Recuperação de terrapleno/talude

Execução: Unicom

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de sinistro em talude de corte no km 484+700, na

Pista Norte da rodovia Fernão Dias (BR-381/MG)

Local: Betim (MG)

Investimento: R$ 1,4 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 68% concluídos

Escopo: Recuperação de terrapleno/talude

Execução: G2O

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de sistema de drenagem do km 65+248 ao 66+050, na Pista Norte da rodovia Fernão Dias (BR-381/MG)

Local: Mairiporã (SP)

Investimento: R$ 4,5 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 10% concluídos

Escopo: Implantação de drenagem

Execução: Engemape

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de taludes do km 907+100 ao 907+750, na Pista Sul da rodovia Fernão Dias (BR-381/MG)

Local: Cambuí (MG)

Investimento: R$ 3,6 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 27% concluídos

Escopo: Recuperação de terrapleno/talude

Execução: Planmax

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 100%

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	77%
Ampliação ou duplicação de vias	4%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	2%
Segurança e atendimento ao usuário	1%
Outros	17%

Arteris Intervias

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Melhoria de drenagem superficial do km 82+400 – Pistas Leste e Oeste (SP-147)

Local: Mogi Mirim e Engenheiro Coelho (SP)

Investimento: R$ 5,8 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Implantação de travessia subterrânea e de bacias de contenção de águas pluviais em uma área aproximada de 36.000 m²

Benefício:

Evitar alagamentos com o aprimoramento de drenagem na via

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

4ª intervenção de pavimento na SP-330 (restauração de pavimento)

Local: Cordeirópolis e Santa Rita do Passa Quatro (SP)

Investimento: R$ 257,1 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

Intervenção de pavimento

Benefícios:

O objetivo da obra é estender a vida útil do pavimento, melhorando o desempenho e/ou aumentando a durabilidade da estrutura, proporcionando aos usuários uma via de maior qualidade, conforto e segurança

PLANO DE INVESTIMENTOS

- A prorrogação do prazo do contrato de concessão ensejará a inclusão de investimentos para manutenção dos níveis de serviço, exclusivamente para conservação especial do pavimento, além de aquisição de veículos, equipamentos e sistemas vinculados à operação da concessionária, em uma operação estimada em R$ 1,4 bilhão

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	42%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	7%
Segurança e atendimento ao usuário	6%
Outros	45%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2023

- No âmbito federal, há perspectiva de concessão de lotes em fase avançada de processo (com Audiências Públicas concluídas e avaliadas ou em avaliação pelo TCU), incluindo BR-040, BR-381 e lotes do Paraná, bem como realização das Audiências Públicas e leilão em 2023/2024 para a concessão das rodovias em processo de relicitação
- No âmbito do estado de São Paulo, a expectativa inclui a concessão do Rodoanel e a conclusão dos estudos para concessão de novos trechos de rodovias estaduais

FATOS MARCANTES

- Em 20 de setembro de 2022, foi celebrado entre a concessionária e o estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Logística e Transportes, com interveniência e anuência da ARTESP, o Acordo-Preliminar conforme TAM Preliminar n° 03/2022
- O acordo tem por finalidade o encerramento das discussões judiciais a respeito da anulação dos TAMs firmados em 2006 e o equacionamento de passivos e ativos regulatórios envolvendo as concessionárias Intervias, Vianorte, Autovias e Centrovias Sistemas Rodoviários, bem como estabelecer encontro específico dos créditos e débitos recíprocos atrelados a demais valores arrolados em processos administrativos, não relacionados ao recálculo dos TAMs 2006. O acordo ensejará na extensão de prazo da Intervias até 31 de dezembro de 2039
- Projeto de LED em praças e na rodovia e alinhadores de carga nas praças
- Programa Caminho Seguro: ações em segurança do trabalho para preservar a integridade das equipes, com simulado de PP no final de junho
- Selo Pró-Ética: emitido pela Controladoria Geral da União, tem como foco reconhecer empresas íntegras e comprometidas em implementar medidas voltadas à prevenção de atos de corrupção e fraudes

Arteris Litoral Sul

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

3ª faixa norte da Grande Florianópolis (BR-101/SC)

Local: Palhoça e São José (SC)

Investimento: R$ 53,2 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo:

implantação ampliação da rodovia em trecho com 15,6 km de extensão, do km 216 ao 200,4

Benefícios:

As alças foram projetadas para garantir a execução de manobras seguras de aceleração e desaceleração

- A nova terceira faixa foi mais um investimento da concessionária para melhoria da mobilidade da região – e a liberação ao trânsito ocorreu dois meses antes do prazo contratual para conclusão. A obra trouxe melhorias importantes para segurança viária e redução no tempo de viagem
- Inaugurada em 17 de dezembro de 2021, a obra mobilizou cerca de 200 colaboradores ao longo das atividades de pavimentação, sinalização, instalação de barreiras de proteção e readequação de 23 acessos – para fluxo entre a rodovia e a via marginal
- Outro ponto de destaque foi a remodelação da interseção entre a BR-101/SC e a Via Expressa. O acesso foi ampliado – com implantação de quarta-faixa –, trazendo maior fluidez e segurança na ligação para capital do estado
- Para implantação da nova 3ª faixa, também foi necessário realizar a reforma e ampliação de duas pontes ao longo do segmento. Construídas há mais de 50 anos, as pontes sobre os rios Maruim e Passa Vinte foram completamente reestruturadas e ampliadas para a nova configuração do fluxo na região
- **Pontes sobre o Rio Camboriú:**
- Marginal Sul – Inaugurada em 9 de junho de 2022, a obra recebeu investimento de R$ 11,6 milhões ao longo dos 17 meses de trabalho. As principais etapas de construção envolveram implantação da fundação, edificação dos blocos de apoio, construção e lançamento de vigas pré-moldadas, concretagem do tabuleiro, pavimentação, implantação dos dispositivos de proteção e sinalização
- Com 172,7 m de comprimento por 10,4 m de largura, a ponte foi construída sobre seis apoios, sendo dois nas cabeceiras, com dois vãos de 26,5 m e outros três de 39,9 m. Um dos diferenciais foi o método utilizado para lançamento das vigas pré-moldadas, com uso de treliça lançadeira automatizada, tecnologia que dispensa o uso de guindastes, minimizando o impacto no trânsito
- A nova ponte opera com duas faixas de rolamento e passeio compartilhado segmentado para pedestres e ciclistas. A obra interliga a Via Marginal, com velocidade de 60 km/h, possibilitando a continuidade do trânsito local, interligando os bairros Vila Real e Nova Esperança
- Marginal Norte – Liberada em 30 de junho de 2021, a obra exigiu aproximadamente 30 meses de trabalho, com cerca de R$ 19 milhões investidos, trazendo importante melhoria para mobilidade na região
- A nova ponte tem 426 m de extensão por 10,3 m de largura – com duas faixas de rolamento e passeio compartilhado para pedestres e ciclistas. A estrutura possibilita a ligação entre duas importantes regiões da cidade (bairros Barra e Centro) por meio da Via Marginal – sem a necessidade de trânsito pela pista principal da rodovia. Com isso, há segmentação entre o trânsito local e de longa distância, trazendo melhoria para fluidez e segurança viária
- As obras contaram com tecnologia para minimizar ao máximo as interferências no trânsito da pista principal. A concessionária utilizou uma treliça lançadeira para movimentar todas as 48 vigas pré-moldadas – com 40 m de extensão e 90 t – e compor a estrutura
- A inauguração da ponte também trouxe nova configuração para o trânsito no local. A saída 137 passou a ser a principal entrada para Balneário Camboriú no sentido norte da BR-101/SC. Por meio dela, o motorista segue pela Via Marginal, passa pela nova ponte, e prossegue pela rua lateral até o acesso para região central do município
- O motorista que transita pela rodovia Interpraias pode seguir pela Via Marginal em direção ao Centro – transitando pela nova ponte

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Contorno de Florianópolis

Local: Florianópolis (SC)

Investimento: R$ 3,7 bilhões (sendo R$ 1,9 bilhão já investidos)

Tipo: Implantação

Avanço físico: Em andamento (inauguração prevista para dezembro de 2023)

Escopo:

A obra do Contorno Viário abrange 50 km de rodovia (pista dupla), quatro túneis duplos, sete pontes duplas, 20 passagens em desnível e seis trevos de interseção

- Até o momento, já foram concluídos 11 km de pavimentação, quatro pontes, duas passagens inferiores, cinco passagens superiores e um trevo completo

Benefícios:

Mobilizando mais de 330 equipamentos pesados e 1.600 colaboradores, o Contorno de Florianópolis é a maior obra de infraestrutura rodoviária em andamento no país. Quando concluído, será um corredor expresso com 50 km de extensão em pista dupla, permitindo que o tráfego de longa distância do Corredor do Mercosul não precise mais cruzar áreas urbanas da região metropolitana da capital catarinense

Execução:

Neovia Engenharia, Consórcio Túneis Litoral Sul, PVK Empreendimentos e Azevedo & Travassos

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Reforma e ampliação da ponte sobre o Rio Biguaçu

Local: Biguaçu (SC)

Investimento: R$ 10,6 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em fase final (conclusão prevista para dezembro)

Execução: Vos Obras e Serviços

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Estabilização de encosta

Local: Guaratuba (PR)

Investimento: R$ 6 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento (conclusão prevista para março de 2023)

Escopo:

Reforço estrutural a partir da execução de 226 estacas raiz na terceira faixa da via

Execução:

Litka

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Fonte: Emissão de debentures

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2023

- Com contrato de concessão até 2033, a concessionária pretende dar prosseguimento ao trabalho de operação 24 h das rodovias BR-376/PR, BR-116/Contorno Leste e BR-101/SC – importante rota de ligação entre Curitiba e Florianópolis

FATOS MARCANTES

- Inauguração do novo Centro de Controle e Segurança Operacional em São José dos Pinhais (PR)
- Com atuação 24 h, o novo CCSO está localizado no condomínio Portal do Porto, em um espaço com 12 posições para operadores. O Centro é equipado com 18 monitores de 70 polegadas e seis monitores de 80 polegadas. Juntos, formam uma tela com 38 m² de projeção com imagens das câmeras, que monitoram 1.171 km de rodovias concedidas

Fone: (11) 4196-5533

Rua Victorino, 25 - Jardim Mutinga - Barueri - SP

FREMIX®

www.fremix.com.br

– nas rotas de ligação entre São Paulo e Curitiba (Arteris Régis Bittencourt), Curitiba e Florianópolis (Arteris Litoral Sul) e Curitiba e Lages (Arteris Planalto Sul)
- Ao todo, foram incluídas 202 novas câmeras na reestruturação do novo centro de controle, fazendo com que atualmente haja 742 câmeras em operação – com cobertura de aproximadamente 90% do trecho
- A rodovia BR-101/SC foi considerada a melhor de Santa Catarina, de acordo com a Pesquisa CNT de Rodovias 2022 – com 473 km avaliados, desde o município de Garuva (SC) até a divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul, em Passo de Torres (SC). De acordo com a Pesquisa, também é a 8ª melhor ligação federal do Brasil e a 22ª considerando todas as ligações (federais e estaduais). A Arteris Litoral Sul administra 244 km do segmento avaliado, entre os municípios de Garuva e Palhoça – o trecho seguinte também é concedido, sob administração da CCR ViaCosteira
- A BR-101/SC recebeu classificação geral com conceito "bom". Em itens específicos, recebeu classificação de "bom" para pavimento, "bom" para sinalização e "ótimo" para geometria

Arteris Planalto Sul

PRINCIPAL PROJETO EM EXECUÇÃO

Estabilização de encosta às margens da BR-116

Local: Fazenda Rio Grande (PR)

Investimento: R$ 1,8 milhão

Tipo: Melhoria

Avanço físico: Em andamento (conclusão prevista para fevereiro de 2023)

Escopo: Estabilização de encosta
- km 129 – sentido norte, em uma área de 80 m de extensão por 12 m de altura, com técnica de solo grampeado

Benefícios: Prevenção de deslizamentos e obstrução da rodovia

Execução: Litka

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Estabilização de encosta às margens da BR-116

Local: Mandirituba (PR)

Investimento: R$ 2 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: Em andamento (conclusão prevista para fevereiro de 2023)

Escopo: Estabilização de encosta
- km 151, sentido sul, em uma área de 80 m de largura por 10 m de altura, com técnica de cortina atirantada, instalada abaixo do acostamento

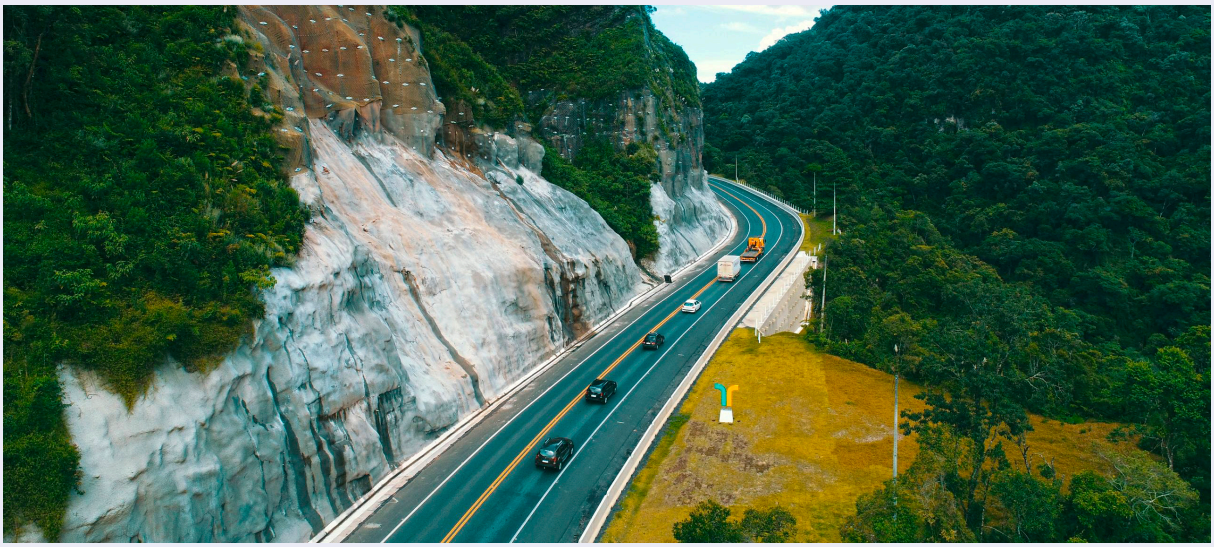
Benefícios:

Prevenção de deslizamentos e obstrução da rodovia

FATOS MARCANTES
- Inauguração do novo Centro de Controle e Segurança Operacional em São José dos Pinhais (PR)
- Com atuação 24 h, o novo CCSO está localizado no condomínio Portal do Porto, em um espaço com 12 posições para operadores. O Centro é equipado com 18 monitores de 70 polegadas e seis monitores de 80 polegadas. Juntos, formam uma tela com 38 m² de projeção com imagens das câmeras, que monitoram os 1.171 km de rodovias concedidas – nas rotas de ligação entre São Paulo e Curitiba (Arteris Régis Bittencourt), Curitiba e Florianópolis (Arteris Litoral Sul) e Curitiba e Lages (Arteris Planalto Sul)
- Ao todo, foram incluídas 202 novas câmeras na reestruturação do novo centro de controle, fazendo com que atualmente haja 742 câmeras em operação – com cobertura de aproximadamente 90% do trecho
- Com contrato de concessão até 2033, a Arteris Planalto Sul planeja prosseguir com o trabalho de operação 24 h da rodovia BR-116 – importante rota de ligação entre as capitais Curitiba (PR) e Lages (SC)
- BR-116: O trecho da BR-116 administrado pela Arteris Planalto Sul em Santa Catarina foi classificado pela Pesquisa

CNT de Rodovias como o segundo melhor do estado. Com 311 km de extensão, o segmento interliga os municípios de Mafra (SC) (Planalto Norte) e Capão Alto (SC) (Planalto Serrano), sendo classificado entre as 20 melhores ligações federais do país (posição 19) e está entre as 50 melhores do Brasil (posição 45)

- O segmento teve o conceito "bom" como classificação geral, repetindo a mesma classificação para itens específicos, como pavimento, sinalização e geometria
- Para 2023, está prevista a execução de obras de terceiras faixas em dois segmentos (km 95,8 ao 96,9 e km 102,7 ao 107,6)



GEOBRUGG®
BRUGG
Safety is our nature

Líder mundial em pesquisa, desenvolvimento, fabricação e comercialização de soluções em aço de alta resistência contra desastres naturais.

Serra do Rio do Rastro/SC - Brasil

Estabilização de taludes |

Queda de rochas |

Escorregamento Superficial |

Corridas detríticas |

Escavações subterrâneas |

Para mais informações, acesse www.geobrugg.com

Arteris Régis Bittencourt

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de trevo em desnível no km 332+000 da BR-116/SP, além de obras de conservação e manutenção ao longo da rodovia e da faixa de domínio

Local: Juquitiba (SP)

Investimento: R$ 22 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: Em Fase final
(previsão de conclusão em dezembro de 2022)

Escopo:

O dispositivo deve operar como retorno para ambos os sentidos da rodovia, proporcionando maior segurança aos usuários e moradores da região no movimento de alternar o sentido da viagem

Execução: Neovia

FATOS MARCANTES

- Início em 2023 da implantação do trevo em desnível no km 312+200
- Inauguração do novo Centro de Controle e Segurança Operacional em São José dos Pinhais (PR)
- Com atuação 24 h, o novo CCSO está localizado no condomínio Portal do Porto, em um espaço com 12 posições para operadores. O CCSO é equipado com 18 monitores de 70 polegadas e seis monitores de 80 polegadas. Juntos, formam uma tela com 38 m² de projeção com imagens das câmeras, que monitoram os 1.171 km de rodovias concedidas – nas rotas de ligação entre São Paulo e Curitiba (Arteris Régis Bittencourt), Curitiba e Florianópolis (Arteris Litoral Sul) e Curitiba e Lages (Arteris Planalto Sul)
- Ao todo, foram incluídas 202 novas câmeras na reestruturação do novo centro de controle, fazendo com que atualmente haja 742 câmeras em operação – com cobertura de aproximadamente 90% do trecho
- Com contrato de concessão até 2033, a Régis Bittencourt planeja prosseguir com o trabalho de operação 24 h da rodovia BR-116 – importante rota de ligação entre as capitais São Paulo (SP) e Curitiba (PR)

Arteris ViaPaulista

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Implantação de passarelas

Local: Ribeirão Preto, Cravinhos e Batatais (SP)

Investimento: R$ 6,6 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo:

Adequar as passarelas à nova normativa de acessibilidade (cinco adequações)

Execução:

Metalmasa

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação da SP-255

Local: Jaú e Barra Bonita (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Duplicação

Avanço físico: Fase final

Escopo:

O investimento é composto pela implantação de uma nova pista entre os km 155 e 170, com um aponte e dois retornos em desnível (km 161 – passagem superior e km 167 – passagem inferior). A implantação entre os km 155 e 166 encontra-se parcialmente liberada, enquanto o dispositivo do km 161 já está em operação. Entre os km 166 é 170, a obra encontra-se em etapa de pavimentação

Benefícios:

Melhorar a condição de segurança e conforto dos usuários entre as cidades de Bocaina e Jaú (SP), por meio da duplicação do trecho do km 137,950 ao 147 da SP-255

Execução:

Jaupavi e Tranenge

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Passivo ambiental no km 354/351 da SP-255

Local: Itaporanga (SP)

Investimento: R$ 2,6 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em fase inicial

Escopo:

Recuperação de aterro e drenagens

Execução:

EAR Construções

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Alargamento de OAE 11+400 da SPA 051/255

Local: Rincão (SP)

Investimento: R$ 4,4 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Ampliação do gabarito horizontal

Execução:

Renove

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: R$ 139 milhões
- Volume financiado: R$ 309 milhões (BNDES)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	1%
Ampliação ou duplicação de vias	43%
Novas Obras de Arte Especiais	11%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	5%
Segurança e atendimento ao usuário	19%
Outros	59%

FATOS MARCANTES

- Entrega do primeiro trecho duplicado entre Bocaina e Jaú, em março de 2022, com investimento de R$ 50 milhões
- Inauguração da Área de Descanso para Caminhoneiros, localizada no km 136 da SP-255. Com 76 vagas de estacionamento, banheiros, fraldário, vestiário, lavanderia e sala de estar com Wi-Fi, recebeu investimento de R$ 5,9 milhões
- Conclusão da segunda Área de Descanso para Caminhoneiros, localizada no km 311 da SP-255, com 86 vagas de estacionamento e estrutura simular à primeira. Será inaugurada ainda em 2022
- Para 2023, a concessionária dará continuidade dos trechos em duplicação da SP-255. As obras incluem intervenção de pavimento, visando manter os parâmetros de qualidade do pavimento e garantir boa trafegabilidade e segurança aos usuários no trecho remanescente

CCR AutoBAn

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Implantação de segmento de Via Marginal – sentido norte – entre os km 52+900 e 53+800, km 54+300 e 55+060 e implantação de alça de ligação entre a Marginal e a Pista Norte da SP-330 (região do km 56+180)

Local: Jundiaí (SP)

Investimento: R$ 22,6 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo:

Permitir a interligação dos trechos de marginal já existentes

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de faixa adicional do km 52+800 ao 55+700 na Pista Sul – sentido interior – da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348)

Local: Jundiaí (SP)

Investimento: R$ 17 milhões (base: junho/2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 25% concluídos (até novembro/2022)

Escopo:

Ampliação da capacidade da rodovia

Benefícios:

Maior conforto e segurança aos usuários e maior fluidez na pista sul da rodovia

Execução:

Reviva e Tranenge

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de faixa adicional do km 21+350 ao 23+250 na Pista Sul – sentido interior – da Rodovia Anhanguera (SP-330)

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R$ 19,3 milhões (base: setembro/2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 9% concluídos (até novembro/2022)

Escopo:

Ampliação da capacidade da rodovia

Benefícios:

Maior conforto e segurança aos usuários e maior fluidez na Pista Sul da rodovia

Execução:

Talude Construções

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 50%
- Volume financiado: 50% (mercado financeiro)

PLANO DE INVESTIMENTOS

Além da obra de implantação de faixas adicionais na Rodovia Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348), o plano de investimentos da CCR AutoBAn prevê obras de conservação/manutenção previstas no contrato de concessão

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	54,5%
Ampliação ou duplicação de vias	18,2%
Novas Obras de Arte Especiais	9,6%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	3,6%
Segurança e atendimento ao usuário	8,2%
Outros	5,9%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2022

- Retomada da economia

FATOS MARCANTES

- Entrega de obras:
  i) Implantação de segmento de Via Marginal – sentido norte – entre os km 52+900 e 53+800, km 54+300 e 55+060 e implantação de alça de ligação entre a Marginal e a Pista Norte da SP-330 na região do km 56+180 da SP-330
  ii) Implantação de faixa adicional do km 83+150 ao 83+910 na Pista Norte – sentido interior – da Via Anhanguera, em Valinhos (SP), com investimento de R$ 4,2 milhões

CCR MSVia

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Entrega de novo trevo no km 258 da BR-163/MS

Local: Dourados (MS)
Investimento: R$ 45 milhões
Tipo: Ampliação
Escopo:

Construção de viaduto com 40 m de extensão no entroncamento da rodovia com a avenida Coronel Ponciano, além da construção de rotatória na rodovia MS-156

MacDrain® TD

Geocomposto de alta performance para drenagem de rodovias

O MacDrain® TD é um geocomposto drenante de altíssima capacidade. Desenvolvido para ser um dispositivo de drenagem, pode substituir por completo os drenos convencionais de brita e geotêxtil.

Este sistema inovador é capaz de captar, conduzir e escoar o excesso de água, sendo utilizado como:

- Drenos de pavimento
- Drenos profundos
- Drenagem horizontal

Entre as vantagens na utilização do MacDrain® TD como sistema drenante temos:

- Alta produtividade;
- Aumento de vida útil para o pavimento;
- Pequenas movimentações de terra e materiais importados;
- Melhor custo benefício quando comparado com o sistema convencional;
- Está entre os geossintéticos mais aplicados do mundo;
- Desempenho comprovado com base em normas nacionais e internacionais.

Visite nossas redes sociais

/maccaferri /maccaferrimatriz @Maccaferri_BR /MaccaferriWorld /maccaferriworld

Acesse nosso site

MACCAFERRI

CCR RioSP

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Implantação de novas obras e tecnologias na Via Dutra (BR-116)

Local: Guarulhos e Arujá (SP)

Investimento: R$ 1,4 bilhão

Tipo: Melhoria

Avanço físico: Em mobilização
(início em fevereiro de 2023 e de término em março de 2025)

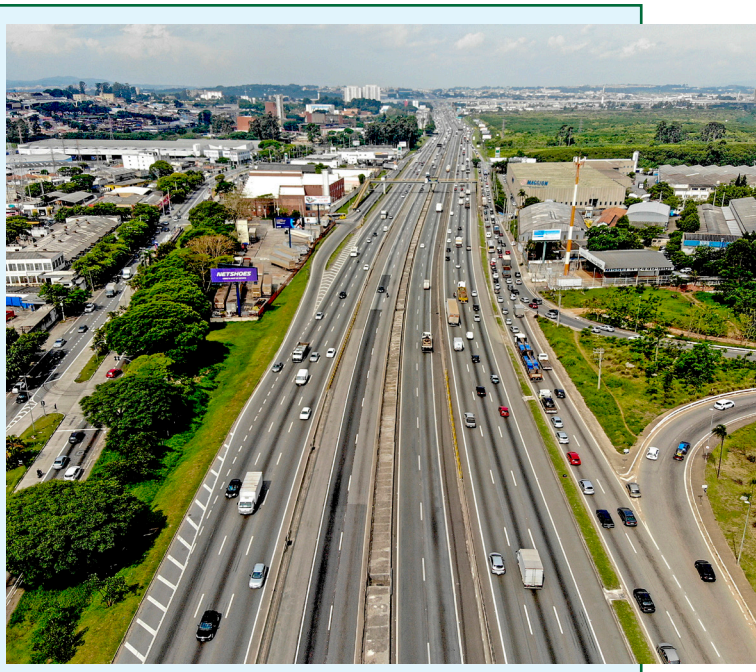
Escopo:

Uma série de melhorias prometem trazer mais fluidez, conforto e segurança aos motoristas que utilizam rodovia entre a capital paulista, passando por Guarulhos, até o km 204, em Arujá, no Alto Tietê (SP), em um dos eixos de maior desenvolvimento econômico do país, composto por grandes empresas, centros logísticos, polos empresariais e comerciais

- As melhorias compreendem a construção de 9 km de novas pistas marginais, sendo 7 km no sentido São Paulo e 2 km no sentido Rio de Janeiro, além de 12 km de faixas reversíveis, entre a rodovia Helio Smidt e a chegada à capital paulista
- Novos viadutos irão interligar as pistas expressas da Dutra às rodovias Hélio Smidt – principal ligação ao Aeroporto Internacional de Guarulhos – e Fernão Dias, além de uma nova opção de chegada à capital paulista com a construção de uma alça de acesso à ponte do Tatuapé

Benefícios:

As melhorias irão beneficiar o deslocamento diário de mais de 300 mil veículos que trafegam pelo trecho, além de contribuir para o desenvolvimento econômico de uma população superior a 11 milhões de pessoas



PLANO DE INVESTIMENTOS

O investimento da concessionária nas obras na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) será um marco para a estrutura logística da região e trará melhores condições de fluidez na interligação da Capital paulista com município de Guarulhos e Arujá

- Juntas, as obras irão gerar quase mil empregos diretos e indiretos para atuar em 20 frentes simultâneas, em uma região altamente urbanizada

CCR RodoAnel

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Implantação de Vias Marginais entre os km 19+700 e 24+400 – pistas interna e externa – do Rodoanel Mário Covas (SP-021)

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R$ 70,4 milhões (base: julho/2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: N/D

Escopo:

Ampliação da capacidade da rodovia

Benefícios:

A implantação tem como benefício direto a redução no tempo de viagem na rodovia

Execução:

Neopav e Tranenge

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Pavimento Rígido

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R$ 1,4 milhão (base: julho/2022)

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento
(finalização prevista para o final de maio de 2023)

Escopo:

Intervenções ao longo da concessão

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	2%
Ampliação ou duplicação de vias	98%

FATOS MARCANTES

- Pavimento rígido – Intervenções ao longo da concessão (obra iniciada em 01.06.2021 e finalizada em 31.05.2022)

SERVIÇOS SOBRATEMA

GUIA SOBRATEMA DE EQUIPAMENTOS

O Guia on-line é uma ferramenta interativa de consulta para quem procura informações técnicas dos equipamentos comercializados no Brasil.

IDENTIFIQUE, COMPARE, ESCOLHA

GUIASOBRATEMA.ORG.BR

SOBRATEMA
CUSTO HORÁRIO DE EQUIPAMENTOS

TABELA E SIMULADOR DE CUSTO HORÁRIO DOS EQUIPAMENTOS MAIS UTILIZADOS NO SETOR

+ de 1.720 modelos
34 famílias de 125 categorias

SOBRATEMA.ORG.BR/ CUSTOHORARIO/TABELA

CCR SPVias

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Recuperação do pavimento de rodovias (pista e trevos)

Local: São Paulo (SP)

Investimento: R$ 42 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Fase final (previsão de conclusão em dezembro/22)

Escopo: Rodovias abrangidas:

- SP-280 – Rodovia Castello Branco
- SP-258 – Rodovia Francisco Alves Negrão
- SP-270 – Rodovia Raposo Tavares
- SP-127 – Rodovia Francisco Alves Negrão
- SP-127 – Rodovia Antonio Romano Schincariol
- SP-255 – Rodovia João Mellão

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Prolongamento da duplicação de trecho urbano, entre os km 280+850 e 282+700 e entre os km 284+700 e 287+90, além de Implantação de dispositivo no km 288+000 da rodovia SP-258

Local: Itapeva (SP)

Investimento: R$ 272 milhões

Tipo: Duplicação

Avanço físico: 3% concluídos (previsão de conclusão em julho/2024)

Escopo:

Proporcionar maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes com a redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e maior desenvolvimento à região

Execução:

Sanson

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de Obras de Arte Especiais

Local: Diversos municípios (SP)

Investimento: R$ 2,7 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de Obras de Arte Correntes

Local: Diversos municípios (SP)

Investimento: R$ 2,6 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação de taludes e terraplenos

Local: Diversos municípios (SP)

Investimento: R$ 1,8 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 100%

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Os principais investimentos previstos no contrato de concessão já foram cumpridos, dentro dos prazos estabelecidos. Os investimentos futuros estão voltados para as manutenções das condições do pavimento e demais elementos das rodovias, a fim de garantir o atendimento aos parâmetros do contrato de concessão, além de segurança e conforto ao usuário

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	82%
Ampliação ou duplicação de vias	11%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4%
Segurança e atendimento ao usuário	3%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2022

- Desenvolvimentos de projetos – sendo um dos principais a duplicação da SP-258 – rodovia Francisco Alves Negrão

CCR ViaCosteira

PRNCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Conjunto de melhorias de oito acessos ao longo da BR-101/Sul

Local: Tubarão, Capivari de Baixo, Laguna, Imbituba, Pescaria Brava e Sangão (SC)

Investimento: R$ 6 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Obra tem o intuito de promover a segurança e fluidez do tráfego na região

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Conjunto de obras de alargamento de pontes

Local: Paulo Lopes e Imbituba (SC)

Investimento: R$ 8 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 80% concluídos

Execução: 4S

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Execução de vias marginais

Local: Imbituba, Tubarão e Capivari de Baixo (SC)

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios:
  - 2020: 42%
  - 2021: 22% (até setembro)
- Volume financiado: (BNDES)
  - 2020: 58%
  - 2021: 78% (até setembro)

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Investimento de R$ 3,3 bilhões em 30 anos de concessão, com execução de 98,3 km de faixas adicionais e de 70,3 km de vias marginais, além de 18 passarelas, 42 retornos, 31 acessos renovados e 25 novos pontos de ônibus com baia

FATOS MARCANTES

- Vencedora do prêmio "Rodovias Mais Brasil" em 2021, pela conclusão antecipada dos trabalhos iniciais no programa de concessão

CCR ViaLagos

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Cortina atirantada talude no km 15+700 da RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 3,2 milhões
Tipo: Melhoria

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Solo grampeado nos km 5+200 e 5+700

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 1,1 milhão
Tipo: Melhoria

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Bueiro em PEAD no km 14+910 da RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 270 mil
Tipo: Melhoria

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Solo grampeado no km 1+300 da RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 200 mil
Tipo: Melhoria

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Estabilização taludes nos km 19+300 e 21+900 da RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 1,9 milhão
Tipo: Melhoria

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Recuperação drenagens nos km 19+900 e 23+300 da RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 840 mil
Tipo: Manutenção

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Estabilização de Taludes nos km 5+000 e 7+300 da RJ-124

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 130 mil
Tipo: Manutenção

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recapeamento e sinalização na RJ-124

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e S. Pedro da Aldeia (RJ)
Investimento: R$ 6,7 milhões
Tipo: Manutenção
Avanço físico: 50% concluídos
Execução:
IPE Engenharia e Construções

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Recapeamento e sinalização entre os km 0 e 57+600

Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)
Investimento: R$ 9,7 milhões
Tipo: Manutenção
Avanço físico: N/D

Melhorias em contenções, taludes e drenagens
Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)
Investimento: R$ 2,2 milhões
Tipo: Melhoria
Avanço físico: N/D

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Micro fresagem e micro revestimento
Local: Rio Bonito, Araruama, Iguaba Grande e São Pedro da Aldeia (RJ)
Investimento: R$ 4,4 milhões
Tipo: Manutenção
Avanço físico: 48% concluídos
Execução:
IPE Engenharia e Construção

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Travessia de bueiro em PEAD no km 18+300

Local: Rio Bonito (RJ)
Investimento: R$ 130 mil
Tipo: Manutenção
Avanço físico: Em andamento

Execução:
Drachma MND

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Melhorias em taludes e drenagens

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

Investimento: R$ 1,4 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

Execução:
AGJ Construções

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Manutenção em Obras de Arte Especiais

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

Investimento: R$ 576 mil

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

Execução:
NS Terraplanagem

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	58%
Ampliação ou duplicação de vias	8% (*)

(*) do CAPEX da Engenharia ViaLagos

FATOS MARCANTES

- A RJ-124 foi destaque na avaliação da 24º Pesquisa CNT de Rodovias, recebendo o conceito de "ótimo" nos quesitos de "estado geral", "pavimento" e "geometria"

CCR ViaOeste

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Acesso ao Hospital Regional Dr. Adib Domingos Jatene

Local: Sorocaba (SP)

Investimento: R$ 23 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Prolongamento da Via Marginal na Pista Leste

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Duplicação do Contorno Alternativo de Brigadeiro Tobias

Local: Sorocaba (SP)

Investimento: R$ 46 milhões

Tipo: Duplicação

Escopo:

Ampliação da capacidade da rodovia

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Implantação de dispositivo de entroncamento com a Estrada do Sertanejo, no km 65+250 m

Local: Mairinque (SP)

Investimento: R$ 39,7 milhões (base: julho/2021)

Tipo: Ampliação

Benefício

Maior facilidade de acesso ao viário municipal e maior desenvolvimento à região

Execução:

Novata Engenharia

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de Vias Marginais da rodovia Presidente Castello Branco (SP-280) entre os km 22,5 e 27 e de Faixas Adicionais entre os km 27 e 31,650 – Pista Oeste

Local: Barueri (SP)

Investimento: R$ 815,3 milhões (base: março/2021)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

Ampliação da capacidade da rodovia

Benefício:

A duplicação proporcionará maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes, além de maior qualidade de vida aos usuários com a redução do tempo de trajeto, segurança ao acessar os municípios e maior desenvolvimento à região

Execução:

Construtora Brasil

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Ponte sobre o Rio Tietê/Viaduto sobre a rodovia Castelo Branco (SP-280), Fuad Auada – km 15+800 (Novo Acesso a Osasco)

Local: Osasco (SP)

Investimento: R$ 232,7 milhões (base: junho/2021)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 17%

Escopo:

Ampliação da capacidade da rodovia

Benefício:

O projeto de ligação da rodovia Castello Branco (SP-280) com a Avenida Fuad Auada a partir da via Marginal Oeste, na altura do km 15+800, adentrando o município de Osasco (SP) – após cruzar as pistas da rodovia, o Rio Tietê e o Complexo Viário Maria Campos –, proporcionarão maior segurança e fluidez ao usuário e ao cidadão

Execução:

Sanches Tripoloni

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Execução dos serviços para duplicação da rodovia Raposo Tavares (SP-270)

Local: Mairinque e Sorocaba (SP)

Investimento: R$ 114,9 milhões (base: julho/2022)

Tipo: Duplicação

Avanço físico: 18,1%

Escopo:

Trecho entre os km 67+000 e 86+900 (Subtrecho 6), incluindo os Dispositivos de Acesso e Retorno nos km 69+000, 74+200, 76+900 e 80+800

Benefício:

A duplicação proporcionará maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes, além de maior qualidade de vida aos usuários com a redução do tempo de trajeto, segurança ao acessar os municípios e maior desenvolvimento à região

Execução:

Neopav

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Implantação de dispositivo de retorno no km 54+300 da rodovia Raposo Tavares (SP-270)

Local: São Roque (SP)

Investimento: R$ 25 milhões (base: julho/2022)

Tipo: Duplicação

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

Duplicação da rodovia

Benefício:

A construção de Obra de Arte Especial proporcionará maior segurança, conforto e fluidez aos usuários e munícipes, assim como melhor qualidade de vida aos usuários, com redução do tempo de trajeto, facilidade de acesso ao viário municipal e maior desenvolvimento à região

Execução:

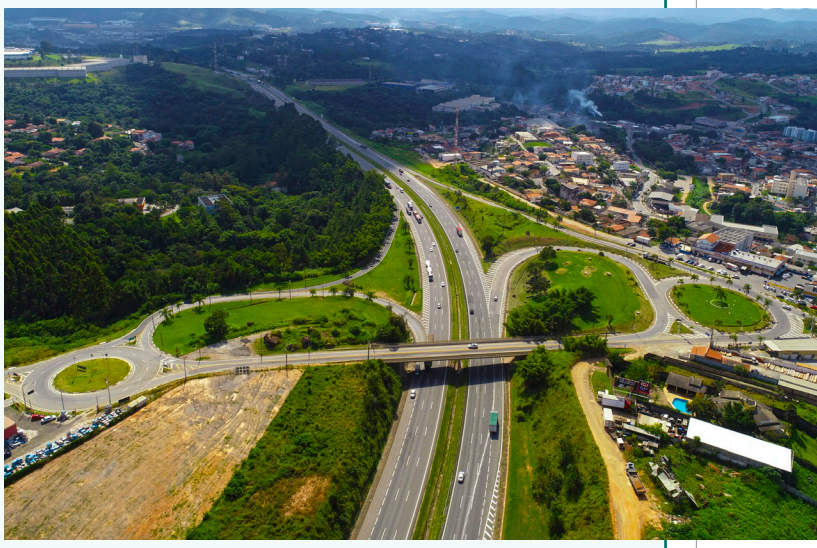
Neopav

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Ampliação e duplicação de vias	100%

FATOS MARCANTES

- Duplicação de Contorno Alternativo de Brigadeiro Tobias
- Lançamento – Duplicação – km 63+000 ao 67+000 – Sub-trecho 3 – São Roque/ Mairinque
- Lançamento – Implantação das Vias Marginais (Pista Leste) do km 13+700 ao 24+600, incluindo interligações com as Marginais Pinheiros e Tietê – Osasco/ Barueri
- Complementação de dispositivo existente – km 66+300 – Mairinque – finalizada em março de 2022



SOBRATEMA
Conhecimento que Constrói

ASSOCIE-SE À SOBRATEMA!

Como associado, você participa de uma entidade setorial, consolidada no mercado há 34 anos e que estimula o intercâmbio de experiências e informações estratégicas nos setores da construção, agronegócio, mineração e sustentabilidade do meio ambiente.

ENTRE EM CONTATO E CONHEÇA AS CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA NOVOS ASSOCIADOS!

NOSSOS PROGRAMAS

SOBRATEMA Canal do YouTube · Revista M&T Mercado & Tecnologia · Revista GC Grandes Construções · Instituto OPUS · M&T EXPO PART OF bauma NETWORK · BW BIOSPHERE WORLD · Smart.Con Construction of Tomorrow Technology and Innovation · TENDÊNCIAS NO MERCADO DA CONSTRUÇÃO · WORKSHOP REVISTA M&T · FÓRUM GRANDES CONSTRUÇÕES

CCR ViaSul

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Construção do conjunto de cinco novos acessos na Freeway, na Região Metropolitana de Porto Alegre

Local: Cachoeirinha, Gravataí, Santo Antônio da Patrulha e Osório (RS)

Investimento: R$ 50 milhões

Tipo: Melhoria

Benefício:

Melhoria da fluidez do tráfego e mobilidade urbana na região

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Conclusão das obras de duplicação do Trecho 1 da BR-386

Local: Lajeado e Marques de Souza (RS)

Investimento: R$ 300 milhões

Tipo: Duplicação

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Construção de 20,3 km de novas pistas, bem como de dispositivos como passarelas, passagens inferiores e superiores, interseções e novas pontes, além de nova sinalização e elementos de segurança (defensas, tachas, guarda-corpos etc.)

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Duplicação da BR-386 (trecho de 165 km)

Local: Lajeado e Carazinho (RS)

Investimento: R$ 300 milhões

Tipo: Duplicação

Avanço físico: 50%

Benefício:

Construção de 20,3 km de novas pistas, bem como dispositivos como passarelas, passagens inferiores e superiores, interseções e novas pontes, além de nova sinalização e elementos de segurança (defensas, tachas, guarda-corpos etc.)

Execução:

Eurovias

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Construção de faixas adicionais

Local: Lajeado e Estrela (RS)

Investimento: R$ 100 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Fase inicial
(supressão vegetal, terraplenagem, drenagem)

Benefício:

Ampliação da capacidade de tráfego

Execução:

Eurovias

PLANO DE INVESTIMENTOS

- Cerca de R$ 8,6 bilhões em obras e melhorias ao longo de 30 anos de concessão
- Duplicação de 225 km de rodovias
- Construção de cerca de 160 km de faixas adicionais
- Construção de quase 80 km de vias marginais
- Implantação de 36 interconexões
- Instalação de mais de 170 km de nova iluminação
- Construção de 32 novas passarelas

FATOS MARCANTES

- Vencedora do prêmio Rodovias + Brasil na categoria "Iniciativa de sustentabilidade em concessões com usinas solares para geração de energia"
- Conclusão de seis novas passarelas na BR-101/RS (Osório, Terra de Areia, Maquiné e Torres)

EcoRodovias Eco135

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação de 42,92 km de faixas adicionais na BR-135

Local: Joaquim Felício, Buenópolis, Augusta de Lima e Bocaiúva (MG)

Investimento: R$ 152,7 milhões (base: 2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Trechos nos municípios de Joaquim Felício (12,14 km), Buenópolis (4,8 km), Augusta de Lima (3,5 km) e Bocaiúva (2,3 km)

- Além de 42,92 km já realizados, mais 67,08 km de faixas adicionais serão implantados até 2038

Benefício:

Faixa extra implantada ao lado da faixa de rolamento é destinada ao tráfego de veículos lentos, possibilitando maior fluidez, segurança e conforto aos usuários da rodovia

Execução:

Itinera Construções

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Duplicação de trecho com 136 km na BR-135

Local: Curvelo, Corinto, Bocaiúva e Montes Claros (MG)

Investimento: R$ 515 milhões (base: 2022)

Tipo: Duplicação

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Trechos entre os km 668,8 (Curvelo) e 574,5 (Corinto), e entre os km 410 (Bocaiúva) e 367,6 (Montes Claros)

Benefício:

Os serviços de duplicação proporcionarão condições para maior fluidez do tráfego, gerando segurança e conforto aos usuários, bem como durabilidade à rodovia. Além disso, serão implantadas pistas novas que atendam a essas características

Execução:

Itinera Construções

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Contorno leste de Montes Claros

Local: Montes Claros (MG)

Investimento: R$ 230 milhões (base: 2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

Divididas em trechos, as obras incluem o Anel Viário Leste, com 12,1 km de extensão, sendo 2,2 km de rodovia a serem construídas e 9,9 km de rodovia existente passível de melhoramento, e o Anel Viário Norte, que possui extensão estimada de aproximadamente 10 km de construção, ligando a BR-251 e a BR-135 no sentido Norte

Benefício:

Considerado o 2º maior entroncamento rodoviário do país, a obra fará uma integração importante logística entre BR-135, BR-365 e BR-251, potencializando a retirada de veículos pesados em trechos urbanos, além de possibilitar melhoria logística para as indústrias da região.

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Passarela de pedestres

Local: Bocaiúva, Buenópolis e Augusto de Lima (MG)

Investimento: R$ 32,5 milhões (base: 2022)

Tipo: Implantação

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Serão implementadas 13 passarelas, sendo que três foram concluídas em 2022

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Restauração de pavimento (reabilitação)

Local: Curvelo e Montes Claros (MG)

Investimento: R$ 407,9 milhões (base: 2022)

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Desde março de 2021, a concessionária vem realizando ações

de reabilitação do pavimento, envolvendo reparos superficiais e profundos e aplicação de camada superficial no pavimento

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios:
  - 2021: 57% / 2022: 54%
- Volume financiado:
  - 2021: 43% / 2022: 46%

PLANO DE INVESTIMENTOS

Em 30 anos, a concessionária investirá R$ 3,1 bilhões em frentes de recuperação, manutenção, conservação, melhoria de serviços operacionais e ampliação da capacidade

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Trabalhos iniciais	2%
Recuperação do sistema viário	18%
Manutenção do sistema viário	31%
Ampliação de capacidade e melhorias	44%
Gestão ambiental	1%
Veículos, equipamentos e sistemas	4%

FATOS MARCANTES

- Em 29 de junho de 2022, a concessionária assinou com o governo de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA), o 1º Termo Aditivo ao Contrato SETOP 004/2018, assumindo a construção e realização de melhorias do trecho leste do Anel Viário de Montes Claros
- A obra irá atender um dos maiores entroncamentos rodoviários do país, prevendo a implantação de 14,09 km de melhorias e novas vias entre as BR-135, BR-365, BR-251 e "Estrada da Produção", saída para Francisco Sá, com a LMG-653
- O empreendimento consiste na restauração e adequação de 9,64 km de trecho já existente e implantação de 4,45 km de novas vias
- Com valor de R$ 230 milhões, a obra potencializará a retirada de veículos pesados em trechos urbanos, priorizando a segurança dos pedestres, além de possibilitar melhoria logística para as indústrias da região.
- Maquete eletrônica: https://www.youtube.com/watch?v=EV8oYPshl_g&t=1s

EcoRodovias Ecopistas

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Acesso ao rodoanel de Itaquaquecetuba pela rodovia Ayrton Senna (SP-070)

Local: Itaquaquecetuba (SP)

Investimento: R$ 2 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Gerando aproximadamente 45 empregos diretos e indiretos, o trecho recebeu a adequação de um acesso ao Rodoanel. As obras foram realizadas pela Ecopistas, concessionária responsável pela administração do Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto, em parceria com a Artesp (Agência de Transporte de São Paulo)

Benefício:

Liberada ao tráfego em 1º de julho, a alça facilitou o acesso para os motoristas de Itaquaquecetuba e região para acessar o Rodoanel Mário Covas, reduzindo o tempo de deslocamento

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

3ª faixa da rodovia Ayrton Senna (SP-070)

Local: Mogi das Cruzes (SP)

Investimento: R$ 34,4 milhões (base: julho/2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 20% concluídos

Escopo:

Obras entre os km 45 e 56 da rodovia Ayrton Senna (SP-070), sentido São Paulo

Execução:

Consórcio HHT (Terravam, Hidropav, Renove)

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Reabilitação de pavimento em trechos da Rodovia Ayrton Senna (SP-070)

Local: Guarulhos (SP)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

Sob responsabilidade da Ecopistas, em parceria com a Artesp, os trechos da Rodovia Ayrton Senna (SP-070), entre os km 19 e 44 (leste), bem como, as marginais entre os km 11 e 26 (leste) e os km 25 e 30 (oeste), receberão obras de reabilitação do pavimento

entre julho/2023 e junho/2024

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	73%
Ampliação ou duplicação de vias	17,8%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	1,4%
Segurança e atendimento ao usuário	6%

FATOS MARCANTES

- 40 anos da rodovia Ayrton Senna – 1ª de maio de 2022
- 13 anos de concessão da Ecopistas – 16 de junho de 2022

No ano passado, a concessionária investiu R$ 126,7 milhões para obras de ampliação e manutenção no Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto (que tem prazo de concessão até junho de 2039), conforme os dados divulgados pela companhia, acessível neste link (página 11): https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7c109ecb-88c9-441f-91cb-66a8db417120/3ba0c839-9b98-0d8a-b12e-7f23025d22be?origin=1

EcoRodovias EcoPonte

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Construção de alça de ligação da Ponte Rio-Niterói com a Linha Vermelha

Local: Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: 450 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

O viaduto tem 2,5 km de extensão em trecho elevado e duas faixas de rolamento

Benefício:

O acesso melhorou o fluxo da Ponte na chegada ao Rio de Janeiro

Cerca de 15 mil veículos passam pelo viaduto diariamente, sem precisar passar pelo início da Avenida Brasil em direção à Zona Oeste do Rio. Só podem acessar a alça os veículos que têm permissão de passar na Linha Vermelha (veículos coletivos e de passeio)

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Construção de Mergulhão na praça Renascença

Local: Niterói (RJ)

Investimento: R$ 70 milhões

Tipo: Ampliação

Escopo:

O equipamento de mobilidade tem 511 m de extensão, 150 m de trecho subterrâneo e três faixas de rolamento com 3,4 m de largura cada

Benefício:

A passagem subterrânea tem o objetivo de desafogar o tráfego, principalmente de coletivos que vêm do Terminal João Goulart pela Avenida Feliciano Sodré em direção à Avenida do Contorno e Alameda São Boaventura

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS

Substituição da estrutura metálica de proteção do sistema de defensas Duques d'Alba

Local: Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: R$ 21 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Proteção da estrutura da Ponte

Benefício:

A obra previne choques de embarcações

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS

Construção da Avenida Portuária

Local: Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

Escopo:

A via de acesso a veículos comerciais (caminhões) liga a Avenida Brasil, em Manguinhos, na Zona Norte carioca, ao portão 32 do Porto do Rio

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS

Implantação de Baias Operacionais

Local: Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: R$ 10 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Espaço utilizado para abrigar veículos leves ou pesados com problemas mecânicos

Benefício:

A obra permitiu diminuir o tempo de atendimento às ocorrências

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS

Ampliação de Praça de Pedágio

Local: Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: R$ 4 milhões

Tipo: Melhoria

Escopo:

Foram implantadas duas novas cabines na estrutura

Benefício:

A obra permitiu agilizar a operação da Praça de Pedágio

DEMAIS OBRAS CONCLUÍDAS

Reforço em protensão adicional das aduelas

Local: Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: R$ 737 mil

Tipo: Melhoria

Escopo:

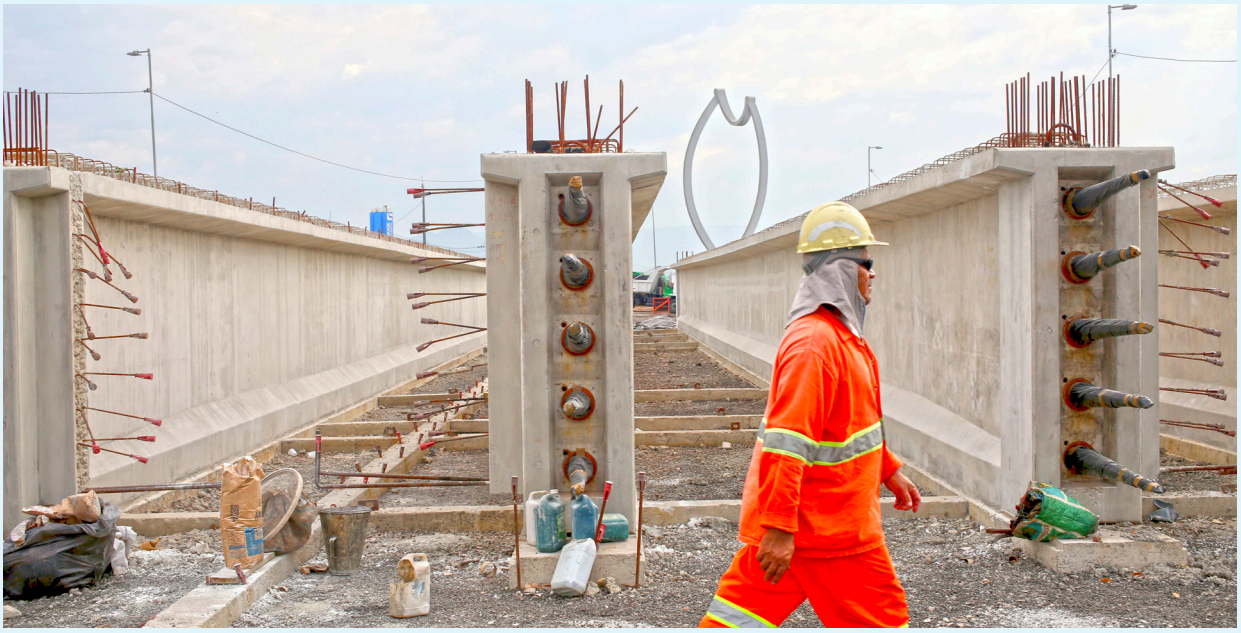
Reforço das aduelas que compõem a Ponte Rio-Niterói

Melhoria:

Proteção da estrutura

FATOS MARCANTES

- A concessão foi premiada na categoria "Maior Satisfação do Usuário em Concessões" pela eficácia de atendimentos médicos e mecânicos realizados na Ponte Rio-Niterói, além da prestação de serviço em diversos meios de comunicação, com informações sobre o tráfego em tempo real e orientações sobre segurança viária
- Desde 2015, quando a concessionária assumiu a administração da Ponte Rio-Niterói, até 2021, foram realizados mais de 413,1 mil atendimentos, sendo 216,8 socorros médicos e mecânicos aos usuários que trafegam na rodovia. Os demais 196,3 mil se referem a serviços prestados por canais de comunicação, como 0800 e ouvidoria
- 2ª edição do Prêmio Rodovias + Brasil, organizado pela Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT) para reconhecer ações de destaque promovidas por empresas e órgãos públicos em rodovias



EcoRodovias EcoVias dos Imigrantes

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Melhorias entre os km 59 e 65 – Conexão Porto/Cidade – Sistema Binário – Fase 1

Local: Santos (SP)

Investimento: R$ 270 milhões

Tipo: Ampliação

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

2ª fase do Sistema Binário (Conexão Porto/Cidade)

Local: Santos (SP)

Investimento: R$ 346,2 milhões (base: março/2021)

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 50% concluídos

Escopo:

Em novembro de 2021, a concessionária iniciou a segunda fase das obras de melhorias na entrada da cidade, entre os km 59 e 65 da rodovia Anchieta. Concluída a primeira fase, na qual foram construídos três viadutos, duas passarelas, vias locais e cinco km de ciclovia, a obra agora se concentra na construção de um novo viaduto no km 63, recuperação da SP-148 e ampliação da ponte sobre o Rio Casqueiro. A finalização do sistema viário está prevista para novembro de 2023, enquanto a estação elevatória deve ser entregue em novembro de 2024

Benefícios:

Além das melhorias, outra obra prevista nessa fase é a construção de uma estação elevatória, que irá contribuir com o sistema de drenagem para evitar enchentes na entrada da cidade. O pacote de obras também inclui a implantação de duas passarelas de pedestres, que serão construídas na altura do km 63

Execução:

Crasa Infraestrutura e Itinera Construções

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Melhorias urbanas

Local: São Vicente (SP)

Investimento: R$ 52,3 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 30% concluídos

Escopo:

Adequações dos acessos entre os km 64 e 66 na Pista Sul da Imigrantes, implantação de Via Marginal entre os km 65+500 e 64 para segregar o tráfego local do destinado à rodovia. Será construído ainda um novo sistema de drenagem de águas pluviais no km 65, com extensão de aproximadamente 860 m de galeria, além da instalação de iluminação do km 62 ao 68. O pacote de obras inclui, ainda, a construção de quadra poliesportiva e de um novo Ecoponto sob o Viaduto Mário Covas

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Complemento de dispositivo no Jardim

Casqueiro (Rabo do Dragão)

Local: Cubatão (SP)

Investimento: R$ 72,6 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 30% concluídos

Escopo:

Construção de alça de acesso ligando a avenida Joaquim Jorge Peralta ao viaduto. No pacote de investimentos está incluída ainda uma via coletora, um novo ponto de ônibus e uma rampa de acesso à passarela na Pista Marginal Sul (sentido Santos), ambas no km 60. Intervenções no sistema de drenagem e adutoras no local também serão realizadas no trecho, que receberá ainda iluminação, melhorias no pavimento, sinalização horizontal e vertical, dispositivos de segurança viária e de proteção ao meio ambiente, além de restauração de passarela e viaduto existentes no local

Benefícios:

As obras facilitarão a saída do bairro e a distribuição do fluxo na Anchieta, assim como contribuirão para a vazão de água em períodos de chuvas na região

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Ciclovia do km 38 ao 42 da rodovia dos Imigrantes

Local: São Bernardo do Campo (SP)

Investimento: R$ 17,2 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Fase inicial

Escopo:

Construção de ciclovia entre os km 38 e 42 da rodovia dos Imigrantes, ligando a estrada velha do Capivari ao Parque Estadual Serra do Mar, passando pela interligação com planalto, onde será instalada uma passarela, integrando a "Rota Márcia Prado"

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 100%

FATOS MARCANTES

- Em 2021, a Ecovias investiu R$ 101,9 milhões em obras de ampliação e manutenção do Sistema Anchieta-Imigrantes, conforme dados públicos divulgados pelo RI da companhia, acessíveis nos links abaixo:
  - 2020: https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7c109ecb-88c9-441f-91cb-66a8db417120/822e2b0d-97e4-daeb-8a5b-9708b4b31c24?origin=1
  - 2021: https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/7c109ecb-88c9-441f-91cb-66a8db417120/3ba0c839-9b98-0d8a-b12e-7f23025d22be?origin=1
- Em 2021, os custos com conservação, manutenção e operação de todas as rodovias que integram o Sistema Anchieta foi de R$ 180,1 milhões (o prazo de concessão vai até fevereiro de 2034)
- 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, e a malha cicloviária de Santos, além de 1.200 m de galerias de drenagem de águas pluviais

Renovias

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Dispositivo de retorno e acesso à UNESP, no km 225+000 da rodovia SP-342

Local: São João da Boa Vista (SP)

Investimento: R$ 33,8 milhões (base: março/2022)

Tipo: Melhoria

Avanço físico: Em andamento

Execução:

BC2 Infraestrutura, Viajardins e Parkservice

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Adequação e recuperação de pavimento rígido nas Pistas de Pesagem

Local: Campinas, Mogi Guaçu e Aguaí (SP)

Investimento: R$ 1 milhão

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 32% concluídos

Execução:

KTS Serviços de Design

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 100%

PLANO DE INVESTIMENTOS

O cronograma de Investimentos encerrou-se em abril de 2018, com todas as obras previstas já executadas. Portanto, o Plano de Investimentos consiste na execução da obra do Dispositivo

de Retorno e Acesso à UNESP, recém-incorporada ao contrato de concessão e na continuidade dos serviços de Conservação Especial ao longo da malha rodoviária (TAM 22/22), incluindo recuperação de pavimento e de OAEs, além de sinalização horizontal e vertical, implantação de dispositivos de segurança (defensas metálica/barreiras de concreto)

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	53%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	1%
Segurança e atendimento ao usuário	44%
Outros	2%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2022

- A concessionária tem expectativa de Investimentos em infraestrutura para o desenvolvimento da região de influência de sua malha rodoviária

FATOS MARCANTES

- Ao longo da malha viária sob concessão, a concessionária vem realizando serviços de conservação especial, como recuperação de pavimento, recuperação de pontes e viadutos (OAEs), conservação de sinalização (horizontal e vertical) e de dispositivos de segurança (defensas, barreiras)
- A Renovias teve seu contrato de concessão recém-aditivado, com postergação do prazo de término da concessão para outubro de 2024
- Celebração de 3 Termos Aditivos e Modificativos relacionados à alteração no índice de reajuste das tarifas de pedágio IGPm x IPCA:

  - TAM 21/22: referente ao período de julho de 2013 a junho de 2019, celebrado em 07.06.2022, postergando o prazo de término da concessão para 27/10/22

  - TAM 21/22 – 1ª Reti-ratificação: referente ao período acumulado até junho de 2021, celebrado em 18.07.2022, postergando o prazo de término da concessão para 07.10.2023

  - TAM 21/22 – 2ª Reti-ratificação: referente ao período acumulado até junho de 2022, celebrado em 16.09.2022, postergando o prazo de término da concessão para 29.08.2024

Rota das Bandeiras

PRINCIPAL OBRA CONCLUÍDA (2021/2022)

Prolongamento de Anel Viário Magalhães Teixeira (SP-083)

Local: Campinas (SP)

Investimento: R$ 100,7 milhões (a concessionária já havia investido R$ 183,2 milhões na primeira fase do prolongamento, no trecho entre a Anhanguera e a Bandeirantes)

Tipo: Ampliação

Escopo:

O novo trecho da via, entre as rodovias Bandeirantes (SP-348) e Miguel Melhado Campos (SP-324), tem 3,8 km de extensão. A via conta com duas faixas por sentido e acostamento. Para garantir a conexão de vias locais, foram construídos seis viadutos e passagens inferiores. O prolongamento conta, ainda, com câmeras de monitoramento, callboxes para atendimento remoto e sistema SAT para contabilização de tráfego

Benefício:

Com 360 colaboradores mobilizados, trata-se de uma das obras mais importantes da concessão. Com a conclusão, após duas fases de prolongamento, o anel viário passa a ter 22 km de extensão e cria uma nova rota de acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos, além de conectar a região do Campo Belo às três principais rodovias de Campinas: D. Pedro I (SP-065), Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348). A conexão com a Miguel Melhado Campos também cria uma nova rota de acesso a Campinas para outros municípios da região, como Jundiaí, Itupeva e Louveira

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Implantação da Via Perimetral (SPI-081/360)

Local: Itatiba (SP)

Investimento: R$ 157,7 milhões (base: julho/2022)

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em andamento (previsão de conclusão no final de 2023)

Escopo:

As obras de implantação da Perimetral contemplam um trecho de 8,2 km de extensão. Os primeiros 6 km de pistas da nova rodovia já estão prontos, com duas faixas de rolamento por sentido, uma base do Serviço de Atendimento ao Usuário e duas balanças móveis. Atualmente, equipes atuam na execução das obras entre os km 6 e 8+200, incluindo supressão vegetal e serviços de geotecnia, com tratamento de solo mole

Benefício:

A nova via irá retirar os veículos pesados do tráfego urbano do município e interligar as rodovias D. Pedro I (SP-065), Eng. Constâncio Cintra (SP-360) e Romildo Prado (SP-063). A nova rodovia deverá atender a uma demanda inicial de 5,6 mil veículos/dia

- A Perimetral de Itatiba visa levar o tráfego rodoviário para fora da zona urbana do município, contribuindo para melhora da qualidade de vida da população, redução de ruídos e emissão de poluentes, ampliação da malha rodoviária estadual, melhoria da mobilidade e segurança viária. Também deverá gerar ganhos logísticos para escoamento da produção, constituindo uma nova ligação entre os corredores Dom Pedro e Anhanguera-Bandeirantes

Execução:

Conter e Tranenge

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Implantação de Pistas Marginais entre os km 114 e 121 da rodovia Prof. Zeferino Vaz (SP-332)

Local: Campinas e Paulínia (SP)

Investimento: R$ 147,4 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

Com prazo de execução de 24 meses, o projeto prevê, ainda, a remodelação de dois dispositivos e a construção de uma passagem em desnível, para melhor distribuição dos fluxos rodoviário e urbano

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Faixa adicional na rodovia D. Pedro I (SP-065)

Local: Atibaia (SP)

Investimento: R$ 86 milhões

Tipo: Ampliação

Avanço físico: 3% concluídos

Escopo:

Atualmente o serviço de maior relevância no trecho incluem alargamentos de OAEs da Pista Sul e muros

Benefícios:

Ampliação da capacidade de fluxo no trecho entre os km 74 e 88

Execução:

Tranenge

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Área de descanso para caminhoneiros no km 111 da rodovia D. Pedro I (SP-065)

Local: Itatiba (SP)

Investimento: R$ 15 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 80% concluídos

Execução:

Ordine

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Passagem de fauna

Local: Campinas (SP)

Investimento: R$ 17 milhões

Tipo: Melhoria

Avanço físico: 12% concluídos

Benefícios:

Implantação de passagem seca e úmida para travessia segura de animais

Execução:

Tranenge

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- 2021: R$ 432,6 milhões
  - Volume de recursos próprios: R$ 22,4 milhões (5,2%)
  - Volume financiado: R$ 410,2 milhões (94,8%) – Debêntures CBAN (2ª emissão) | IPCA
- 2022 (até 31.10): R$ 265,1 milhões
  - Volume de recursos próprios: R$ 27,5 milhões (10,4%)
  - Volume financiado: R$ 237,6 milhões (89,6%) – Debêntures CBAN (2ª emissão) | IPCA

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO (JAN/DEZ 2021)

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	26,9%
Ampliação ou duplicação de vias	58,8%
Novas Obras de Arte Especiais	3,8%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	2,8%
Segurança e atendimento ao usuário	5,3%
Outros	2,4%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO (JAN/OUT 2022)

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	24,9%
Ampliação ou duplicação de vias	56,3%
Novas Obras de Arte Especiais	5,2%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	4,7%
Segurança e atendimento ao usuário	3,2%
Outros	5,7%

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2023

A concessionária prevê o cumprimento do Contrato de Concessão por parte dos órgãos reguladores, sem medidas que impactem no equilíbrio econômico-financeiro

FATOS MARCANTES

- O Corredor Dom Pedro tem prazo de concessão até abril de 2039
- A rodovia tem um total de 77 km que percorrem sete municípios: Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Conchal e Mogi Guaçu
- A concessionária está em tratativas com o Governo do Estado para duplicação de um trecho com 1,8 km de extensão na rodovia Luciano Consoline (SP-063), trecho sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), que garantirá a conexão da Perimetral com a rodovia D. Pedro I, na altura do km 102
- A rodovia Prof. Zeferino Vaz (SP-332) foi eleita a 2ª melhor rodovia do país pela Pesquisa CNT de Rodovias, em um ranking que leva em consideração os itens de "geometria da via", "sinalização" e "qualidade do pavimento"
- Em abril de 2021, a concessionária concluiu a duplicação da via entre Engenheiro Coelho e Conchal. A obra entre os km 164 e 180 recebeu investimentos de R$ 115 milhões, contribuindo para o escoamento da produção agrícola local. O restante do trecho duplicado da rodovia, entre os km 110 e 164, teve obras de recuperação especial do pavimento, com requalificação das faixas e melhorias de sinalização
- Em fevereiro deste ano, duas novas passarelas foram entregues nos km 122 e 126, em Paulínia, com investimentos de R$ 40 milhões para ampliar a segurança de pedestres

Rota do Oeste

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Drenagem profunda e superficial na região da Gleba do Rio Vermelho, entre os km 207 e 208

Local: Rondonópolis (MT)
Investimento: R$ 9 milhões
Tipo: Melhoria
Escopo:
Obra teve o objetivo de solucionar problemas de alagamento na rodovia

PRINCIPAIS OBRAS CONCLUÍDAS (2021/2022)

Reciclagem de pavimento em trecho da BR-364

Local: Jangada e Rosário Oeste (MT)
Investimento: R$ 10 milhões
Tipo: Manutenção

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recuperação da Ponte sobre o Rio Vermelho, no km 202 da BR-364/163

Local: Rondonópolis (MT)
Investimento: R$ 12,5 milhões
Tipo: Manutenção
Avanço físico: Em andamento

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Construção de passarela no km 205 da BR-364/163

Local: Rondonópolis (MT)
Investimento: R$ 3,5 milhões
Tipo: Melhoria

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação funcional de pavimento na BR-364/163

Local: Jangada e Rosário Oeste (MT)
Investimento: R$ 9 milhões
Tipo: Manutenção

DEMAIS OBRAS EM ANDAMENTO

Recuperação funcional de pavimento na BR-163

Local: Diamantino e Nova Mutum (MT)
Investimento: R$ 12 milhões
Tipo: Manutenção

VALORES INVESTIDOS EM 2021/2022

- Volume de recursos próprios: 100%

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	R$
Manutenção de vias	R$ 101,2 milhões
Novas Obras de Arte Especiais	R$ 3,5 milhões
Manutenção de Obras de Arte Especiais	11,5 milhões

EXPECTATIVA PARA O SETOR EM 2023

- Em 2023, a concessionária deve retomar as obras de duplicação, além de concluir a troca de controle acionário

SPMAR

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Conservação especial de pavimento no Trecho Leste do Rodoanel

Local: Região Metropolitana de São Paulo (SP)

Investimento: R$ 40 milhões

Tipo: Manutenção

Avanço físico: 20% concluídos

Escopo:

Recuperação de pavimento, com serviços iniciados em outubro de 2022

Execução: Contern

DISTRIBUIÇÃO DO INVESTIMENTO

ATIVIDADE	%
Manutenção de vias	80%
Manutenção de Obras de Arte Especiais	10%
Segurança e atendimento ao usuário	10%

FATOS MARCANTES

- Início da recuperação do pavimento do Trecho Leste prevista para 2023

Revista M&T Mercado & Tecnologia

ANUNCIE

QUALIDADE EDITORIAL, CREDIBILIDADE, REGULARIDADE

@REVISTAMT1

@REVISTA_MT

@REVISTAMT1

SITE + 10 MIL VISITANTES ÚNICOS/MÊS.

REVISTA IMPRESSA + DE 50 MIL EXEMPLARES/ANO.

REVISTA DIGITAL + 265 EDIÇÕES DISPONÍVEIS NO SITE E ISSUU

MAIS INFORMAÇÕES (11) 3662-4159
PUBLICIDADE@SOBRATEMA.ORG.BR

Triunfo Concer

PRINCIPAL OBRA EM EXECUÇÃO

Recuperação de pavimentos

Local: Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ)

Investimento: N/A

Tipo: Manutenção

Avanço físico: Em andamento

Escopo:

Implantação de 107,6 km de faixas de rolamento e recuperação de 1.509 placas de concreto, implantação de novos dispositivos de sinalização vertical (4.227 placas) e horizontal (275,1 km de faixas, zebrados e setas, além de 19.711 tachas refletivas), implantação de sistema de iluminação em túneis e recuperação de 19 viadutos e pontes, 6 passarelas, 3 passagens inferiores, 3 túneis e 1 pontilhão, além de 38 obras de contenção de encostas, entre outras intervenções

PRINCIPAL PROJETO PARA 2023

Implantação de dois faunodutos aéreos em trecho da descida da serra

Local: Petrópolis (RJ)

Investimento: N/A

Tipo: Melhoria

Avanço físico: Em mobilização

Escopo:

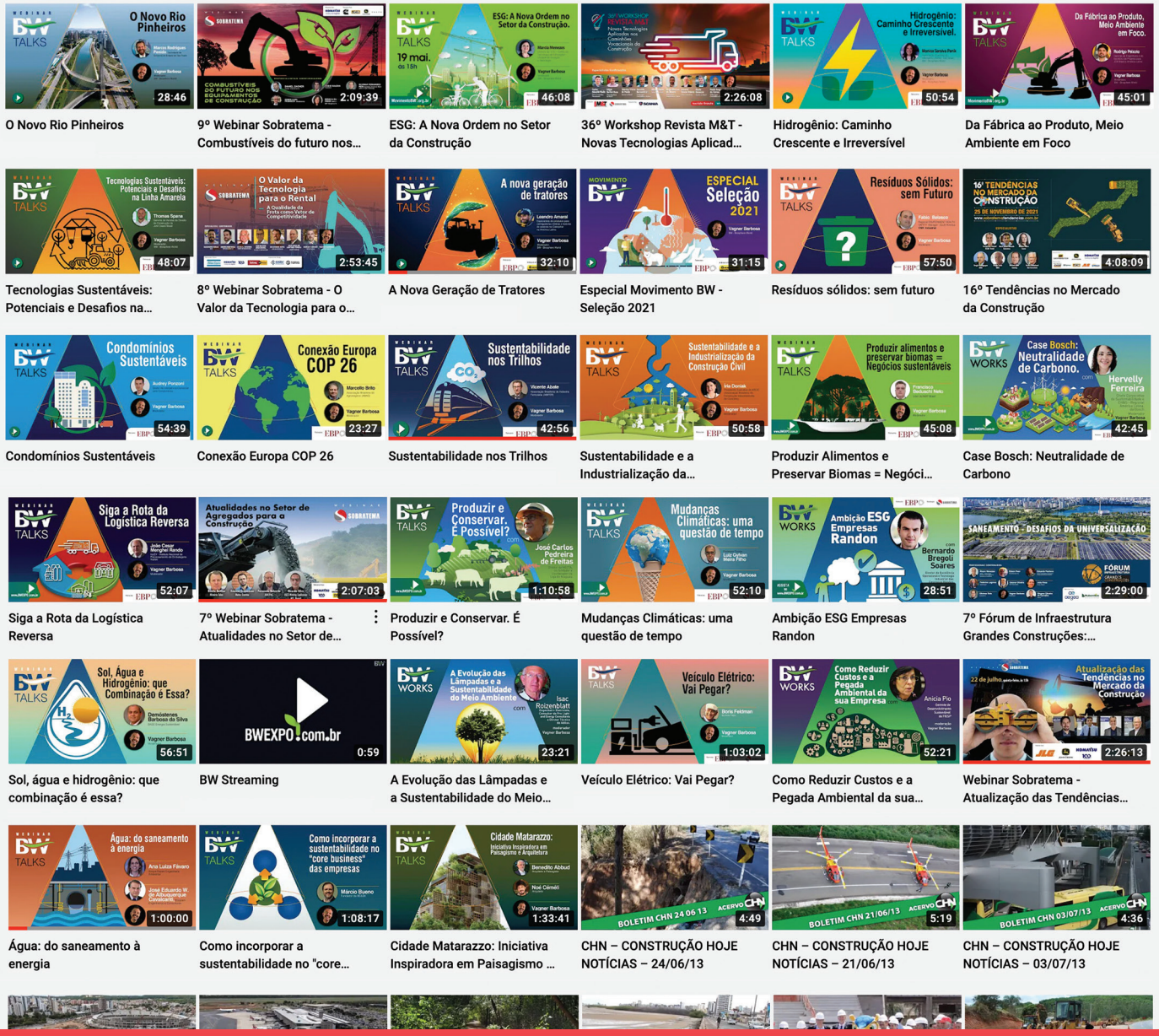
Criação de uma passagem segura para animais silvestres para reduzir o risco de acidentes por atropelamento

EXPECTATIVA DE RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO

A companhia busca reequilibrar o contrato de concessão, em desequilíbrio desde dezembro de 2014. A concessionária permanece à frente da gestão da rodovia com base em decisão judicial que reconheceu a existência de desequilíbrios contratuais, executando obras e serviços de manutenção e conservação, além de serviços essenciais aos usuários e à população lindeira

FATOS MARCANTES

- A Concer completou 26 anos de concessão em 2022, com investimentos acumulados acima de suas obrigações contratuais de origem
- Encontra-se em andamento a obra de manutenção do viaduto Harold Poland, situado no km 85 da descida da serra de Petrópolis, cuja principal característica está nos cuidados adicionais adotados em relação à proteção da reserva biológica do Tinguá, unidade federal de conservação, com o emprego de um andaime suspenso, afixado ao guarda-corpo da OAE, sem contato com o solo da UC
- A BR-040 recebeu conceito "bom" na Pesquisa CNT de Rodovias 2022 nos quesitos "estado geral", "pavimento", "sinalização" e "geometria"
- A concessionária atuou no apoio ao município de Petrópolis após o temporal que assolou a cidade em fevereiro de 2022, fornecendo e transportando doações e prestando auxílio operacional à municipalidade



INSCREVA-SE EM UM CANAL QUE VAI MANTER O SEU NEGÓCIO ACORDADO.

O **Canal SOBRATEMA** no YouTube foi pensado para difundir conhecimentos e soluções para o desenvolvimento tecnológico do setor e contribuir com a capacitação e atualização de profissionais que atuam no mercado brasileiro da construção, mineração, florestal, agro e sustentabilidade do meio ambiente. Por meio de uma rede formada por milhares de especialistas, mais de 600 vídeos já foram elaborados e estão disponíveis para você.

INSCREVA-SE HOJE MESMO E APROVEITE!

SOBRATEMA
Canal do YouTube

SOBRATEMA

MOVIMENTO

BW

Biosphere World

O FUTURO DO PLANETA É AGORA. E SUA EMPRESA TEM TUDO A VER COM ISTO.

+160 episódios, **+11 mil** visualizações mês.

+4.8 mil usuários por mês. **+100 mil** interações.

+800 matérias, **+160** releases.

+180 palestrantes, professores, especialistas, profissionais e jornalistas.

Rede composta por centenas de empresas, entidades e associações.

MovimentoBW.org.br

Seja Mantenedor do Movimento BW e Incentive as Boas Práticas do Desenvolvimento Sustentável.